

# KONSTRUKSI INDONESIA 2013



Pengembangan Pasar dan Daya Saing

## Industri Konstruksi Nasional

Dalam Menghadapi Masyarakat Ekonomi  
ASEAN Pasca 2015

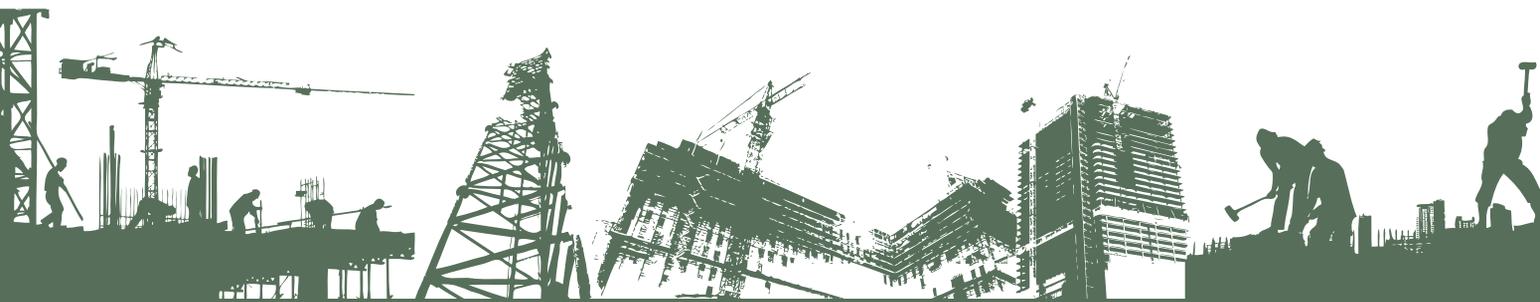


KEMENTERIAN  
PEKERJAAN UMUM



KONSTRUKSI  
INDONESIA 2013





# Konstruksi Indonesia



KONSTRUKSI  
INDONESIA 2013

# 2013

Pengembangan Pasar dan Daya Saing  
**Industri Konstruksi Nasional**  
Dalam Menghadapi Masyarakat Ekonomi ASEAN  
Pasca 2015



# Daftar Isi

## Sambutan

Menteri Pekerjaan Umum

6

## Kata Pengantar

Tim Penyusun

Buku Konstruksi Indonesia 2013

8

4

# 1

Pendahuluan

12

# 2

## Konsep MEA PASCA 2015 dan Industri Konstruksi

Komunitas Masyarakat Ekonomi

ASEAN 2015

28

Konsep Pengaturan (Liberalisasi)

Perdagangan

44

Industri Konstruksi Indonesia

54

### 3 Inovasi Pengembangan Pasar Konstruksi

Industri Pengembangan Pasar Konstruksi **62**

Pengembangan Pasar Konstruksi Dalam Negeri oleh Swasta Nasional **68**

Pengembangan Pasar Konstruksi Luar Negeri **70**

### 5 Praktek Pengembangan Pasar Kostruksi

Jembatan Tol di Atas Laut **126**

Praktek Pengembangan Pasar Konstruksi Minerba **138**

Praktek Pengembangan Pasar Konstruksi Air Limbah **142**

Praktek Pengembangan Pasar Konstruksi Persampahan **153**

Praktek Pengembangan Pasar Konstruksi Pelabuhan **166**

Praktek Pengembangan Pasar Konstruksi Bandara **170**

### 6 Praktek Peningkatan Daya Saing Konstruksi

Memobilisasi "Intangible" WIKA untuk menjadi Perusahaan Terbaik di Bidang EPC dan Investasi **178**

Praktek Peningkatan Daya Saing Konsultan Nasional: Pengalaman Wiratman **187**

### 4 Inovasi Peningkatan Daya Saing Industri Konstruksi

Inovasi Peningkatan Aksesibilitas Permodalan dan Penjaminan **82**

Inovasi Peningkatan Aksesibilitas Informasi **87**

Inovasi Peningkatan Kapasitas Manajemen dan Struktur Biaya **92**

Inovasi Peningkatan Kapasitas untuk Penerapan Kontrak Berbasis Kinerja **108**

Peningkatan Pasar Konstruksi Oleh Negara-Negara ASEAN **114**

### 7 Dukungan Pembinaan Konstruksi untuk Pengembangan Pasar dan Peningkatan Daya Saing Industri Konstruksi Nasional

Pengembangan Pasar dan Peningkatan Daya Saing Industri Konstruksi Nasional **196**

Dukungan Pengembangan Kontraktor dan Konsultan Nasional **212**

### 8 Penutup Kontributor

# Pengembangan Pasar dan Daya Saing Industri Konstruksi Nasional dalam Menghadapi Masyarakat Ekonomi ASEAN pasca 2015

Konstruksi merupakan salah satu sektor utama dalam struktur perekonomian nasional. Di berbagai negara, konstruksi dipandang sebagai suatu industri karena konstruksi merupakan kegiatan ekonomi produksi yang mengolah bahan baku dan/atau bahan setengah jadi melalui suatu proses rancang bangun menjadi suatu produk berupa bangunan, baik disebut sebagai infrastruktur maupun gedung. Kegiatan rancang bangun tersebut dipicu oleh berbagai permintaan, baik oleh pemerintah, swasta, masyarakat atau kerjasama di antara mereka. Permintaan terhadap kegiatan rancang bangun tersebut kemudian akan membentuk pasar konstruksi.



Indonesia sebagai negara sedang berkembang akan meminta lebih banyak kegiatan rancang bangun berbagai jenis infrastruktur sosial, dan infrastruktur ekonomi, seperti bangunan untuk pendidikan dan kebudayaan, kesehatan dan layanan sosial, olah raga dan rekreasi, perkantoran pemerintahan, pabrik, pergudangan, perkantoran dan pertokoan, utilitas publik (listrik, air minum, gas perpipaan, dan telekomunikasi) serta infrastruktur pekerjaan umum dan transportasi (seperti jalan, jembatan, bendungan, jaringan irigasi, jalan kereta api, pelabuhan, transportasi perairan, bandara, air limbah dan persampahan).

Indonesia memiliki potensi pasar konstruksi terbesar di antara negara-negara ASEAN. Pasar konstruksi Indonesia diperkirakan akan menyumbang 60% dari nilai pasar konstruksi ASEAN pada tahun 2015. Potensi pasar konstruksi yang besar tersebut tentunya akan menarik minat para perusahaan yang bergerak di bidang rancang bangun dari berbagai negara, seperti Jepang, China, Korea, India, Australia, Perancis, Italia, Inggris, Jerman, dan Amerika Serikat yang telah mulai beroperasi di negara-negara ASEAN. Dengan demikian, pasca pemberlakuan Masyarakat Ekonomi ASEAN pada akhir 2015, perusahaan-perusahaan rancang bangun Indonesia tidak hanya akan bersaing sesama mereka, tetapi juga akan bersaing secara penuh dengan perusahaan rancang bangun dari negara-negara di ASEAN.

Penerbitan buku Konstruksi Indonesia 2013 dengan tema "Pengembangan Pasar dan Peningkatan Daya Saing Industri



“Indonesia memiliki potensi pasar konstruksi terbesar di antara negara-negara ASEAN. Pasar konstruksi Indonesia diperkirakan akan menyumbang 60% dari nilai pasar konstruksi ASEAN pada tahun 2015.

Konstruksi Nasional dalam Menghadapi Masyarakat Ekonomi ASEAN Pasca 2015” menjadi sangat relevan bagi para pelaku industri konstruksi nasional. Buku ini merupakan hasil kompilasi pengetahuan yang sangat penting untuk menunjukkan perkembangan berbagai konsepsi, inovasi dan praktek pengembangan pasar dan peningkatan daya saing industri konstruksi nasional yang dilakukan oleh pemangku kepentingan, baik pemerintah, dunia usaha maupun masyarakat profesional pada umumnya.

Pengembangan pasar dan peningkatan daya saing industri konstruksi nasional akan memberikan kontribusi sangat penting dalam perekonomian nasional. Oleh karena itu, saya sangat menyambut baik penerbitan buku Konstruksi Indonesia 2013 ini agar menjadi referensi bagi semua pihak, khususnya para pelaku di sektor konstruksi.

Sebagai upaya mendokumentasikan perkembangan dan kemajuan pasar dan peningkatan daya saing industri konstruksi nasional, kehadiran Buku Konstruksi Indonesia 2013 ini dapat melengkapi buku Konstruksi Indonesia yang diterbitkan pada tahun-tahun sebelumnya. Meskipun buku ini belum seluruhnya mengupas secara empirik dan akademik populer tentang konsepsi, inovasi dan praktek pengembangan pasar dan daya saing industri konstruksi, buku ini diharapkan dapat menggugah dan mendorong berbagai pihak pemangku kepentingan di sektor konstruksi, baik para birokrat pemerintahan, para investor, developer, arsitek, insinyur profesional, dan kontraktor untuk terus menerus bekerja sama melakukan upaya-upaya sinergis dalam mengembangkan pasar dan peningkatan daya saing industri konstruksi.

Semoga penerbitan buku ini dapat memperkaya pengetahuan para pemangku kepentingan Konstruksi Indonesia atas karya kreatif dan inovatif oleh para anak bangsa dalam menjadikan industri konstruksi nasional sebagai bagian penting dalam mewujudkan kemandirian, kedaulatan dan keperadaban bangsa, kini dan mendatang.

Terimakasih.

Jakarta, 12 November 2013

**Menteri Pekerjaan Umum**

**DR (HC). Ir. Djoko Kirmanto, Dipl. HE**



# Mengembangkan Pasar dan Meningkatkan Daya Saing Industri Konstruksi Indonesia Menghadapi Era Masyarakat Ekonomi ASEAN Pasca 2015

Buku Konstruksi Indonesia 2013 ini diterbitkan sebagai bagian dari agenda tahunan Konstruksi Indonesia. Buku ini merupakan seri kedelapan dari penyusunan Buku Konstruksi Indonesia sejak tahun 2005. Buku ini dimaksudkan untuk mendokumentasikan pengetahuan tentang konsepsi, inovasi dan praktek pengembangan pasar serta peningkatan daya saing industri konstruksi di Indonesia.

**T**ema dan substansi buku ini disesuaikan dengan Tema Konstruksi Indonesia 2013: “PENGEMBANGAN PASAR DAN PENINGKATAN DAYA SAING INDUSTRI KONSTRUKSI NASIONAL DALAM MENGHADAPI MASYARAKAT EKONOMI ASEAN (MEA) PASCA 2015”. Berdasarkan tema tersebut, buku ini ditujukan untuk memperkaya khasanah pengetahuan masyarakat industri konstruksi Indonesia berkaitan dengan perkembangan konsepsi, upaya inovasi dan praktek pengembangan pasar dan daya saing konstruksi Indonesia dalam menghadapi Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) yang akan diberlakukan pasca Tahun 2015.

Buku ini terdiri dari 8 (delapan) bagian utama yaitu (i) pendahuluan; (ii) konsepsi MEA pasca 2015 dan industri konstruksi; (iii) inovasi pengembangan pasar konstruksi; (iv) inovasi peningkatan daya saing industri konstruksi; (v) praktek pengembangan pasar konstruksi; (vi) praktek peningkatan daya saing industri konstruksi; (vii) dukungan pembinaan konstruksi terhadap pengembangan pasar dan peningkatan daya saing industri konstruksi nasional; dan (viii) penutup. Bagian pendahuluan buku ini menjelaskan tentang problematika, potensi dan tantangan di bidang pengembangan pasar dan peningkatan industri konstruksi nasional. Kemudian di bagian kedua buku ini membahas tentang konsepsi industri konstruksi dan konsepsi liberalisasi perdagangan terutama di bidang jasa konstruksi dan era Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA). Selanjutnya, bagian ketiga dan keempat mengupas tentang inovasi pada pengembangan pasar konstruksi di Indonesia serta inovasi dalam aspek peningkatan daya saing yang meliputi pembiayaan dan penjaminan, aksesibilitas penggunaan sistem informasi dan teknologi, sistem logistik, kapasitas manajemen dan struktur biaya,



tekanan impor, sumber daya manusia dan penguasaan kontrak. Kemudian, bagian kelima dan keenam buku ini mendiskusikan tentang praktek pengembangan pasar dan peningkatan daya saing konstruksi pekerjaan umum, perumahan, jalan tol, persampahan, air limbah, energi dan perhubungan maupun di sektor swasta. Selanjutnya, pada bagian ketujuh dari buku ini membahas dukungan dari pembinaan konstruksi dalam rangka pengembangan pasar dan peningkatan daya saing industri konstruksi nasional. Bagian terakhir adalah penutup yang merangkum dan menyimpulkan hasil-hasil tulisan pada bab-bab sebelumnya.

Tulisan dalam Buku Konstruksi Indonesia 2013 ini berasal dari Kontribusi Kementerian, Lembaga dan Institusi serta individu pemangku kepentingan infrastruktur dan pembinaan konstruksi. Tulisan-tulisan tersebut bersifat ilmiah populer sehingga diharapkan dapat menjadi referensi oleh berbagai lapisan masyarakat. Selanjutnya, buku ini dapat diterbitkan atas partisipasi semua pihak, khususnya atas arahan Ir. Hedyanto W. Husaini, MSCE., M.Si., Kepala Badan Pembinaan Konstruksi dan Ketua Panitia Konstruksi Indonesia 2013. Terimakasih juga disampaikan kepada Prof. Dr. Tech. Ir. Danang Parikesit, M.Sc., Staf Khusus Menteri Pekerjaan Umum yang telah mendukung penyusunan buku ini. Kami juga sangat berterimakasih kepada semua pihak, khususnya Prof. Rizal Z. Tamin, Ph.D. (ITB), para kontributor tulisan serta berbagai pihak yang telah membantu dan memfasilitasi penyusunan buku ini. Tentu saja penyusunan buku ini tidaklah sangat sempurna, oleh karena itu kritik dan saran para pembaca akan sangat bermanfaat untuk penyusunan Buku Konstruksi Indonesia pada masa datang.

Semoga buku ini menjadi sumber pengetahuan bagi seluruh pemangku kepentingan penyelenggaraan infrastruktur dan sektor konstruksi nasional serta masyarakat umum lainnya dalam kerangka membangun keunggulan dan kemandirian bangsa dalam menyelenggarakan infrastruktur yang menghasilkan kenyamanan lingkungan terbangun, sehingga memberikan nilai tambah bagi kesejahteraan, kedaulatan, dan peradaban bangsa dan sebagai refleksi kecintaan kepada tanah air Indonesia.

**“ Buku ini ditujukan untuk memperkaya khasanah pengetahuan masyarakat industri konstruksi Indonesia berkaitan dengan perkembangan konsepsi, upaya inovasi dan praktek pengembangan pasar dan daya saing konstruksi Indonesia dalam menghadapi Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) yang akan diberlakukan pasca Tahun 2015.**

TIM PENYUSUN BUKU KONSTRUKSI INDONESIA 2013





# Pendahuluan

# Pendahuluan

Rizal Z. Tamin

Sektor konstruksi memainkan peran strategis dalam pembangunan nasional. Selain menjadi pendorong dan bagian dari kegiatan perekonomian, kinerja sektor konstruksi yang berkaitan langsung dengan daya saing infrastruktur nasional juga merupakan pilar sosial, budaya, dan peradaban bangsa.

**P**ada tahun 2012, kontribusi sektor konstruksi mencapai 10,5% PDB, tumbuh 7,5%/tahun - lebih tinggi dari pertumbuhan perekonomian nasional sebesar 6,2%/tahun - dan memberikan kontribusi lapangan kerja kepada 5,3% dari total angkatan kerja. Tabel 1 menyajikan informasi PDB Indonesia, pertumbuhan, dan total angkatan kerja tahun 2012.

Kementerian terbesar yaitu Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM), Kementerian Pekerjaan Umum (PU), dan Kementerian Perhubungan. Dalam bidang ESDM, yang menyerap anggaran terbesar, terdapat banyak pekerjaan konstruksi khususnya rancang bangun (EPC) yang masih didominasi oleh perusahaan asing. Pasar konstruksi di bidang ESDM diperkirakan diserap 20% oleh kontraktor nasional kecil/ sedang, 15% oleh kontraktor nasional besar,

**Tabel 1. PDB, PDB/Kapita, Pertumbuhan PDB, dan Total Angkatan Kerja Indonesia (2012)**

PDB (Rp. Trillion)	PDB/Kapita (US\$)	Pertumbuhan PDB (%/tahun)	Total Angkatan Kerja (Juta)
8.241,9	3.500	6,2	120,4

Sumber: BPS (2013)

Dari tinjauan pendanaan, diperkirakan anggaran sektor konstruksi atau belanja total infrastruktur nasional pada tahun 2012 berkisar antara 4-5% PDB atau sekitar Rp. 330 – 400T, dengan komposisi pembiayaan lebih kurang pemerintah 70% dan swasta 30%. Secara umum pasar konstruksi nasional tersebut diselenggarakan oleh 3

dan 65% oleh kontraktor internasional. Kecilnya peran kontraktor nasional ini ikut memberikan beban bagi neraca pembayaran Indonesia (Pandri Prabono, 2013).

Walaupun mempunyai peran yang sangat penting bagi pembangunan dan kemajuan bangsa, sektor



konstruksi berada pada kondisi yang kurang menggembirakan. Keterbatasan infrastruktur secara resmi dikenal dan telah dinyatakan sebagai salah satu penghambat investasi-disamping kualitas birokrasi pemerintahan dan pengaturan tenaga kerja - untuk mendorong pembangunan nasional dan pertumbuhan ekonomi. Selain itu daya saing sektor konstruksi baik produktifitas dan efisiensi maupun kreatifitas dan inovasi masih terbatas. Berbagai indikator daya saing yang berhubungan dengan ketersediaan dan kondisi infrastruktur, baik yang bersifat makro seperti Indeks Daya Saing Global maupun yang bersifat mikroseperti perbandingan keuntungan bersih (*net profit*) dan nilai penjualan (*annual sales*) atau nilai penjualan dengan total biaya pegawai kontraktor nasional menunjukkan kinerja produktifitas dan efisiensi yang belum menggembirakan.

Pengembangan jasa konstruksi semenjak tahun 1999 dilaksanakan berdasarkan UU 18/ 1999 tentang Jasa Konstruksi. Tujuan pengaturan adalah untuk mewujudkan struktur usaha yang

kokoh, andal, berdaya saing tinggi, dan hasil pekerjaan konstruksi yang berkualitas. Walaupun ada kemajuan, perkembangan jasa konstruksi untuk mewujudkan struktur usaha yang kokoh, andal, dan berdaya saing tinggi di atas belum tercapai. Paling sedikit terdapat 4 pengaturan dalam UU Jasa Konstruksi yang tidak sejalan dengan *best practices* internasional:

1. Pengaturan bisnis konstruksi disatukan dengan pengaturan tenaga ahli. Umumnya pengaturan tenaga ahli dipisahkan dengan membuat undang-undang insinyur dan membentuk Dewan Insinyur tersendiri. Tenaga ahli selayaknya dipandang sebagai profesional, intelektual terhormat, yang melaksanakan profesinya dengan standar dan etika yang tinggi, buka sekedar pencari kerja, yang dengan mudah mengorbankan etika dalam melaksanakan pekerjaannya. Sering terjadi tenaga ahli dan konsultan melakukan penawaran jasa perencanaan sangat rendah demi mendapatkan pekerjaan.

2. Pengaturan lapangan usaha jasa konstruksi dilakukan berdasarkan klasifikasi keilmuan yaitu arsitektur, struktur, mekanikal, elektrik dan teknik lingkungan. Umumnya standard klasifikasi yang digunakan di dunia internasional adalah *Central Product Classification (CPC)* atau *International Standard of Industry Classification (ISIC)*. Kondisi ini mengakibatkan lapangan usaha menjadi terbatas dan peluang usaha menjadi kecil dan sulit berkembang.
3. Pembentukan *buffer body* – Lembaga Pengembangan Jasa konstruksi Nasional dan Darah (LPJKN/LPJKD) yang sepenuhnya terpisah dari pemerintah. Dalam model good governance suatu pemerintahan modern, di mana masyarakat dipandang sudah mampu, *buffer body* dibentuk untuk memberikan masukan kepada pemerintah dalam
4. Pemberian kewenangan publik sertifikasi dan lisensi kerja tenaga kerja konstruksi kepada asosiasi profesi, dan pemberian kewenangan publik sertifikasi dan lisensi kerja perusahaan konstruksi kepada asosiasi perusahaan. Pemberian kewenangan sertifikasi oleh LPJKN kepada unit sertifikasi asosiasi profesi dan asosiasi perusahaan di atas menimbulkan konflik kepentingan dan akhirnya menjadikan proses registrasi dan lisensi tenaga ahli dan badan usaha konstruksi menjadi tidak transparan dan akuntabel.

**“Jasa konstruksi dikenal sebagai kegiatan yang sangat terfragmentasi.”**

m e r u s k a n kebijakan yang dapat mendorong p e n i n g k a t a n peran pelaku swasta (kontraktor dan konsultan). Model *good governance* juga

mensyaratkan kepastian dan penegakan hukum serta kapasitas birokrasi pemerintah sudah baik, bebas dari KKN sehingga kompetisi yang adil antara pihak swasta sudah terjadi. *Buffer body* beranggotakan wakil pemerintah dan masyarakat profesional yang mencakup antara lain wakil asosiasi profesi, asosiasi perusahaan, perguruan tinggi, dan LSM. Pada awalnya *buffer body* merupakan institusi konsultasi pemerintah dan dibiayai sepenuhnya oleh negara. Sejalan dengan kemajuan masyarakat profesional, kewenangan *buffer body* dapat diperbesar dan akhirnya dapat menjadi organisasi masyarakat yang sepenuhnya independen dari pemerintah. Pemahaman ini luput dari perhatian kita. Didorong oleh semangat reformasi tahun 1999, LPJKN dan LPJKD sejak awal telah dirancang menjadi organisasi masyarakat yang harus membiayai dirinya sendiri sehingga sulit melaksanakan keseluruhan fungsi dan tugasnya dan kurang berkembang.

Ke-empat kondisi di atas sangat menghambat pengembangan sistem jasa konstruksi nasional. Untuk mengatasinya, semenjak tahun 2011 pemerintah telah memposisikan kembali LPJKN/LPJKD sebagai bagian dari pemerintah dan menarik kewenangan pemberian lisensi kerja tenaga ahli dan terampil serta perusahaan konstruksi menjadi bagian dari kewenangan pemerintah.

Jasa konstruksi dikenal sebagai kegiatan yang sangat terfragmentasi. Fragmentasi vertikal terjadi dalam rantai produksi antara produsen material, pemasok, manufaktur, kontraktor spesialis, dan kontraktor, sementara fragmentasi horizontal terjadi dalam siklus proyek yaitu gagasan, konseptual desain, studi kelayakan, perencanaan detail, pengadaan, konstruksi, penyerahan pekerjaan, operasi, pemeliharaan, dan rehabilitasi. Selain itu, khususnya di Indonesia, masih terdapat fragmentasi penyelenggaraan infrastruktur antara berbagai kementerian yang bertanggung-jawab seperti Kementerian Pekerjaan Umum (PU), Kementerian Perhubungan, dan Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM). Belum optimalnya kebijakan dan sulitnya melakukan koordinasi ikut memberikan dampak pada peningkatan daya saing sektor konstruksi.

Rendahnya mutu masih mewarnai penyelenggaraan konstruksi di Indonesia. Di bidang jalan misalnya masih terjadi jalan mengalami kerusakan struktural sebelum umur rencana berakhir. Kegagalan konstruksi juga mulai terjadi dalam pengelolaan bendung dan jembatan. Runtuhnya Bendung Situ Gintung tahun 2009 dan Jembatan Kutai Kartanegara pada tahun 2011 dapat menjadi contoh.



Walaupun belum ada data yang lengkap dan akurat, tingkat kecelakaan kerja konstruksi di Indonesia diperkirakan cukup tinggi. Industri konstruksi pada tahun 2010 masih menduduki rangking tertinggi kecelakaan kerja yang berakibat fatal (31,9%), di atas lapangan kerja lain yaitu industri (31,6%), transportasi (9,3%), kehutanan (3,8%), pertambangan (2,6%) dan lain-lain (20%). Kondisi ini dapat dipastikan berhubungan langsung dengan mutu dan disiplin penerapan Sistem Manajemen Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3). Sektor pertambangan yang diketahui menerapkan Sistem Manajemen K3 dengan baik telah memetik hasilnya, sementara di sektor konstruksi, kecelakaan kerja belum mendapat perhatian yang cukup karena berbagai faktor, antara lain rendahnya kompetensi tenaga kerja sehingga menganggap kecelakaan kerja merupakan takdir dan penggunaan alat pengaman dipandang mengurangi produktivitas kerja, rendahnya penilaian masyarakat terhadap keselamatan kerja, lemahnya penegakan aturan dan hukum, dan sistem insentif dan dis-insentif premi asuransi kecelakaan yang belum berfungsi.

Walaupun terdapat beberapa kontraktor nasional terutama Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang mempunyai kemampuan tinggi, daya saing kontraktor nasional secara umum masih rendah. Sebagian besar kontraktor nasional, kecuali yang melaksanakan pekerjaan rancang bangun *Engineering Procurement and Construction* (EPC) di sektor migas, belum membangun jaringan rantai pasok (*supply chain*) produsen, vendor, pemasok, manufaktur, kontraktor spesialis, dan kontraktor umum yang kuat. Demikian juga kemitraan, baik antara kontraktor besar, menengah, dan kecil, maupun antara pemilik pekerjaan, kontraktor, dan konsultan supervisi belum terwujud. Terdapat lebih kurang 165.000 kontraktor nasional saat ini, dengan 1.500 (10%)

kontraktor besar dan sedang menguasai 80% pasar konstruksi, dan 50.000 (90%) kontraktor kecil memperebutkan 20% sisanya. Kontraktor besar umumnya adalah BUMN dengan anak perusahaannya, dan berlokasi di Jakarta dan Pulau Jawa. Terdapat hanya sedikit kontraktor besar di daerah. Di antara kontraktor besar, hanya beberapa yang dapat menembus pasar internasional. Mereka belum sepenuhnya dapat memanfaatkan dengan optimal peluang usaha dan lapangan kerja tenaga terampil yang sangat besar di Timur Tengah.

Jumlah kontraktor spesialis hanya sedikit, hampir tidak ada, sementara diketahui di negara-negara maju jumlah kontraktor spesialis dibandingkan jumlah total kontraktor cukup tinggi seperti Jepang - 59%, Amerika - 72%, Inggris - 65%, dan China - 48% (Tabel 2). Diperlukan kebijakan yang tepat untuk mengubah kontraktor kecil menjadi kontraktor menengah dan kontraktor spesialis. *Sub-contracting* merupakan strategi yang ditempuh Jepang dan banyak negara lain untuk mendorong hadirnya rantai pasok konstruksi (B.H Lambert et.al, 1996).

Lemahnya kemampuan tenaga ahli dan konsultan nasional di bidang pekerjaan umum juga mulai dirasakan. Dari 7.000 konsultan nasional saat ini, hanya 10% konsultan menengah dan 1% konsultan besar yang umumnya berlokasi di Jakarta, Pulau Jawa, dan beberapa pusat pertumbuhan daerah. Umumnya konsultan tidak mempunyai tenaga ahli tetap. Pada saat ini hanya terdapat beberapa konsultan nasional yang bereputasi tinggi dan umumnya tidak bekerja di bidang pekerjaan umum. Luputnya perhatian pemerintah dan terbatasnya kemampuan asosiasi profesi mengawal *billing rate* tenaga ahli yang pantas berakibat langsung pada kemampuan perusahaan konsultan untuk mempertahankan dan membina tenaga ahli serta mengembangkan usaha.

**Tabel 2: Komposisi Kontraktor Umum & Kontraktor Spesialis di Beberapa Negara**

KONTRAKTOR	USA (1997)		JEPANG (1997)		UK (1995)		CHINA (2002)		INDONESIA (2011)	
	Jumlah	%	Jumlah	%	Jumlah	%	Jumlah	%	Jumlah	%
General	181.757	28	267.402	41	68.502	35	33.652	52	165.000	100
Spesialis	474.691	72	379.958	59	125.568	65	30.999	48	NA	< 1
Jumlah	656.448	100	647.360	100	194.070	100	64.651	100	165.000	100

Sumber: Wu Jia Ming et.al (2003) & BPKonstruksi (2011)



Pada saat ini terdapat beberapa rujukan dalam penetapan *billing rate* tenaga ahli. Yang pertama Surat Edaran Menteri PU No. 22/SE/M/2007, dengan kisaran minimum Rp. 7,5/bulan untuk yang baru bekerja sampai Rp. 22,7 juta/bulan untuk tenaga ahli utama dengan pengalaman 30 tahun. Selanjutnya Rencana Anggaran Biaya dan Pedoman Standar Minimal Biaya Langsung Personil (BLP) dan Biaya Langsung Non-Personil (BLNP) 2011, Ikatan Nasional Konsultan Indonesia (INKINDO) dengan kisaran Rp. 13,35 – 58,35juta/bulan, dan terakhir Peraturan Presiden No. 54 tahun 2010 tentang Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah yang pada dasarnya menyatakan dapat menggunakan harga pasar yang berlaku sepanjang dapat dibuktikan. Kedua peraturan terakhir pada kenyataannya sulit diterapkan sehingga *billing rate* maksimum yang digunakan sampai saat ini masih sangat rendah yaitu Rp. 22,7 juta/bulan. Keadaan

ini telah berlangsung lama, dunia konsultasi bidang pekerjaan umum dipandang tidak menarik dan mulai ditinggalkan oleh lulusan perguruan tinggi teknik sipil terkemuka di Indonesia. Baru pada bulan Maret 2013, Menteri PU mengeluarkan Surat Edaran No 03/SE/M/2013 tentang Pedoman Besar Remunerasi dalam Perhitungan Harga Perkiraan Sendiri Jasa Konsultasi dengan kisaran Rp. 21 – 66.8 juta/bulan yang akan mulai berlaku untuk kegiatan tahun 2014.

Mutu sumber daya manusia sektor konstruksi tidak kurang memprihatinkan. Dari 6,2 juta pekerja 60% adalah tenaga kasar, 30% tenaga terampil, dan hanya 10% tenaga ahli. Dari total tenaga kerja tersebut baru 6,5% (380,000) yang telah disertifikasi, 129,000 di antaranya insinyur - *engineers*, termasuk di dalamnya 34,000 tenaga ahli utama - *professional engineers* (BP Konstruksi, 2013).



### Liberalisasi Perdagangan MEA Pasca 2015

Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) merupakan inisiatif pemimpin ASEAN yang telah dicanangkan semenjak ASEAN Summit tahun 1997 di Kuala Lumpur. Pada saat ini ASEAN mencakup negara-negara Indonesia, Malaysia, Filipina, Singapura, Thailand, Brunei Darussalam, Vietnam, Lao, Myanmar, dan Cambodia. Tujuannya adalah untuk mewujudkan ASEAN sebagai suatu kawasan yang stabil, sejahtera, dan berdaya saing tinggi dengan pembangunan ekonomi yang merata, dan mampu mengurangi kemiskinan dan ketimpangan sosial ekonomi di antara negara-negara anggotanya.

Setelah perang dingin antara blok barat dan timur berakhir, regionalisasi kawasan merupakan trend pengembangan Negara-negara di dunia. Banyak pihak percaya bahwa penyatuan kawasan produksi dan pasar akan meningkatkan daya saing, bukan saja dari peningkatan produktivitas dan efisiensi produk dan jasa termasuk konsumsinya, tetapi juga terutama munculnya kreativitas dan inovasi dari keanekaragaman sumber daya dan tantangan, termasuk permasalahan. MEA yang akan mulai diterapkan pada akhir tahun 2015 atau awal tahun 2016 diharapkan akan dapat memperkuat posisi ASEAN terhadap Masyarakat Ekonomi Asia Pacific (*Asia Pacific Economic Community* – APEC), Kawasan Perdagangan Bebas Amerika Utara (*North America Free Trade Area* – NAFTA), dan kerjasama regional lainnya. Selain itu juga, untuk meningkatkan daya saing dan daya tarik ASEAN terhadap China dan India, termasuk kesatuan dan posisi tawar dalam rangka perundingan ASEAN + 1 (China, Korea, Jepang, Australia & New Zeland). Trend regionalism yang memberikan nilai tambah yang jauh lebih besar mulai menggantikan interaksi multilateral yang sebelumnya berkembang.

Cetak biru MEA terdiri atas: (1) Pasar tunggal dan basis produksi yang mencakup program *Free flow of goods, services, investment, capital, skilled labor, Priority integration sectors (PIS), and food, agriculture, and forestry*, (2) Kawasan berdaya saing tinggi yang mencakup program *competition policy, consumer protection, intellectual property rights (IPR), infrastructure development, energy, taxation, dan e-commerce*, (3) Kawasan dengan pembangunan ekonomi yang merata yang mencakup program *small & medium enterprise (SME) development, initiative*

for ASEAN integration, dan (4) Integrasi dengan perekonomian dunia yang mencakup program *coherent approach towards external economic relations, dan enhanced participation in global supply networks*.

Bagi industri konstruksi nasional, MEA terutama akan berpengaruh pada masuknya produk barang, jasa, tenaga ahli, dan tenaga terampil konstruksi. Masuknya produk barang dan jasa baik sebagai bahan baku maupun barang jadi tanpa hambatan fiskal akan memperluas pasar dan diharapkan akan meningkatkan daya saing ASEAN. Secara positif masuknya produk dan jasa ASEAN akan mendorong peningkatan mutu produk dan jasa dalam negeri.

Di bidang tenaga ahli konstruksi telah disiapkan ASEAN *Mutual Recognition Arrangement (MRA)* dalam bidang *Arsitektur dan engineering services*. Tujuan dari ASEAN MRA adalah untuk memfasilitasi mobilitas tenaga ahli konstruksi dan pertukaran informasi untuk mempromosikan standard dan kualifikasi di antara Negara ASEAN. Dengan disepakatinya MRA maka Negara-negara ASEAN telah mengakui kualifikasi lulusan perguruan tinggi teknik masing-masing untuk menjadi *graduate engineer* dan kemudian *professional engineers* yang selanjutnya dapat menjadi ASEAN *Chartered Professional Engineer (ACPE)* yang teregistrasi dan diakui kompetensinya untuk melaksanakan praktek profesi di negara-negara ASEAN. Bagi Indonesia yang mempunyai potensi sumber daya manusia yang sangat besar, pasar ASEAN merupakan peluang bagi tenaga kerja terampil konstruksi yang sangat dibutuhkan negara-negara ASEAN lainnya.

### Potensi Pasar konstruksi

Sasaran peningkatan kesejahteraan masyarakat dengan PDB/kapita rata-rata US\$ 15.000 pada tahun 2025 seperti dicanangkan dalam berbagai program pembangunan seperti Master Plan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) menghendaki pertumbuhan ekonomi sebesar 7-8%/tahun. Pengalaman dan *best practice* internasional menunjukkan, untuk mendukung pertumbuhan ekonomi tersebut diperlukan investasi infrastruktur sebesar 5-6% PDB/tahun. Dalam 5 tahun pemerintahan mendatang diperkirakan PDB Indonesia dapat mencapai rata-rata Rp. 11.000 T/tahun dengan anggaran infrastruktur

rata-rata Rp. 600 T/tahun dan partisipasi pemerintah/ swasta 55%/45%.

Pembangunan tersebut akan menyebar diseluruh nusantara dengan mengembangkan potensi daerah melalui 6 (enam) koridor ekonomi yaitu Sumatera (Sentra Produksi dan Pengolahan Hasil Bumi dan Lumbung Energi Nasional), Jawa (Pendorong Industri dan Jasa Nasional), Kalimantan (Pusat Produksi dan Pengolahan Hasil Tambang & Lumbung Energi Nasional), Sulawesi (Pusat Produksi dan Pengolahan Hasil Pertanian, Perkebunan, dan Perikanan serta Pertambangan Nikel Nasional), Bali - Nusatenggara (Pintu Gerbang Pariwisata dan Pendukung Pangan Nasional), dan Papua – Kepulauan Maluku (Pusat Pengembangan Pangan, Perikanan, Energi, dan Pertambangan Nasional). Konektivitas intra dan inter koridor termasuk hubungannya dengan pusat pengembangan internasional akan dikembangkan dengan membangun sistem transportasi inter-modal.

Selain pengembangan jaringan jalan nasional, provinsi, kabupaten, dan kota oleh Kementerian PU, Kementerian Perhubungan telah mempersiapkan rencana pengembangan sektor perhubungan (Wamenhub, 2010) yang mencakup antara lain: (1) Pengembangan Sabuk Penyeberangan Nusantara, peningkatan 25 pelabuhan utama dan 7 terminal khusus batubara dan CPO, (2) Perluasan dan peningkatan 208 bandara dan pembangunan 30 bandara baru kabupaten, (3) Pembangunan Jalur Kereta Api (KA) Trans Sumatera, Jalur Ganda Lintas Utara Jawa, Jalur Ganda Lintas Selatan Jawa, Jaringan KA Kalimantan, Papua, dan Sulawesi, KA Barang Cilegon – Surabaya, dan Angkutan Penyeberangan Trans Maluku. Pembangunan sistem transportasi di atas merupakan bagian yang terintegrasi dengan Pengembangan Sistem Logistik Nasional (Sislognas) sebagaimana diamanatkan dalam Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional (Perpres No. 26, 2012) yang mencakup jaringan keuangan, jaringan informasi, jaringan transportasi, dan jaringan distribusi.

Dengan diterapkannya MEA pasca 2015, pasar dan basis produksi nasional akan bertambah luas. Komunitas ASEAN dengan jumlah penduduk 615,6 juta pada tahun 2012 dimana 80% penduduknya berusia di bawah 45 tahun, dan

total *Gross Domestic Product* (GDP) nominal US\$ 2,3 T atau lebih kurang 2 - 2,5 kali GDP nasional akan merupakan pasar baru bagi produk nasional. Daya saing dan nilai tambah produk nasional harus dapat ditingkatkan untuk dapat menembus dan mengambil manfaat yang sebesar-besarnya dari peluang baru ini. Di sektor konstruksi, konsultan dan kontraktor nasional dengan dukungan penuh pemerintah harus dapat ikut berpartisipasi dalam pembangunan infrastruktur negara-negara yang baru berkembang seperti Vietnam, Lao PDR, Cambodia, dan Myanmar. Secara khusus, tenaga terampil konstruksi nasional berkualitas dapat mendukung pengembangan infrastruktur di Malaysia, Singapura, Filipina, dan Thai Land yang secara umum mempunyai keterbatasan tenaga kerja konstruksi.

### **Tantangan Industri Konstruksi Nasional MEA Pasca 2015**

Terdapat 3 (tiga) tantangan yang harus dihadapi oleh industri konstruksi nasional berkaitan dengan MEA Pasca 2015. Tantangan tersebut mencakup: Peningkatan daya saing pelaku usaha konstruksi, Kontribusi di pasar nasional, dan Partisipasi di pasar regional ASEAN.

#### **1. Peningkatan daya saing pelaku usaha konstruksi**

Tantangan peningkatan daya saing sebenarnya bersifat universal. Tanpa atau dengan MEA Pasca 2015, industri konstruksi nasional harus mampu meningkatkan daya saingnya secara berkesinambungan. Secara konvensional peningkatan daya saing dapat ditempuh melalui peningkatan produktivitas dan efisiensi. Upaya ini dapat dicapai dengan mewujudkan kompetisi di antara pelaku usaha. Dengan adanya kompetisi yang sehat dalam medan permainan datar (*leveled playing field*), setiap kontraktor akan bekerja keras meningkatkan produktivitas dan efisiensinya. Eksternal kompetisi menjadi penting dan telah menjadi penggerak utama peningkatan daya saing di seluruh dunia. Dalam kondisi tertentu, proteksi perlu dihapuskan untuk mendorong kompetisi bagi peningkatan mutu dan daya saing. Kontraktor nasional umum besar diperbolehkan melakukan kegiatan lintas provinsi atau kontraktor asing dengan persyaratan khusus diperbolehkan berpartisipasi dalam pasar nasional merupakan contoh kebijakan

yang dapat meningkatkan daya saing sektor konstruksi nasional (Wu Jia Ming et.al, 2003). Walaupun peluang nasional masih terbuka lebar, peningkatan daya saing melalui pendekatan produktivitas dan efisiensi selalu ada batasnya. Menjadi catatan sebagaimana disampaikan di bagian pertama bahwa tantangan peningkatan daya saing kontraktor nasional secara individu mencakup aspek yang luas yaitu peningkatan kemampuan teknologi, sumber daya manusia, manajemen pengelolaan perusahaan (keuangan, produksi, pemasaran, dll.), manajemen mutu, serta manajemen kesehatan dan keselamatan kerja.

Peningkatan kreativitas dan inovasi merupakan pendekatan yang lebih maju dalam memberikan nilai tambah dan daya saing. Pendekatan yang bertumpu pada kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi - tanpa batas - ini lebih orisinal dan langgeng. Untuk mengatasi permasalahan atau menghadapi tantangan, beberapa pihak dengan disiplin ilmu atau fungsi yang berbeda dapat memilih untuk melakukan ko-operasi dan kolaborasi yang berlandaskan pada kepercayaan dan komitmen jangka panjang. Ko-operasi dan kolaborasi akan menghasilkan kreativitas dan inovasi yang bernilai tambah (*value for money*) lebih besar dalam mewujudkan infrastruktur yang berkelanjutan (*sustainable infrastructure*). Secara umum, pembangunan infrastruktur di masa depan akan semakin menuntut persyaratan mutu yang lebih ketat, keselamatan kerja dan keamanan bangunan

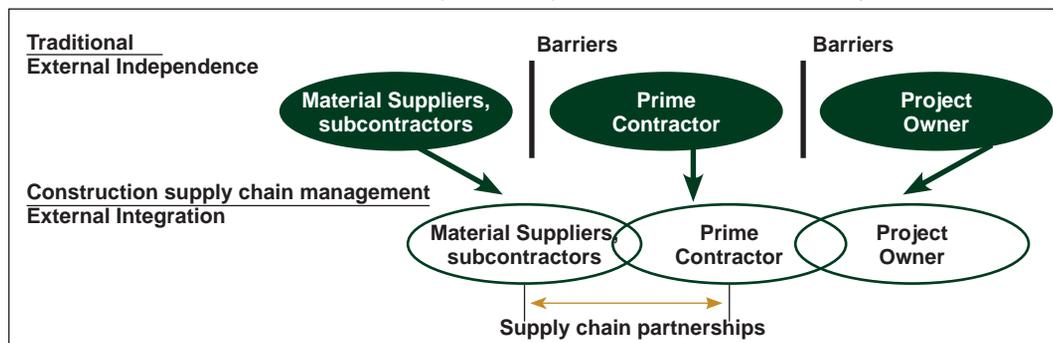
yang lebih tinggi, dan perhatian akan aspek lingkungan dan sosial yang lebih baik (*triple bottom line, green infrastructure, dll.*).

Secara mendasar terdapat 4 (empat) hubungan di antara pelaku jasa konstruksi:

- a. *Counter productive (lose-lose)*: keadaan di mana masing-masing pihak hanya mementingkan diri sendiri dan berusaha menekan pihak lain. Hubungan *counter productive* masih sering terjadi antara pelaku usaha konstruksi di Indonesia.
- b. *Competitive (win-lose)*: dikenal sebagai *transactional relationship*, di mana dua pelaku bersaing untuk mendapatkan pekerjaan.
- c. *Cooperative (win-win) - preferred relationship*: merupakan keadaan di mana pihak yang berkompetisi melakukan aliansi dalam kelompoknya untuk meningkatkan daya saing melalui kreatifitas dan inovasi.
- d. *Collaborative (win-win) - strategic relationship*: merupakan keadaan lebih maju di mana masing-masing pelaku dipihaknya membangun aliansi jangka panjang dalam suatu rantai pasok (kontraktor, kontraktor spesialis, manufaktur, pemasok, dan produsen).

Hubungan antara pelaku jasa konstruksi mengalami evolusi dari bentuk yang terfragmentasi menjadi bentuk yang terintegrasi. Interaksi bergeser dari konsentrasi *counter productive* dan *competitive* kepada *co-operative* and *collaborative* membentuk kerjasama rantai pasok (Gambar 1).

**Gambar 1: Evolusi dari Tradisional Menjadi Manajemen Rantai Pasok Terintegrasi**



Sumber: W.C. Benton, et.al (2010)

Peningkatan daya saing pelaku usaha konstruksi selanjutnya berkembang melalui konsep rantai pasok terintegrasi (integrated value chain) yang mencakup (Gambar 2):

- a. *Supply chain management*: suatu kemitraan dalam bentuk ko-operasi atau kolaborasi jangka panjang (internal kolaborasi) oleh suatu kontraktor umum (besar) dengan rantai pasoknya yaitu kontraktor spesialis, manufaktur, vendor, pemasok, dan produsen. Dengan demikian persaingan akan bergeser dari kompetisi antara kontraktor menjadi kompetisi antara rantai pasok kontraktor.
- b. Ko-operasi dan kolaborasi antara kontraktor dalam bentuk *joint operation* atau *joint venture*. Dua kontraktor atau lebih bergabung dalam bentuk *joint operation* untuk menghadapi suatu proyek besar atau kompleks, atau dalam bentuk *joint venture*, suatu hubungan yang lebih permanen jangka panjang dalam rangka memenangkan pasar konstruksi.
- c. Kemitraan antara semua pihak yang terlibat dalam suatu proyek (pemilik, konsultan supervisi, and kontraktor) setelah pemenang ditetapkan, yang bermanfaat untuk mensukseskan bersama pelaksanaan proyek yang kompleks yang menghadapi banyak ketidakpastian.

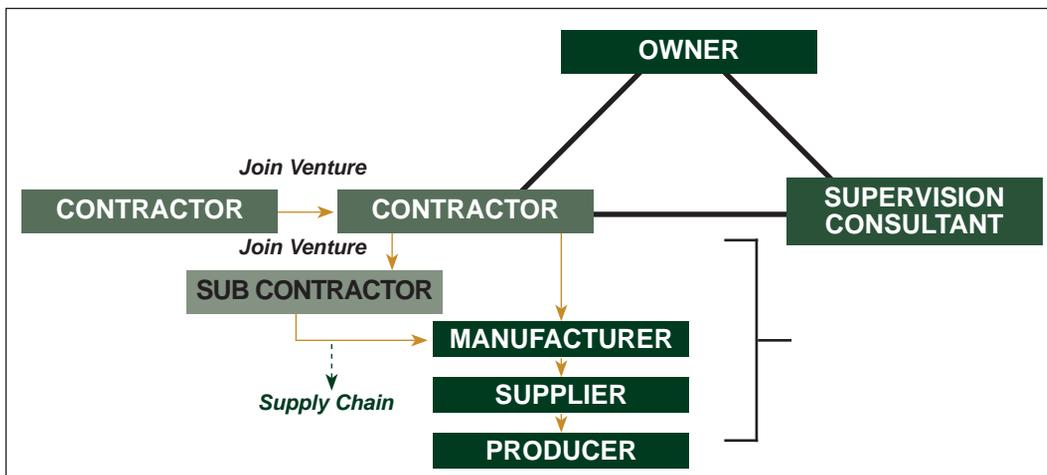
Selain itu pengembangan alternative project delivery seperti Manajemen Konstruksi (MK), *Design build* (DB), *Engineering, Procurement, Construction* (EPC) *Performance Based Contract* (PBC), *Build, Operate & Transfer* (BOT) dengan berbagai kombinasinya juga akan mendukung konsep rantai pasok terintegrasi. Dengan lebih besar proyek dan banyaknya kegiatan, kontraktor atau investor utama akan memerlukan kolaborasi dengan lebih banyak mitra profesional untuk meningkatkan nilai tambahnya.

Selain persyaratan dasar penegakan hukum dan pemerintahan yang bersih yang mampu mewujudkan kompetisi yang sehat, melaksanakan konsep di atas memerlukan dukungan kebijakan dan peraturan perundang-undangan termasuk standardisasi proses administrasi dan manajemen proyek antar instansi dan pelaku. Pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi akan mempercepat penerapannya. Suasana yang konstruktif, transparan dan akuntabel, serta nilai-nilai ideal seperti kepercayaan (*trust*) dan komitmen jangka panjang di antara seluruh pelaku turut mempengaruhi keberhasilannya.

**2. Kontribusi di pasar nasional**

Masuknya pelaku regional setelah MEA Pasca 2015 seperti disampaikan akan

**Gambar 2: Kemitraan menuju Integrated Value Chain**





mendorong kompetisi dan meningkatkan daya saing pelaku konstruksi nasional. Untuk meningkatkan nilai tambah pembangunan infrastruktur nasional secara maksimal, perlu dipastikan bahwa pelaku nasional dapat ikut terlibat, karena sesungguhnya merekalah yang paling memahami kondisi nasional, baik kondisi fisik lingkungan maupun kondisi sosial, termasuk kebutuhan akan pembangunan infrastruktur itu sendiri. Untuk itu, selain peningkatan daya saing dan pembinaan konsultan dan kontraktor nasional seperti telah disampaikan di atas, diperlukan pengaturan agar pelaku konstruksi nasional dapat ikut memberikan kontribusi sesuai dengan keunggulan komparatifnya.

Peraturan Menteri PU No. 05/2011 tentang Pedoman Persyaratan Pemberian Izin Perwakilan Badan Usaha Jasa Konstruksi Asing (BUJKA) telah mengatur bahwa BUJKA hanya dapat beroperasi di seluruh wilayah Indonesia jika memiliki kantor perwakilan, dan izin perwakilan hanya diberikan kepada BUJKA yang memiliki kualifikasi usaha besar. BUJKA wajib membentuk ikatan kerjasama operasi dengan Badan Usaha Jasa Konstruksi (BUJK) Indonesia kualifikasi besar yang berbentuk perseoran terbatas dan sahamnya dimiliki oleh satu atau lebih warga Negara Indonesia. Perwakilan BUJKA dapat mempekerjakan tenaga kerja warga negara asing sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan wajib mempekerjakan tenaga kerja Indonesia yang setingkat pada tingkat manajemen dan teknis sebagai pendamping.

Di bidang energi dan sumber daya mineral pengaturan ini lebih fleksibel. Ketentuan yang mengikat adalah ketentuan pengadaan barang dan jasa pemerintah (Perpres No. 70/2012) yang menyatakan bahwa perusahaan asing dapat berpartisipasi dalam pengadaan pekerjaan konstruksi dengan nilai di atas Rp. 100 m dan jasa konsultansi konstruksi di atas Rp. 10 M. Perusahaan asing tersebut wajib melakukan kerja sama usaha dengan perusahaan nasional dalam bentuk kemiteraan atau sub-kontrak.

Seperti telah disampaikan di bidang arsitektur dan *engineering services* telah diratifikasi *Mutual Recognition Arrangement* (MRA) antara negara-negara ASEAN. Para arsitek, insinyur,

dan insinyur profesional ASEAN yang telah teregistrasi dalam ASEAN Architect Council & ASEAN Chartered Professional Engineer (ACPE) diakui kompetensinya untuk dapat melaksanakan praktek profesi di negara-negara ASEAN. Tenaga ahli asing tersebut masih harus mengurus registrasi keinsinyuran di institusi nasional dan visa kerja sesuai ketentuan yang berlaku di Indonesia. Sistem pengendalian dan pengawasan perlu ditingkatkan untuk menjamin keterlibatan tenaga ahli asing dalam proyek-proyek konstruksi nasional dilaksanakan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

### 3. Partisipasi di pasar regional ASEAN

MEA Pasca 2015 di lain pihak akan memberikan kesempatan kepada

pelaku konstruksi nasional untuk berpartisipasi di pasar ASEAN. Perluasan pasar dengan variasi selain dapat meningkatkan kestabilan suplai kapasitas konstruksi nasional, juga dapat menjadi sarana bagi pelaku usaha nasional untuk meningkatkan kompetensi dan p e n g a l a m a n internasionalnya, dan bagi pemerintah untuk mengembangkan kebijakan-kebijakan pendukung investasi luar negeri seperti

penjaminan (asuransi) proyek, dukungan finansial dan perbankan luar negeri, kemudahan perpajakan, serta pengembangan sistem informasi pasar dan industri konstruksi, termasuk informasi lingkungan ekonomi, sosial, politik, dan budaya negara-negara ASEAN. Pada saat ini dukungan yang diberikan pemerintah kepada pelaku usaha konstruksi nasional yang akan berkarya di luar negeri masih terbatas. Sebagai contoh investasi dalam pembentukan usaha konstruksi *joint operation* dan *joint venture* di luar negeri masih dianggap pelarian modal, pengiriman dana ke luar negeri masih mahal dan mengalami hambatan karena belum adanya

**“ Para arsitek, insinyur dan insinyur profesional ASEAN yang telah teregistrasi dalam ASEAN Architect Council & ASEAN Chartered Professional Engineer (ACPE) diakui kompetensinya untuk dapat melaksanakan praktek profesi di negara-negara ASEAN”.**

perwakilan perbankan nasional, perusahaan masih diwajibkan membayar pajak ganda di dalam dan luar negeri, serta kredit usaha luar negeri dan penjaminan asuransi yang dapat diberikan pemerintah masih terbatas.

Seperti disampaikan, beberapa Negara maju ASEAN seperti Singapura, Malaysia, dan Thai Land merupakan pasar yang potensial bagi tenaga terampil konstruksi Indonesia. Menjadi tantangan bagi perusahaan konstruksi untuk meningkatkan keterampilan tenaga kerja dan mengkaji apakah membentuk perusahaan spesialis jasa tenaga kerja terampil konstruksi merupakan langkah strategis yang perlu dipertimbangkan di masa yang akan datang.

### **Kebutuhan Kebijakan Pengembangan Industri Konstruksi Nasional**

Untuk meningkatkan daya saing industri konstruksi setelah MEA Pasca 2015 kebijakan dan upaya berikut perlu dikembangkan.

#### **1. Peningkatan profesionalisme dan peran pembinaan pemerintah**

*Good governance* dan penegakan hukum perlu ditingkatkan untuk mendorong kompetisi yang sehat dan terbuka. Setiap pihak yang terlibat dalam industri konstruksi nasional perlu membangun kembali idealisme dan nasionalisme dalam berinteraksi dengan masyarakat regional sehingga profesionalisme dan daya saing dapat meningkat, kepentingan nasional dapat dijaga, dan kontribusi kita kepada pembangunan regional lebih berarti. Tanpa *good governance* mustahil kompetisi yang sehat dan peningkatan daya saing melalui manajemen rantai pasok dan kemitraan akan terwujud.

Peran pembinaan pemerintah pusat dan daerah dalam mengatur, memberdayakan, dan mengawasi penyelenggaraan konstruksi perlu ditingkatkan. Posisi Badan Pembinaan Konstruksi (BP Konstruksi) sebagai Pembina pusat atau pihak yang mewakili pemerintah dan bertanggung jawab atas penyelenggaraan konstruksi nasional perlu dipertegas. Kemampuan untuk membina seluruh *stakeholders* konstruksi dan kewenangan untuk mengkoordinasikan seluruh kementerian dan pihak lain yang terkait perlu ditingkatkan. Pembinaan bukan saja harus dilakukan terhadap

penyedia jasa (kontraktor, konsultan, pemasok, dll.), pengguna jasa (institusi pemerintah dan swasta), dan masyarakat umum, tetapi juga pihak lain yang terkait langsung dengan sistem penyelenggaraan konstruksi seperti Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Nasional (LPJKN), asosiasi profesi, asosiasi badan usaha, lembaga swadaya masyarakat (LSM), dan perguruan tinggi serta pembina konstruksi di daerah. Di tingkat provinsi dan kabupaten/kota tanggung-jawab pembinaan yang diserahkan kepada suatu unit adhoc - Tim Pembina Jasa Konstruksi Daerah (TPJKD) perlu dikaji ulang. Seperti yang dirasakan saat ini, suatu unit adhoc akan sulit untuk melaksanakan fungsi dan tugasnya. Pengalihan kepada suatu unit struktural pemerintah daerah perlu dipertimbangkan karena tanggung jawab, kepemimpinan, pelaksanaan tugas, dan pendanaan menjadi lebih fokus dan pasti. Pemerintah selanjutnya perlu pula meningkatkan kapasitas pengawasan untuk dapat melakukan pemantauan dan evaluasi terhadap pelaksanaan kebijakan dan tertib penyelenggaraan konstruksi.

#### **2. Rekonstruksi sistem penyelenggaraan industri konstruksi**

Pemerintah perlu mempercepat restrukturisasi lapangan usaha konstruksi dari sistem yang berbasis keilmuan menjadi sistem yang berbasis produk konstruksi (*Central Produk Classification*). Sistem yang digunakan secara luas di banyak negara ini setara atau mempunyai korelasi dengan Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Konstruksi (KBLI) yang digunakan oleh Badan Pusat Statistik. Dengan terdefinisinya lapangan usaha yang lebih riil dan terbuka ini, kontraktor menengah dan kecil akan lebih mudah memosisikan dirinya menjadi kontraktor spesialis, pembinaan akan menjadi lebih sistematis, dan upaya untuk mewujudkan rantai pasok dan struktur usaha yang kokoh dan berdaya saing tinggi dapat lebih jelas dan mudah.

Konsep sertifikasi, registrasi, dan sertifikasi badan usaha konstruksi perlu ditinjau ulang untuk mengurangi *entry barrier* sektor konstruksi. Sertifikasi badan usaha dengan klasifikasi rinci perlu dihindari karena hanya bersifat administratif dan membebani perusahaan. Di banyak negara sertifikasi badan



usaha konstruksi untuk penjaminan mutu dilakukan oleh organisasi independen seperti ISO dan bersifat pilihan. Umumnya badan usaha terutama yang mengerjakan konstruksi publik hanya diwajibkan untuk mempunyai linsensi dalam bentuk Ijin Usaha jasa Konstruksi yang dikeluarkan oleh pemerintah daerah tempat perusahaan tersebut didirikan. Kualitas konsultan lebih ditentukan oleh kompetensi tenaga ahli sementara kualitas kontraktor oleh reputasi, pengalaman, kemampuan keuangan, dan sertifikasi mutu yang dimiliki, yang umumnya dievaluasi melalui mekanisme pra dan pasca kualifikasi.

Hal yang sama perlu dilakukan terhadap konsep sertifikasi, registrasi, dan lisensi tenaga ahli konstruksi. Seperti telah disampaikan, pada saat ini pengaturan tenaga ahli konstruksi masih disatukan dengan pengaturan bisnis konstruksi yaitu dalam

UU 18/1999 tentang Jasa Konstruksi. Tenaga ahli konstruksi perlu diatur dalam undang-undang tersendiri yaitu UU Keinsinyuran dengan suatu Dewan Insinyur yang walaupun diangkat dan diberhentikan oleh pemerintah atau Menteri namun tetap independen dalam melaksanakan fungsinya. Semua tenaga ahli konstruksi yang melakukan praktek profesi insinyur harus lulus ujian kompetensi profesi insinyur dan diregistrasi secara berkala oleh Dewan Insinyur untuk menjamin kompetensi dan etika profesinya aktual sejalan dengan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi.

### 3. Pengembangan sistem rantai pasok dan kemiteraan konstruksi

Sub-contracting merupakan kebijakan yang dapat mendorong terwujudnya sistem rantai pasok. Tender proyek besar misalnya dapat mewajibkan kontraktor untuk mencantumkan jaringan rantai pasok. Evaluasi kemampuan teknis kontraktor kemudian dilakukan dengan

memperhitungkan kualitas rantai pasok tersebut. Upaya lain yang dapat dilakukan untuk mendorong manajemen rantai pasok mencakup:

- pengembangan standard penyelenggaraan dan pengelolaan jasa konstruksi seperti format kontrak dan sub-kontrak;
- jaminan pembayaran kepada pihak ketiga dalam suatu kontrak konstruksi;
- pengaturan perpajakan untuk menghindari perhitungan pajak pertambahan nilai (PPn) dan pajak pendapatan/penghasilan (PPH) ganda; dan
- pengembangan sistem informasi pelaku usaha jasa konstruksi mulai dari kontraktor, kontraktor spesialis, dan manufaktur, sampai dengan vendor, pemasok, dan produsen dapat mendorong interaksi di antar pelaku.

Kontraktor menengah dan kecil perlu dibina untuk dapat menjadi kontraktor spesialis. Pembinaan yang diperlukan umumnya mencakup aspek teknologi, peralatan, dan kapasitas inovasi, aspek manajemen perusahaan (produksi, keuangan, dan pemasaran), aspek sumber daya manusia (pendidikan, pelatihan, dan sertifikasi) serta aspek finansial dan penjaminan (garansi dan asuransi).

Kemitraan antara kontraktor asing dan nasional dan antara kontraktor pusat dan daerah dalam bentuk joint operation dan joint venture perlu difasilitasi. Pada dasarnya kolaborasi ini bertujuan untuk meningkatkan nilai tambah dan daya saing karena masing-masing pihak seyogyanya mempunyai keunggulannya. Kontraktor nasional dan kontraktor daerahlah yang paling menguasai informasi lokal yang sangat bermanfaat bagi peningkatan nilai tambah dari keunggulan kompetitif kontraktor asing.

Kemitraan antara kontraktor, konsultan, dan pemberi kerja pada saat pelaksanaan pekerjaan perlu pula dikembangkan. Menghadapi suatu proyek yang besar dan kompleks, kolaborasi berdasarkan kepercayaan (*trust*) yang tinggi di antara pelaksana, pengawas, dan pemilik kerja akan sangat membantu dalam menyelesaikan permasalahan tak terduga yang muncul.

Hubungan *lose-lose* jika terjadi tentu akan sangat merugikan.

#### 4. Pengembangan *alternative project delivery* dan *public private partnership* (PPP)

Metoda penyelenggaraan konstruksi alternatif seperti *Design Build* (DB), *Engineering, Procurement, and Construction* (EPC), dan *Performance Based Contract* (PBC) perlu dikembangkan. Metoda baru yang melibatkan lebih banyak pelaku ini berpotensi meningkatkan kreatifitas dan inovasi dan pada gilirannya daya saing industri konstruksi. Kebijakan ini juga akan mendorong terwujudnya rantai pasok dan hadirnya kontraktor spesialis, karena dengan semakin besar dan kompleksnya proyek, kontraktor umum (besar) semakin memerlukan kontraktor spesialis, manufaktur, vendor, dan pemasok, untuk berkooperasi dan berkolaborasi, bersama-sama meningkatkan daya saing.

Peningkatan peran swasta dalam pengadaan publik perlu pula digalakkan. *Public Private Partnership* (PPP) adalah salah satu alternatif dari pengadaan publik. PPP merupakan kerjasama pemerintah dan swasta dalam pendanaan infrastruktur untuk tujuan pendanaan yang lebih efisien. Tantangan permanen yang dihadapi adalah bagaimana menyediakan pelayanan masyarakat yang lebih baik melalui mutu, biaya, dan penyediaan yang lebih efisien. Konsep dasar PPP adalah bagaimana swasta dapat menghasilkan nilai tambah (*value for money*) yang lebih tinggi – melalui kreatifitas dan inovasinya – sehingga pelayanan masyarakat yang dilakukannya dapat lebih baik dan lebih murah dibandingkan dengan jika dilakukan oleh pemerintah (PSC - *Public Service Comparator*). Konsep PPP ini mempercepat pembangunan infrastruktur publik, karena pendanaan swasta dapat menutupi kekurangan pendanaan pemerintah. Konsep ini juga mendukung pengembangan rantai pasok dan kehadiran kontraktor spesialis karena investor dipastikan akan memerlukan banyak kontraktor spesialis, manufaktur, vendor, dan pemasok.

#### 5. Pemihakan pelaku usaha nasional, pelaku usaha kecil, dan pelaku usaha daerah

Pemihakan untuk kepentingan nasional



perlu direncanakan dan dilaksanakan dengan seksama agar tidak bertentangan dengan kesepakatan multilateral dan kerja sama regional. Seperti telah disampaikan ketentuan Perpres 70/2012 dan Menteri PU telah mensyaratkan perusahaan asing untuk bekerjasama dengan perusahaan nasional dalam mengerjakan proyek APBN dan APBD. Secara khusus, batas nilai kontrak Rp. 100 M bagi keterlibatan perusahaan asing (Perpres 70/2012) perlu dikaji ulang. Nilai ini khusus untuk pekerjaan-pekerjaan EPC di sektor migas dipandang kecil. Selain itu definisi perusahaan asing, nasional, dalam negeri, dan Indonesia perlu dipertegas untuk memastikan tingkat ke-Indonesiaan-nya atau menghindari adanya kepemilikan saham asing yang diwakili oleh warga negara Indonesia. Selain itu Pemerintah perlu memberikan dukungan bagi perusahaan konstruksi nasional yang akan berkiprah di luar negeri. Dukungan yang diharapkan mencakup antara lain penjaminan (asuransi) proyek, pendanaan dan perbankan luar negeri, keringanan dan kemudahan perpajakan, serta pengembangan sistem informasi pasar dan industri konstruksi luar negeri.

Untuk memihaki kontraktor kecil dan daerah dan memfasilitasi perkembangannya menjadi konsultan spesialis, pengaturan segmentasi khusus sebagaimana diamanahkan oleh UU 20/2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah dapat dikembangkan.

Selain itu, penyelenggaraan konstruksi dengan metoda Manajemen Konstruksi (MK) dapat dikaji. Infrastruktur tertentu semenjak tahap perancangan detail dengan bantuan Konsultan MK, oleh konsultan perancangan telah disiapkan untuk dilaksanakan dalam paket-paket terspesialisasi. Pada tahap konstruksi, Konsultan MK dapat berfungsi sebagai kontraktor umum yang men-subkontrakkan paket-paket tadi kepada kontraktor spesialis dan kontraktor daerah. Selain lapangan permainan khusus sebagai sarana pelatihan sebagaimana disebut di atas, kontraktor umum (besar) yang mendapat pekerjaan di daerah dapat pula diwajibkan untuk melakukan *joint operation* atau *sub-contracting* dengan kontraktor daerah. Kontraktor BUMN besar dapat pula diberikan tugas khusus untuk membina kontraktor kecil dan kontraktor daerah. Kerja sama ini disamping mendorong perubahan kontraktor kecil dan daerah menjadi kontraktor spesialis juga dapat menjadi sarana alih teknologi dari kuat kepada yang masih lemah. Seperti telah disampaikan kontraktor menengah dan kecil secara khusus perlu ditingkatkan kemampuannya. Pembinaan umumnya mencakup aspek teknologi, peralatan, dan kapasitas inovasi, aspek manajemen perusahaan, aspek sumber daya manusia, serta aspek finansial dan penjaminan.

#### Daftar Pustaka:

1. BP Konstruksi (2011), Data Kontraktor Nasional.
2. BP Konstruksi (2013), Data Tenaga Kerja Konstruksi Nasional.
3. Badan Pusat Statistik (2010), Data Statistik Nasional.
4. Badan Pusat Statistik (2013), Data Statistik Nasional.
5. Benton W.C. et. al. (2010), *Construction Purchasing and Supply Chain Management*, The McGraw Hill Companies.
6. B.H Lambert et.al (1996), *The Construction Industry in Japan and Its Subcontracting Relationship*, The European Institute of Japanese Study, Stockholm School of Economics.
7. Pandri Prabono (2013), *Kepentingan Nasional dalam Liberalisasi Perdagangan Jasa Konstruksi*, Perspektif GAPENRI, FGD BPKonstruksi, Kementerian Pekerjaan Umum.
8. Peraturan Presiden No. 26 (2012), *Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional*.
9. Wamenhub (2010), *Pembangunan Sistem Transportasi dan Pelabuhan untuk Menjamin Kelancaran Arus Barang dan Mendukung Program Swasembada dan Pengembangan Komoditi Pangan yang Kompetitif*.
10. Wu Jia Ming et.al (2003), *Specialization of Small to Medium-sized Construction Enterprises*, School of Economics and Management, Beijing Jiatong University, P.R. China, 100044.





Konsepsi  
MEA Pasca 2015 dan  
Industri Konstruksi



# Komunitas Ekonomi ASEAN 2015

**Iwan Suyudhie Amri**

*Direktur Kerjasama Ekonomi ASEAN  
Kementerian Luar Negeri*

Menjelang abad ke-21, ASEAN bersepakat untuk mengembangkan suatu kawasan yang terintegrasi dengan membentuk suatu komunitas negara-negara Asia Tenggara yang terbuka, damai, stabil dan sejahtera, saling peduli, dan diikat bersama dalam kemitraan yang dinamis di tahun 2020.

**K**awasan Asia Tenggara secara geopolitik dan geoekonomi mempunyai nilai strategis. Kondisi tersebut menyebabkan kawasan ini menjadi ajang persaingan pengaruh kekuatan pada era Perang Dingin antara Blok Barat dan Blok Timur. Salah satu bukti persaingan antarnegara adidaya dan kekuatan besar pada waktu itu adalah Perang Vietnam antara Vietnam Utara yang didukung kekuatan Komunis dan Vietnam Selatan yang didukung kekuatan Barat pimpinan Amerika Serikat. Persaingan dua blok tersebut menyeret negara-negara di kawasan ASEAN menjadi basis kekuatan militer Blok Komunis dan Barat. Blok Komunis di bawah komando Uni Soviet menempatkan pangkalan militernya di Vietnam, sedangkan Blok Barat di bawah komando Amerika Serikat menempatkan pangkalan militernya di Filipina.

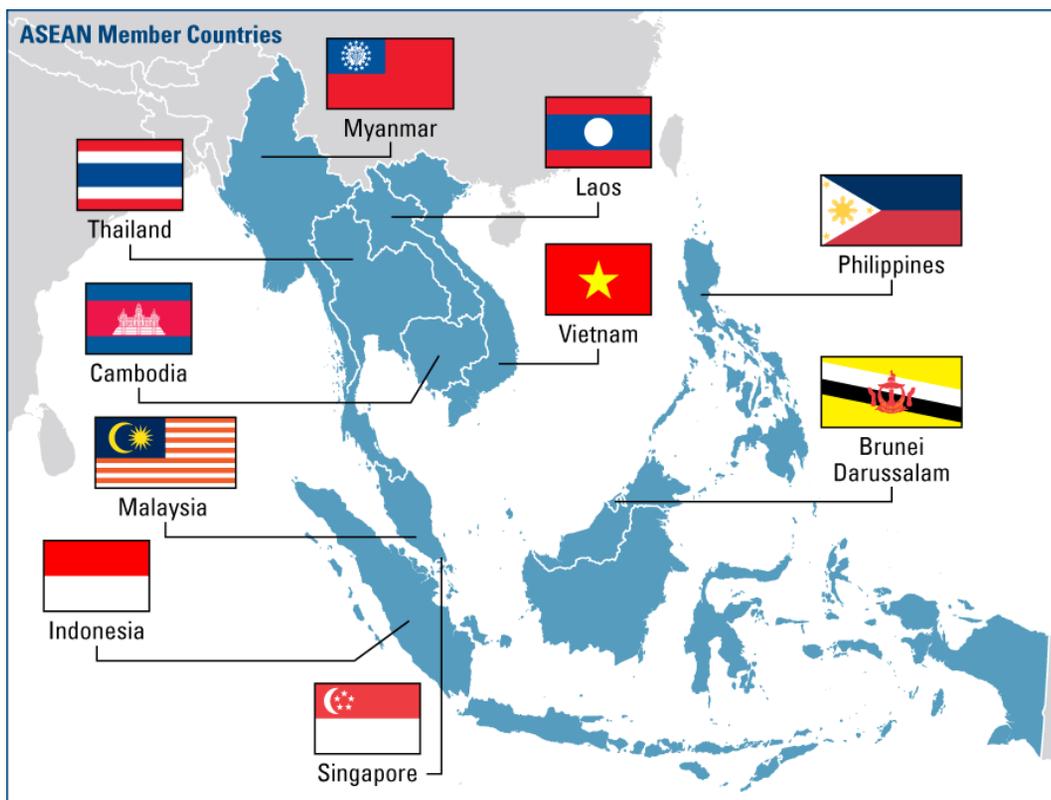
Selain terjadi persaingan di bidang ideologi antara kekuatan Barat dan kekuatan Timur, juga terjadi konflik militer di kawasan Asia Tenggara yang melibatkan tiga negara, yaitu Laos, Kamboja, dan Vietnam konflik bilateral, seperti konflik antara Indonesia dan Malaysia, Kamboja dan Vietnam; dan konflik internal, seperti di Kamboja, Thailand, dan Indonesia.

Situasi persaingan pengaruh ideologi dan kekuatan militer yang dapat menyeret negara-

negara di kawasan Asia Tenggara ke dalam konflik bersenjata yang menghancurkan itu membuat para pemimpin negara-negara di kawasan ASEAN sadar bahwa perlu ada suatu kerja sama yang dapat meredakan sikap saling curiga di antara negara anggota serta mendorong usaha pembangunan bersama di kawasan.

Untuk mewujudkan gagasan para pemimpin tersebut beberapa inisiatif yang telah dilakukan, antara lain, adalah pembentukan Perhimpunan Bangsa-Bangsa Asia Tenggara (*Association of Southeast Asia (ASA)*), Malaya-Philippines-Indonesia (*MAPHILINDO*), Traktat Organisasi Asia Tenggara (*South East Asia Treaty Organization/ SEATO*), dan Dewan Asia-Pasifik atau *Asia and Pacific Council (ASPAC)*.

Meskipun mengalami kegagalan, upaya dan inisiatif tersebut telah mendorong para pemimpin di kawasan untuk membentuk suatu organisasi kerja sama di kawasan yang lebih baik. Untuk itu, Menteri Luar Negeri Indonesia, Malaysia, Filipina, Singapura, dan Thailand melakukan berbagai pertemuan konsultatif secara intens sehingga disepakati suatu rancangan Deklarasi Bersama (*Joint Declaration*) yang isinya mencakup, antara lain, kesadaran perlunya meningkatkan saling pengertian untuk hidup bertetangga secara baik dan membina kerja sama yang bermanfaat di antara negara-negara di kawasan yang terikat oleh pertalian sejarah dan budaya.



Untuk menindaklanjuti deklarasi tersebut, pada tanggal 8 Agustus 1967, bertempat di Bangkok, Thailand, lima Wakil Negara/Pemerintahan negara-negara Asia Tenggara, yaitu para Menteri Luar Negeri Indonesia– Adam Malik, Wakil Perdana Menteri merangkap Menteri Pertahanan dan Menteri Pembangunan Nasional Malaysia–Tun Abdul Razak, Menteri Luar Negeri Filipina–Narciso Ramos, Menteri Luar Negeri Singapura–S. Rajaratnam, dan Menteri Luar Negeri Thailand–Thamat Khoman melakukan pertemuan dan menandatangani Deklarasi ASEAN (The ASEAN Declaration) atau Deklarasi Bangkok (Bangkok Declaration).

Deklarasi Bangkok tersebut menandai berdirinya suatu organisasi kawasan yang diberi nama Perhimpunan Bangsa-Bangsa Asia Tenggara (*Association of Southeast Asian Nations/ASEAN*). Organisasi ini pada awalnya bertujuan mempercepat pertumbuhan ekonomi, mendorong perdamaian dan stabilitas wilayah, dan membentuk kerja sama di berbagai bidang kepentingan bersama.

Lambat laun organisasi ini mengalami kemajuan yang cukup signifikan di bidang politik dan ekonomi, seperti disepakatinya Deklarasi Kawasan Damai, Bebas, dan Netral (*Zone of Peace, Freedom, and Neutrality Declaration/ZOPFAN*) yang ditandatangani tahun 1971. Kemudian, pada tahun 1976 lima negara anggota ASEAN itu juga menyepakati Traktat Persahabatan dan Kerjasama (*Treaty of Amity and Cooperation/TAC*) yang menjadi landasan bagi negara-negara ASEAN untuk hidup berdampingan secara damai. Hal ini mendorong negara-negara di Asia Tenggara lainnya bergabung menjadi anggota ASEAN.

Proses penambahan keanggotaan ASEAN sehingga anggotanya 10 negara adalah sebagai berikut:

- a. Brunei Darussalam resmi menjadi anggota ke-6 ASEAN pada tanggal 7 Januari 1984 dalam Sidang Khusus Menteri-Menteri Luar Negeri ASEAN (*ASEAN Ministerial Meeting/AMM*) di Jakarta, Indonesia.



- b. Vietnam resmi menjadi anggota ke-7 ASEAN pada tanggal 29-30 Juli 1995 dalam Pertemuan para Menteri Luar Negeri ASEAN ke-28 di Bandar Seri Begawan, Brunei Darussalam.
- c. Laos dan Myanmar resmi menjadi anggota ke-8 dan ke-9 ASEAN tanggal 23-28 Juli 1997 dalam pada Pertemuan para Menteri Luar Negeri ASEAN ke-30 di Subang Jaya, Malaysia.
- d. Kamboja resmi menjadi anggota ke-10 ASEAN dalam Upacara Khusus Penerimaan pada tanggal 30 April 1999 di Hanoi, Vietnam.

Dengan diterimanya Kamboja sebagai anggota ke-10 ASEAN, cita-cita para pendiri ASEAN yang mencakup sepuluh negara di kawasan Asia Tenggara (visi ASEAN-10) telah tercapai.

### PEMBENTUKAN KOMUNITAS ASEAN

Menjelang abad ke-21, ASEAN bersepakat untuk mengembangkan suatu kawasan yang terintegrasi dengan membentuk suatu komunitas negara-negara Asia Tenggara yang terbuka, damai, stabil dan sejahtera, saling peduli, dan diikat bersama dalam kemitraan yang dinamis di tahun 2020. Harapan tersebut dituangkan dalam Visi ASEAN 2020 yang ditetapkan oleh para Kepala Negara/Pemerintahan ASEAN pada Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) ASEAN di Kuala Lumpur tanggal 15 Desember 1997. Selanjutnya, untuk merealisasikan harapan tersebut, ASEAN mengesahkan Bali Concord II pada KTT ASEAN ke-9 di Bali tahun 2003 yang menyepakati pembentukan Komunitas ASEAN (*ASEAN Community*).

Komunitas ASEAN terdiri atas 3 (tiga) pilar, yaitu Komunitas Politik-Keamanan ASEAN (*ASEAN Political-Security Community/APSC*), Komunitas Ekonomi ASEAN (*ASEAN Economic Community/AEC*), Komunitas Sosial Budaya ASEAN (*ASEAN Socio-Cultural Community/ASCC*). Indonesia menjadi penggagas pembentukan Komunitas Politik dan Keamanan ASEAN serta memainkan peran penting dalam perumusan dua pilar lainnya.

Pada KTT ASEAN ke-10 di Vientiane, Laos, tahun 2004, konsep Komunitas ASEAN mengalami kemajuan dengan disetujuinya tiga Rencana Aksi atau *Plan of Action (PoA)* untuk masing-masing

pilar yang merupakan program jangka panjang untuk merealisasikan pembentukan Komunitas ASEAN. KTT tersebut juga mengintegrasikan ketiga Rencana Aksi Komunitas ASEAN ke dalam *Vientiane Action Programme (VAP)* sebagai landasan program jangka pendek-menengah untuk periode 2004–2010.

Upaya kesepakatan pembentukan Komunitas ASEAN semakin kuat dengan ditandatanganinya Deklarasi Cebu mengenai Percepatan Pembentukan Komunitas ASEAN pada tahun 2015 (*Cebu Declaration on the Acceleration of the Establishment of an ASEAN Community by 2015*) oleh para Pemimpin ASEAN pada KTT ke-12 ASEAN di Cebu, Filipina, tanggal 13 Januari 2007. Dengan ditandatanganinya Deklarasi tersebut, para Pemimpin ASEAN menyepakati percepatan pembentukan Komunitas ASEAN dari tahun 2020 menjadi tahun 2015.

Seiring dengan upaya perwujudan Komunitas ASEAN, ASEAN juga menyepakati untuk menyusun semacam konstitusi yang akan menjadi landasan dalam penguatan kerja sama. Dalam kaitan ini, proses penyusunan Piagam ASEAN dimulai sejak tahun 2006 melalui pembentukan Kelompok Ahli (*Eminent Persons Group/EPG*) dan kemudian dilanjutkan oleh Gugus Tugas Tingkat Tinggi (*High Level Task Force*) untuk melakukan negosiasi terhadap draf Piagam ASEAN.

Pada usia ke-40 tahun ASEAN, para Kepala Negara/Pemerintahan ASEAN pada KTT ke-13 ASEAN di Singapura bulan November 2007 telah menandatangani Piagam ASEAN (*ASEAN Charter*) yang mengubah ASEAN dari organisasi yang longgar (*loose association*) menjadi organisasi yang berdasarkan hukum (*rules-based organization*) dan menjadi subjek hukum (*legal personality*).

Piagam ASEAN mulai diberlakukan pada tanggal 15 Desember 2008 setelah semua negara anggota ASEAN menyampaikan ratifikasi kepada Sekretaris Jenderal ASEAN. Peresmian mulai berlakunya Piagam ASEAN tersebut dilakukan oleh Presiden RI Susilo Bambang Yudhoyono di Sekretariat ASEAN. Untuk Indonesia, pemberlakuan Piagam ASEAN ini disahkan melalui Undang-Undang RI Nomor 38 Tahun 2008 tentang Pengesahan Piagam Perhimpunan



Bangsa-Bangsa Asia Tenggara (*Charter of The Association of Southeast Asian Nations*). Implementasi Piagam ASEAN mulai ditegaskan pada KTT ASEAN ke-14 di Hua Hin, Thailand, pada tanggal 28 Februari–1 Maret 2009.

Dalam Piagam ASEAN tersebut tercantum ketetapan ASEAN untuk membentuk komunitas ASEAN tahun 2015. Komunitas ASEAN tersebut terdiri atas 3 pilar yaitu Komunitas Politik Keamanan ASEAN, Komunitas Ekonomi ASEAN, dan Komunitas Sosial Budaya ASEAN.

Untuk mencapai terbentuknya Komunitas ASEAN 2015, ASEAN menyusun Cetak Biru (*Blue Print*) dari ketiga pilar tersebut. Cetak Biru Komunitas ASEAN tersebut merupakan pedoman arah pembentukan Komunitas ASEAN di tiga pilar. Dari ketiga pilar tersebut, Cetak Biru Komunitas Ekonomi ASEAN disahkan pada KTT ASEAN ke-13 tahun 2007 di Singapura. Selanjutnya Cetak Biru Komunitas Politik Keamanan ASEAN dan Cetak Biru Komunitas Sosial Budaya ASEAN disahkan pada KTT ASEAN ke-14 tahun 2009 di Cha Am Hua Hin, Thailand. Di samping itu, pada KTT tersebut para Kepala Negara/Pemerintahan ASEAN juga menandatangani Deklarasi Cha-am Hua Hin Mengenai Peta Jalan Pembentukan Komunitas ASEAN 2009-2011 [*Cha-am Hua Hin Declaration on the Roadmap for an ASEAN Community (2009-2011)*].

#### PERKEMBANGAN PEMBENTUKAN PIAGAM ASEAN

Penyusunan Piagam ASEAN (selanjutnya disebut Piagam) diawali pada tahun 2006 dengan disepakatinya Deklarasi Kuala Lumpur Tentang Pembentukan Piagam ASEAN (*Kuala Lumpur Declaration on the Establishment of ASEAN Charter*) pada KTT ASEAN ke-11. Berdasarkan deklarasi tersebut, penyusunan Piagam ASEAN mulai dilakukan melalui pembentukan Kelompok Ahli tentang Piagam ASEAN (*Eminent Persons Group on the ASEAN Charter/EPG*) yang tugasnya menyusun rekomendasi pembentukan Piagam tersebut. Setiap negara mengirimkan satu orang wakil dan Indonesia diwakili oleh Duta Besar Ali Alatas, mantan Menlu RI. Pada pertemuan EPG tersebut, Indonesia menyampaikan proposal rekomendasi awal yang dikenal dengan Alatas' Paper sebagai basis pembahasan EPG. Kelompok ahli ini kemudian mengadakan pertemuan-pertemuan dan menyampaikan rekomendasi

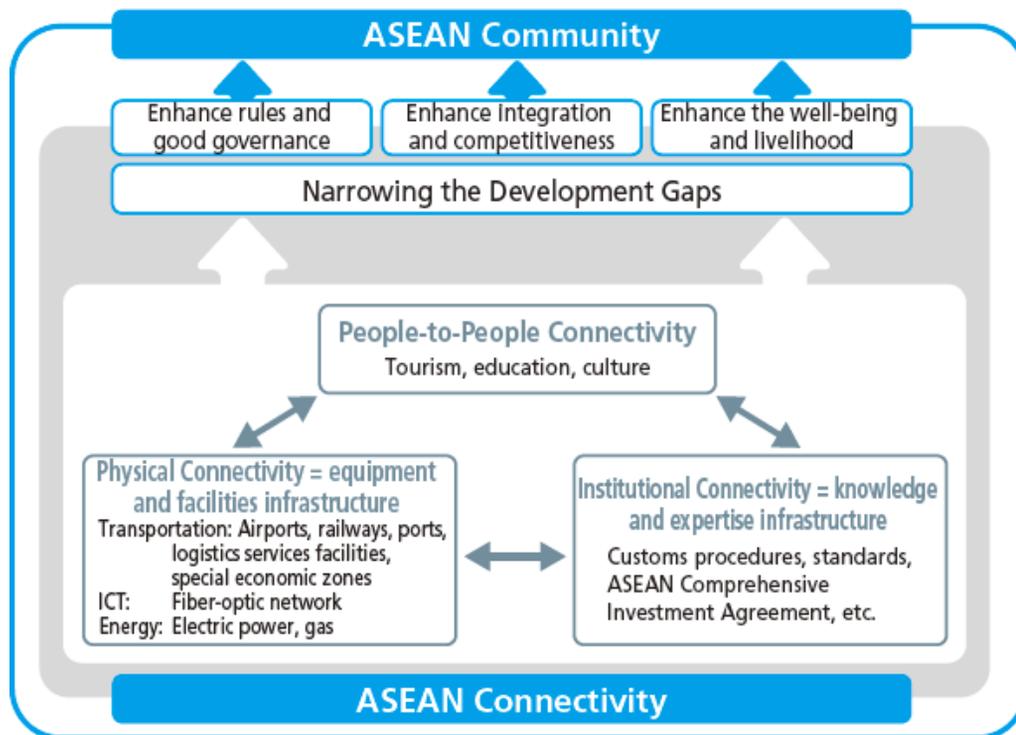
mengenai hal-hal yang dianggap perlu dimuat dalam Piagam kepada para Kepala Negara/Pemerintahan ASEAN.

Selanjutnya, pada KTT ASEAN ke-12 di Cebu, Filipina, melalui Deklarasi Cebu mengenai Cetak Biru Piagam ASEAN para Kepala Negara/Pemerintahan ASEAN kemudian menginstruksikan para Menteri Luar Negeri negara-negara ASEAN untuk membentuk Gugus Tugas Tingkat Tinggi mengenai penyusunan Piagam ASEAN (*High Level Task Force on the drafting of the ASEAN Charter/HLTF*), yang akan menindaklanjuti hasil rekomendasi EPG menjadi suatu draf Piagam ASEAN. Dalam perundingan tersebut Indonesia diwakili oleh Dian Triansyah Djani, Direktur Jenderal Kerja Sama ASEAN Departemen Luar Negeri.

Indonesia menjadi tuan rumah untuk p e m b a h a s a n konsep Piagam pada pertemuan EPG dan HLTF. Pada pertemuan EPG ke-3 di Ubud, Bali, tahun 2006, dilangsungkan konsultasi dengan m a s y a r a k a t madani (civil society), Organisasi Non-Pemerintah, akademisi, dan perwakilan dari Majelis Antar-Parlemen ASEAN (*ASEAN Inter-Parliamentary Assembly/AIPA*) dan pada pertemuan HLTF ke-7 di Jimbaran, Bali, tahun 2007, dilakukan konsultasi dengan Komisi Nasional HAM dari empat negara ASEAN yang membahas gagasan pembentukan Badan HAM ASEAN.

Setelah melewati perundingan yang panjang, pada KTT ASEAN ke-13 tanggal 20 November 2007 di Singapura negara-negara anggota ASEAN menandatangani Piagam ASEAN. Piagam terdiri atas Mukadimah, 13 Bab, 55 Pasal, dan

**“Dalam Piagam ASEAN tercantum ketetapan ASEAN untuk membentuk komunitas ASEAN tahun 2015. Komunitas ASEAN tersebut terdiri atas 3 pilar yaitu Komunitas Politik Keamanan ASEAN, Komunitas Ekonomi ASEAN, dan Komunitas Sosial Budaya ASEAN.”**



The Master Plan to enhance connectivity in an effort to build an ASEAN community by 2015. adopted in October 2010 at ASEAN Summit.

lampiran-lampiran yang menegaskan kembali diberlakukannya semua nilai, prinsip, peraturan, dan tujuan ASEAN seperti yang tercantum dalam berbagai perjanjian, deklarasi, konvensi, traktat, dan dokumen-dokumen dasar lain. Agar Piagam tersebut dapat berlaku, kesepuluh negara ASEAN perlu untuk meratifikasi dan menyampaikan notifikasi kepada Sekretariat ASEAN.

Selanjutnya, Piagam diratifikasi setelah melalui proses internal di masing-masing negara anggota dan disampaikan instrumen ratifikasinya kepada Sekretaris Jenderal ASEAN. Tiga puluh hari setelah penyerahan kesepuluh instrumen ratifikasi, Piagam mulai berlaku, yaitu pada tanggal 15 Desember 2008. Indonesia merupakan negara ke-9 yang menyampaikan instrumen ratifikasinya melalui Undang-undang Nomor 38 Tahun 2008.

Dalam Piagam ASEAN terdapat lima prioritas kegiatan untuk mempersiapkan transformasi ASEAN, yaitu penyusunan Kerangka Acuan

(Term of Reference/ToR) pembentukan Perutusan Tetap untuk ASEAN (Permanent Representatives to ASEAN), penyusunan Aturan dan Prosedur Dewan Koordinasi ASEAN dan Dewan Komunitas ASEAN (Rules and Procedures ASEAN Coordinating Council and ASEAN Community Councils), penyusunan Protokol Tambahan tentang Mekanisme Penyelesaian Sengketa (Supplementary Protocols on Dispute Settlement Mechanism), penyusunan Perjanjian Negara Tuan Rumah (Host Country Agreement/HCA), dan penyusunan ToR pembentukan Badan HAM ASEAN.

Untuk mencapai prioritas tersebut, pada Pertemuan Tingkat Menteri ASEAN (ASEAN Ministerial Meeting/AMM) ke-41 di Singapura, 21 Juli 2008, para Menlu ASEAN sepakat untuk membentuk Panel Tingkat Tinggi tentang Badan Hak Asasi Manusia ASEAN (High Level Panel on the ASEAN Human Rights Body/HLP) yang akan menyusun ToR pembentukan Badan HAM ASEAN. Beberapa elemen penting yang dibahas



dalam pertemuan ini antara lain kebutuhan HLP melakukan konsultasi dengan pemilik kepentingan serta batas waktu penyerahan konsep pertama ToR kepada Menlu ASEAN sebelum KTT ASEAN ke-14 di Bangkok, Desember 2008, dan konsep final pada pertemuan Menlu ASEAN tahun 2009.

Para Menlu ASEAN juga memutuskan untuk membentuk Kelompok Ahli Hukum Tingkat Tinggi tentang Tindak Lanjut Piagam ASEAN (High Level Legal Experts' Group on the follow up to the ASEAN Charter/HLEG) yang akan menyusun instrumen terkait subjek hukum (legal personality) ASEAN, mekanisme penyelesaian sengketa khususnya terkait dengan mekanisme arbitrase serta penyusunan instrumen hukum lain yang diperlukan Piagam ASEAN.

Dengan disepakatinya ToR CPR, negara-negara anggota ASEAN akan menunjuk atau mengangkat Wakil Tetap (Watap) ASEAN setingkat Duta Besar di Jakarta. Tugas utama Watap tersebut adalah untuk menggantikan tugas-tugas Komite Tetap ASEAN (ASEAN Standing Committee) serta membantu pelaksanaan tugas Dewan Koordinasi ASEAN (ASEAN Coordinating Council/ACC) dan memfasilitasi koordinasi antara Dewan Komunitas ASEAN (ASEAN Community Councils) dan Badan Kementerian Sektor (Sectoral Ministerial Bodies). Para Menlu menyepakati bahwa Komite ini dibentuk pada tanggal 1 Januari 2009.

#### A. Tujuan dan Prinsip ASEAN

Tujuan ASEAN yang tertuang dalam Piagam ASEAN adalah sebagai berikut.

1. Memelihara dan meningkatkan perdamaian, keamanan, dan stabilitas, serta lebih memperkuat nilai-nilai yang berorientasi pada perdamaian di kawasan.
2. Meningkatkan ketahanan kawasan dengan memajukan kerja sama politik, keamanan, ekonomi, dan sosial budaya yang lebih luas.
3. Mempertahankan Asia Tenggara sebagai Kawasan Bebas Senjata Nuklir dan bebas dari semua jenis senjata pemusnah massal.
4. Menjamin bahwa rakyat dan Negara-Negara Anggota ASEAN hidup damai dengan dunia secara keseluruhan di lingkungan yang adil, demokratis, dan harmonis.
5. Menciptakan pasar tunggal dan basis produksi yang stabil, makmur, sangat kompetitif, dan terintegrasi secara ekonomis melalui fasilitasi yang efektif untuk perdagangan dan investasi, yang di dalamnya terdapat arus lalu lintas barang, jasa-jasa dan investasi yang bebas; terfasilitasinya pergerakan pelaku usaha, pekerja profesional, pekerja berbakat dan buruh; dan arus modal yang lebih bebas.
6. Mengurangi kemiskinan dan mempersempit kesenjangan pembangunan di ASEAN melalui bantuan dan kerja sama timbal balik.
7. Memperkuat demokrasi, meningkatkan tata pemerintahan yang baik dan aturan hukum, dan memajukan, serta melindungi hak asasi manusia dan kebebasan-kebebasan fundamental dengan memperhatikan hak dan kewajiban dari Negara-Negara Anggota ASEAN.
8. Menanggapi secara efektif, sesuai dengan prinsip keamanan menyeluruh, segala bentuk ancaman, kejahatan lintas-negara dan tantangan lintas-batas.
9. Memajukan pembangunan berkelanjutan untuk menjamin perlindungan lingkungan hidup di kawasan, sumber daya alam yang berkelanjutan, pelestarian warisan budaya, dan kehidupan rakyat yang berkualitas tinggi.
10. Mengembangkan sumber daya manusia melalui kerja sama yang lebih erat di bidang pendidikan dan pembelajaran sepanjang hayat, serta di bidang ilmu pengetahuan dan teknologi, untuk pemberdayaan rakyat ASEAN dan penguatan Komunitas ASEAN.
11. Meningkatkan kesejahteraan dan penghidupan yang layak bagi rakyat ASEAN melalui penyediaan akses yang setara terhadap peluang pembangunan sumber daya manusia, kesejahteraan sosial, dan keadilan.



12. Memperkuat kerja sama dalam membangun lingkungan yang aman dan terjamin bebas dari narkoba dan obat-obat terlarang bagi rakyat ASEAN.
  13. Memajukan ASEAN yang berorientasi kepada rakyat yang di dalamnya seluruh lapisan masyarakat didorong untuk berpartisipasi dalam, dan memperoleh manfaat dari, proses integrasi dan pembangunan komunitas ASEAN.
  14. Memajukan identitas ASEAN dengan meningkatkan kesadaran yang lebih tinggi akan keanekaragaman budaya dan warisan kawasan.
  15. Mempertahankan sentralitas dan peran proaktif ASEAN sebagai kekuatan penggerak utama dalam berhubungan dan bekerja sama dengan para mitra eksternal dalam arsitektur kawasan yang terbuka, transparan, dan inklusif.
8. Memegang teguh pada aturan hukum, tata pemerintahan yang baik, prinsip-prinsip demokrasi dan pemerintahan yang konstitusional.
  9. Menghormati kebebasan fundamental, pemajuan dan perlindungan hak asasi manusia, dan pemajuan keadilan sosial.
  10. Menjunjung tinggi Piagam Perseikatan Bangsa-Bangsa dan hukum internasional, termasuk hukum humaniter internasional, yang disetujui oleh Negara-Negara Anggota ASEAN.
  11. Memegang teguh prinsip tidak turut serta dalam kebijakan atau kegiatan apa pun, termasuk penggunaan wilayahnya, yang dilakukan oleh Negara Anggota ASEAN atau Negara non-ASEAN atau subjek non-negara mana pun, yang mengancam kedaulatan, integritas wilayah atau stabilitas politik dan ekonomi Negara-Negara Anggota ASEAN.
  12. Menghormati perbedaan budaya, bahasa, dan agama yang dianut oleh rakyat ASEAN dengan menekankan nilai-nilai bersama dalam semangat persatuan dalam keanekaragaman.
  13. Mengutamakan sentralitas ASEAN dalam hubungan eksternal di bidang politik, ekonomi, sosial dan budaya, dengan tetap berperan aktif, berpandangan ke luar, inklusif dan nondiskriminatif.
  14. Memegang teguh prinsip aturan perdagangan multilateral dan rezim yang didasarkan pada aturan ASEAN untuk melaksanakan komitmen ekonomi secara efektif dan mengurangi secara progresif ke arah penghapusan semua jenis hambatan menuju integrasi ekonomi kawasan dalam ekonomi yang digerakkan oleh pasar.

Sementara itu, dalam mencapai tujuan tersebut di atas, negara-negara anggota ASEAN memegang teguh prinsip-prinsip dasar berikut:

1. Menghormati kemerdekaan, kedaulatan, kesetaraan, integritas wilayah, dan identitas nasional seluruh Negara-Negara Anggota ASEAN.
2. Memiliki bersama dan tanggung jawab kolektif dalam meningkatkan perdamaian, keamanan, dan kemakmuran di kawasan.
3. Menolak agresi dan ancaman atau penggunaan kekuatan atau tindakan-tindakan lainnya dalam bentuk apa pun yang bertentangan dengan hukum internasional;
4. Mengedepankan penyelesaian sengketa secara damai.
5. Memegang teguh prinsip tidak mencampuri urusan dalam negeri negara-negara Anggota ASEAN.
6. Menghormati hak setiap Negara Anggota untuk menjaga eksistensi nasionalnya bebas dari campur tangan eksternal, subversi, dan paksaan.
7. Meningkatkan konsultasi mengenai hal-hal yang secara serius mempengaruhi kepentingan bersama ASEAN.

### **B. Prosedur Keanggotaan ASEAN**

Prosedur pengajuan dan penerimaan keanggotaan ASEAN wajib diatur oleh Dewan Koordinasi ASEAN dengan kriteria: letaknya secara geografis diakui berada di kawasan Asia Tenggara, pengakuan oleh seluruh negara anggota ASEAN, dan kesepakatan untuk terikat dan tunduk kepada Piagam ASEAN dan kesanggupan



serta keinginan untuk melaksanakan kewajiban keanggotaan. Di samping itu, penerimaan anggota baru wajib diputuskan secara konsensus oleh KTT ASEAN berdasarkan rekomendasi Dewan Koordinasi ASEAN. Negara Pemohon wajib diterima ASEAN pada saat penandatanganan aksesi Piagam ASEAN.

Hingga saat ini keanggotaan ASEAN terdiri atas sepuluh negara, yaitu Brunei Darussalam, Kamboja, Indonesia, Laos, Malaysia, Myanmar, Filipina, Singapura, Thailand dan Vietnam.

Negara-negara anggota ASEAN memiliki hak dan kewajiban yang sama yang diatur dalam Piagam ASEAN. Dalam kaitan ini, negara-negara anggota ASEAN wajib mengambil langkah yang diperlukan, termasuk pembuatan legislasi dalam negeri yang sesuai, untuk melaksanakan ketentuan yang ada dalam Piagam ASEAN secara efektif dan mematuhi kewajiban-kewajiban keanggotaan. Jika terjadi suatu pelanggaran serius atau ketidakpatuhan negara anggota ASEAN terhadap Piagam, penyelesaiannya merujuk ke KTT untuk diputuskan sebagaimana tercantum dalam Pasal 20 Piagam ASEAN. Dalam perkembangannya, terdapat keinginan dari beberapa negara untuk menjadi anggota ASEAN, antara lain, Timor Leste dan Papua Nugini.

### C. Struktur Organisasi ASEAN

Struktur organisasi ASEAN yang selama ini berdasarkan Deklarasi Bangkok mengalami perubahan setelah penandatanganan Piagam ASEAN. Struktur organisasi sesuai Deklarasi Bangkok atas: Konferensi Tingkat Tinggi (KTT), Pertemuan Para Menteri Luar Negeri ASEAN (*ASEAN Ministerial Meeting/AMM*), Pertemuan Kementerian Sektorial (*Sectoral Bodies Ministerial Meeting*), dan Sidang Komite Tetap ASEAN (*ASEAN Standing Committee/ASC*).

Struktur organisasi ASEAN yang baru sesuai dengan Piagam ASEAN sebagai berikut.

1. Konferensi Tingkat Tinggi ASEAN (KTT) sebagai pengambil keputusan utama, yang melakukan pertemuan 2 kali setahun termasuk pertemuan KTT

ASEAN dan KTT ASEAN terkait lainnya.

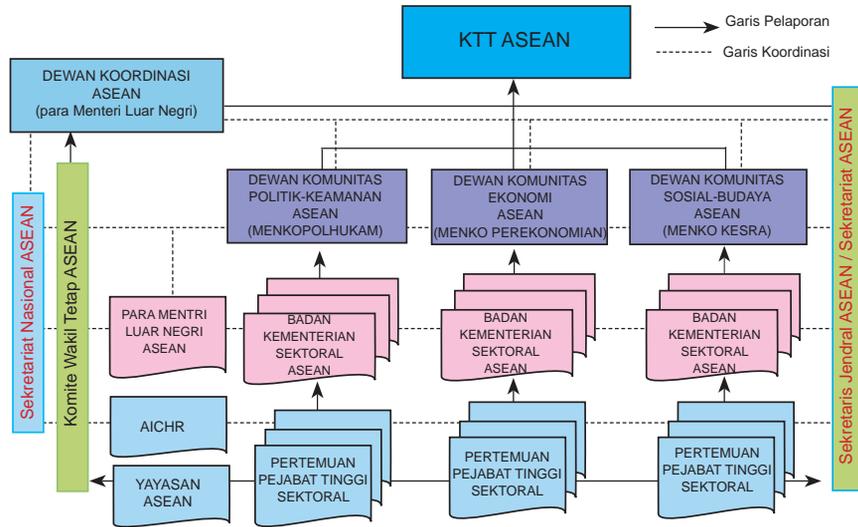
2. Dewan Koordinasi ASEAN (*ASEAN Coordinating Council*) yang atas para Menteri Luar Negeri ASEAN dengan tugas mengkoordinasi Dewan Komunitas ASEAN (*ASEAN Community Councils*).
3. Dewan Komunitas ASEAN (*ASEAN Community Councils*) dengan ketiga pilar komunitas ASEAN, yakni Dewan Komunitas Politik-Keamanan ASEAN (*ASEAN Political-Security Community Council*), Dewan Komunitas Ekonomi ASEAN (*ASEAN Economic Community Council*), dan Dewan Komunitas Sosial-Budaya (*ASEAN Socio-Cultural Community Council*).
4. Badan-badan Sektorial tingkat Menteri (*ASEAN Sectoral Ministerial Bodies*).
5. Komite Wakil Tetap untuk ASEAN yang terdiri dari Wakil Tetap negara ASEAN, pada tingkat Duta Besar dan berkedudukan di Jakarta.
6. Sekretaris Jenderal ASEAN yang dibantu oleh 4 (empat) orang Wakil Sekretaris Jenderal dan Sekretariat ASEAN.
7. Sekretariat Nasional ASEAN yang dipimpin oleh pejabat senior untuk melakukan koordinasi internal di masing-masing negara ASEAN.
8. Badan HAM ASEAN (*ASEAN Human Rights Body*) yang akan mendorong perlindungan dan promosi HAM di ASEAN.
9. Yayasan ASEAN (*ASEAN Foundation*) yang akan membantu Sekjen ASEAN dalam meningkatkan pemahaman mengenai ASEAN, termasuk pembentukan identitas ASEAN.
10. Entitas yang berhubungan dengan ASEAN (*Entities associated with ASEAN*).

### D. Sekretariat ASEAN

Dalam dasawarsa pertama sejak berdirinya ASEAN pada tahun 1967, peningkatan program kerja sama telah mendorong berdirinya sebuah sekretariat bersama. Sekretariat ini berfungsi untuk membantu negara-negara anggota ASEAN dalam mengelola dan mengkoordinasikan berbagai kegiatan ASEAN serta melakukan kajian-kajian yang dibutuhkan.



Gambaran Umum Kerangka Organisasi ASEAN  
Dewan Koordinat ASEAN (ACC) dan Dewan Komunitas



Pada KTT ke-1 ASEAN di Bali, tahun 1976, para Menteri Luar Negeri ASEAN menandatangani Persetujuan Pembentukan Sekretariat ASEAN (Agreement on the Establishment of the ASEAN Secretariat). Sekretariat ASEAN berfungsi sejak tanggal 7 Juni 1976, dikepalai oleh seorang Sekretaris Jenderal, dan berkedudukan di Jakarta. Pada mulanya kantor Sekretariat ASEAN bertempat di Departemen Luar Negeri Republik Indonesia, kemudian setelah selesai dibangun pindah ke gedung Sekretariat ASEAN di Jakarta, tahun 1981.

Pada awalnya, Sekretariat ASEAN berfungsi sebagai badan administratif yang membantu koordinasi kegiatan ASEAN dan menyediakan jalur komunikasi antara negara-negara anggota ASEAN dengan berbagai badan dan komite dalam ASEAN, serta antara ASEAN dan negara-negara (Mitra Wicara ASEAN) atau organisasi lainnya.

Selanjutnya untuk memperkuat Sekretariat ASEAN, para Menteri Luar Negeri ASEAN mengamandemen Persetujuan tentang Sekretariat ASEAN melalui sebuah protokol

di Manila, tahun 1992. Protokol tersebut menaikkan status Sekretariat Jenderal sebagai pejabat setingkat menteri dan memberikan mandat tambahan untuk memprakarsai, memberikan nasihat, melakukan koordinasi, dan melaksanakan kegiatan-kegiatan ASEAN. Sekretaris Jenderal ASEAN yang juga menjabat sebagai Kepala Administrasi ASEAN dipilih dari negara anggota ASEAN berdasarkan rotasi secara alfabetis dan diangkat oleh KTT ASEAN untuk masa jabatan 5 (lima) tahun dan tidak dapat diperbaharui. Sekretaris Jenderal ASEAN bertanggung jawab kepada KTT ASEAN, AMM, dan membantu ASC.

Sejak ditandatanganinya Piagam pada tahun 2007, Sekretariat ASEAN lebih difungsikan sebagai tempat dilaksanakannya sidang-sidang ASEAN sehingga lingkup tugas Sekretariat ASEAN semakin luas. Untuk itu, Sekretariat ASEAN menambah jumlah pos jabatan Deputy Sekretaris Jenderal ASEAN yang semula 2 (dua) menjadi 4 (empat) orang Deputy untuk membantu tugas Sekretaris Jenderal. Dua deputy dipilih berdasarkan



rotasi alfabetis dan bertugas selama 3 (tiga) tahun dan tidak diperpanjang, sedangkan dua deputy lainnya direkrut secara terbuka dan bertugas selama 3 (tiga) tahun dan dapat diperpanjang untuk jangka waktu 3 (tiga) tahun berikutnya.

Pada tahun-tahun selanjutnya jumlah staf Sekretariat ASEAN bertambah secara signifikan. Perekrutan staf Sekretariat dilakukan secara terbuka. Selain itu, diperkirakan terdapat sedikitnya 50–70 orang staf dari negara-negara anggota ASEAN yang akan bertugas untuk membantu sekretariat dalam melayani Dewan Komunitas Menteri (*Ministerial Community Councils*), Dewan Koordinasi (*Coordinating Council*), dan Komite Perutusan Tetap (*Committee of Permanent Representatives*). Sesuai dengan hasil *Special ASEAN Directors-General Meeting on the Restructuring of the ASEAN Secretariat* pada tanggal 18–19 September 2008 di Halong Bay, Vietnam diperkirakan akan terdapat peningkatan sebanyak 33% staf profesional sampai dengan tahun 2011.

Pada tahun 2008 Sekretariat ASEAN memiliki 230 staf dan pada tahun 2010, staf Sekretariat ASEAN berjumlah 292 dengan rincian 265 posisi telah terisi dan 27 posisi masih kosong. 265 posisi yang telah terisi terdiri atas Sekretaris Jenderal, 4 Deputy Sekjen, 73 orang *Openly Recruited Staff* (ORS) dan 187 orang pegawai setempat (*Locally Recruited Staff/LRS*). Indonesia menempatkan Duta Besar Bagas Hapsoro sebagai Deputy Sekretaris Jenderal untuk Urusan Komunitas dan Korporasi (*Deputy Secretary General for Community and Corporate Affairs*) pada 7 Desember 2009.

Berikut adalah nama-nama Sekretaris Jenderal ASEAN hingga tahun 2010.

1. Hartono Rekso Dharsono (Indonesia), 7 Juni 1976 – 18 Februari 1978;
2. Umarjadi Notowijono (Indonesia), 19 Februari–30 Juni 1978;
3. Datuk Ali Bin Abdullah (Malaysia), 10 Juli 1978–30 Juni 1980;
4. Narciso G. Reyes (Filipina), 1 Juli 1980–1 Juli 1982;
5. Chan Kai Yau (Singapura), 18 Juli 1982–15 Juli 1984;
6. Phan Wannamethee (Thailand), 16 Juli 1984–15 Juli 1986;
7. Roderick Yong (Brunei Darussalam), 16 Juli 1986–16 Juli 1989;
8. Rusli Noor (Indonesia), 17 Juli 1989–1 Januari 1993;
9. Datuk Ajit Singh (Malaysia), 1 Januari 1993–31 Desember 1997;
10. Rodolfo C. Severino (Filipina), 1 Januari 1998–31 Desember 2002;
11. Ong Keng Yong (Singapura), 1 Januari 2003 – 31 Desember 2007;
12. Dr. Surin Pitsuwan (Thailand), sejak 1 Januari 2008 – 31 Desember 2012
13. Le Luong Minh (Vietnam), sejak 1 Januari 2013

Dalam rangka menyongsong era globalisasi khususnya di bidang informasi, Sekretariat ASEAN menyediakan jaringan informasi ASEAN atau ASEANWEB yang dapat diakses melalui internet dengan alamat <http://www.asean.org> yang menyediakan informasi mengenai berbagai hal yang menyangkut ASEAN bagi masyarakat yang membutuhkannya.

### KOMUNITAS EKONOMI ASEAN (ASEAN ECONOMIC COMMUNITY)

Pada Pertemuan Menteri Ekonomi ASEAN (ASEAN Economic Ministers/AEM) ke-39 tahun 2007 disepakati mengenai naskah Cetak Biru Komunitas Ekonomi ASEAN beserta jadwal strategis yang mencakup inisiatif-inisiatif baru serta peta jalan yang jelas untuk mencapai pembentukan AEC tahun 2015.

Berkaitan dengan disepakatinya konsep Cetak Biru Komunitas Ekonomi ASEAN, Pertemuan ke-39 AEM menyepakati Peta Jalan untuk Integrasi Sektor Jasa Logistik ASEAN (Roadmap for ASEAN Integration of the Logistics Services Sector) sebagai sektor prioritas ke-12 untuk integrasi ASEAN dan menandatangani Protokol untuk Mengamandemen Pasal 3 Perjanjian Kerangka Kerja ASEAN untuk Sektor Integrasi Prioritas (*Protocol to Amend Article 3 of the ASEAN Framework Agreement for the Integration of the Priority Sectors*). 12 sektor prioritas dimaksud adalah produk-produk berbasis



pertanian, perjalanan udara, otomotif, e-ASEAN, elektronik, perikanan, kesehatan, produk karet dan turunannya, tekstil, pariwisata, produk kayu, dan jasa logistik.

Cetak Biru Komunitas Ekonomi ASEAN kemudian disahkan pada Rangkaian Pertemuan KTT ke-13 ASEAN. Cetak Biru ini bertujuan untuk menjadikan kawasan ASEAN lebih stabil, sejahtera dan sangat kompetitif, memungkinkan bebasnya lalu lintas barang, jasa, investasi dan aliran modal. Selain itu, juga akan diupayakan kesetaraan pembangunan ekonomi dan pengurangan kemiskinan serta kesenjangan sosial ekonomi pada tahun 2015.

Cetak Biru Komunitas Ekonomi ASEAN merupakan rancang utama (*masterplan*) untuk membentuk Komunitas ASEAN tahun 2015 dengan mengidentifikasi langkah-langkah integrasi ekonomi yang akan ditempuh melalui implementasi berbagai komitmen yang rinci dengan sasaran dan jangka waktu yang jelas.

Dalam kaitan ini, ASEAN telah mengembangkan mekanisme *Scorecard* sebagai alat untuk mengukur tingkat implementasi komitmen ekonomi ASEAN dan alat komunikasi dengan para pemilik kepentingan. *Scorecard* memberikan gambaran komprehensif mengenai kemajuan ASEAN dalam mengimplementasikan Cetak Biru Komunitas Ekonomi ASEAN. Negara-negara ASEAN telah menyepakati 4 bentuk AEC *Scorecard*, yaitu untuk Kepala Negara/Pemerintah, Menteri, Pejabat Senior, dan Masyarakat Umum.

Proses penyempurnaan *Scorecard* hingga saat ini masih terus dilakukan oleh ASEAN bekerja sama dengan Institut Penelitian Ekonomi ASEAN dan Asia Timur (*Economic Research Institute for ASEAN and East Asia/ERIA*). ERIA merupakan lembaga riset yang membantu ASEAN dalam mempromosikan integrasi ekonomi ASEAN dan Asia Timur yang lebih luas.

Pada Pertemuan AEM Retreat ke-16 di Putra Jaya, Malaysia, tanggal 27--28 Februari 2010, atas rekomendasi Gugus Tugas Tingkat Tinggi mengenai Integrasi Ekonomi (*High Level Task Force on Economic Integration/HLTF-EI*), AEM menyetujui usulan ERIA terkait dengan cakupan

*Scorecard*, yaitu fasilitasi dan liberalisasi investasi, fasilitasi perdagangan (khususnya terkait efektifitas bea cukai termasuk *National Single Window* dan *ASEAN Single Window*), transportasi dan jasa logistik. Disamping itu, ERIA juga diminta untuk fokus pada langkah-langkah yang dapat ditindaklanjuti (*implementable measures*) dan hasil-hasil yang memiliki dampak tinggi (*high impact outcomes*), serta mengelaborasi isu terkait standarisasi dan penyesuaian (*standards and conformances*), dan sektor jasa yang mendukung peningkatan kualitas *Scorecard*.

Selain itu, ASEAN juga memiliki mekanisme Kaji Ulang Paruh Waktu Komprehensif (*Comprehensive Mid-Term Review*) atas AEC Blueprint. Dalam pertemuan AEM Retreat ke-16, para menteri sepakat untuk meningkatkan perhatian pada pelaksanaan measures yang memiliki hasil berdampak kuat (*high impact outcomes*), antara lain, inisiatif fasilitasi perdagangan (*trade facilitation initiatives*) termasuk *ASEAN Trade Repository* (ATR), penghapusan hambatan non tarif (Non-Tariff Barriers/NTBs), efisiensi kepabeanan, harmonisasi atau saling pengakuan atas produk dan peraturan teknis. Untuk menyeimbangkan capaian *scorecard*, prioritas juga diarahkan pada implementasi Pilar ke-2 AEC Blueprint yang dinilai memiliki dampak yang besar, khususnya dalam bidang Hak Kekayaan Intelektual (*Intellectual Property Rights/IPR*), kebijakan kompetisi (*competition policy*), dan pengembangan dan pembiayaan infrastruktur (*infrastructure development and financing*). *Mid-Term Review* terhadap AEC Blueprint telah dilaksanakan oleh *Economic Institute of ASEAN and East Asia* (ERIA) pada tahun 2012.

Berkaitan dengan upaya untuk meningkatkan kesadaran Komunitas Ekonomi ASEAN (AEC Awareness), para Menteri Ekonomi ASEAN mengesahkan Rencana Komunikasi Komunitas Ekonomi ASEAN (*AEC Communication Plan*) dan menekankan pentingnya untuk melibatkan berbagai *stakeholders* dalam proses komunikasi, yaitu Badan-badan sektoral ASEAN, sektor swasta, otoritas di tingkat lokal dan nasional di negara-negara ASEAN, kalangan akademi serta tokoh-tokoh masyarakat.



### ARTI PENTING DAN PELUANG KOMUNITAS EKONOMI ASEAN/ASEAN ECONOMIC COMMUNITY (AEC)

AEC memiliki empat pilar, yaitu:

- Pasar Tunggal dan Basis Produksi, bertujuan menghapus atau mengurangi hambatan di bidang perdagangan barang, jasa, investasi dan modal di seluruh 10 (sepuluh) negara anggota ASEAN.
- Memajukan Kawasan Ekonomi Berdaya Saing Tinggi melalui berbagai kesepakatan dalam bidang Hak Kekayaan Intelektual (HAKI), Peraturan Kebijakan Persaingan (*Competition Law Policy*) yang sehat dan adil, dan pembangunan infrastruktur.
- Mencapai Pembangunan Ekonomi yang Merata (*Equitable Economic Development*) dengan mendorong pembangunan di Kamboja, Laos, Myanmar, dan Vietnam (CLMV) melalui implementasi program di bawah *Initiatives on ASEAN Integration* (IAI), dan pengembangan Usaha Kecil dan Menengah (UKM) di seluruh Negara ASEAN.
- Mendukung Integrasi ASEAN ke dalam Ekonomi Global.

Salah satu daya tarik dan keuntungan AEC adalah terbukanya fasilitasi atau kemudahan bagi usaha asing atau pemilik modal asing di seluruh wilayah ASEAN yang memiliki pasar cukup besar yaitu 600 juta penduduk, apabila melakukan usaha atau investasi di salah satu negara ASEAN. Semakin meningkatnya jumlah kelas menengah yang diiringi peningkatan daya beli masyarakatnya, ASEAN telah menjadi mesin pertumbuhan dunia (*engine of global growth*).

Kelompok kelas menengah ASEAN memiliki tingkat rata-rata tabungan yang cukup tinggi (sekitar 40%), sehingga potensi dalam pengeluaran/belanja (*spending*) dan investasi cukup besar. Secara ekonomi, pertumbuhan ekonomi ASEAN dapat dikatakan cukup stabil dan telah menjadi mitra dagang dunia yang kompetitif. ASEAN tercatat sebagai mitra dagang RRT terbesar ke-3, ke-4 untuk Amerika Serikat, ke-3 bagi Uni Eropa, dan ke-2 untuk Jepang.

Jumlah PDB gabungan ASEAN berada di kisaran angka US\$ 2 triliun (kontribusi terbesar dari Indonesia), sementara itu data perdagangan juga memiliki nilai yang tidak jauh berbeda. Namun demikian, nilai perdagangan intra-ASEAN hanya

25% dari total perdagangan ASEAN. Pada 2015, peluang untuk meningkatkan perdagangan intra-ASEAN semakin besar. Sebagai ilustrasi, nilai total perdagangan di antara anggota NAFTA (North American FTA) yaitu, Amerika, Kanada, dan Meksiko mendekati 50%, sementara total perdagangan di antara ke-27 negara anggota Uni Eropa hampir 70%. Dengan demikian, peluang meningkatkan perdagangan intra-ASEAN masih sangat besar, yang pada gilirannya akan membawa keuntungan bagi seluruh anggota ASEAN.

Secara keseluruhan, AEC dapat meningkatkan daya saing ekonomi kawasan dengan mengonsolidasikan sepuluh ekonomi ke dalam pasar tunggal dan basis produksi dan dengan mengintegrasikan kawasan secara lebih dekat ke ekonomi global. Ekonomi ASEAN tetap tumbuh secara relatif kuat di tengah resesi ekonomi dunia, dan ASEAN tetap memiliki daya tarik bagi investasi asing. Ekonomi Indonesia, Laos, Kamboja, Malaysia, dan Vietnam seluruhnya tumbuh dengan kisaran 5 - 8 % pada tahun 2011. Filipina kini masuk dalam kelompok pertumbuhan ekonomi tinggi (*high-growth club*) dengan 6,6% pada 2012 (data ADB).

### TANTANGAN KOMUNITAS EKONOMI ASEAN/ASEAN ECONOMIC COMMUNITY (AEC)

Saat ini, ASEAN masih memiliki kesenjangan tingkat pembangunan ekonomi yang cukup lebar. AEC 2015 diperkirakan akan menghadapi kesulitan apabila upaya atau komitmen untuk memperkecil kesenjangan pembangunan pada tingkat nasional maupun diantara negara-negara tidak diatasi. Sulit dibayangkan negara-negara, seperti Kamboja dengan PDB per kapita US\$ 853, Laos US\$ 1.320, dan Myanmar US\$ 1.300 (data Bank Dunia tahun 2011) mampu bersaing dengan negara anggota ASEAN yang lain. Sebagai contoh, Thailand memiliki PDB per kapita US\$ 5.000, Malaysia US\$ 9.656, serta Singapura dengan PDB per kapita yang hampir mencapai US\$50.000. Jika masalah ini tidak segera diselesaikan, maka akan terjadi permasalahan struktural dan sistemik dikemudian hari. Apabila kesenjangan ekonomi di ASEAN berkelanjutan, maka yang terjadi adalah ketergantungan pada kekuatan ekonomi yang lebih besar. Hal ini diperparah dengan adanya *technology-gap*. Jika kesenjangan ekonomi tidak diselesaikan, maka kawasan Asia



Tenggara akan terus mendapatkan tekanan dan intervensi dari luar.

Sebagian negara ASEAN memiliki efisiensi dalam bidang produksi dan melakukan ekspor ke seluruh dunia. Namun, sebagian besar negara ASEAN masih mengandalkan ekspor barang mentah atau sumber daya alam. Untuk meningkatkan nilai tambah, ASEAN perlu mendorong investasi yang mendukung kebijakan industry untuk mengubah barang mentah menjadi barang jadi sehingga mendatangkan nilai tambah (*value added*) yang besar bagi ASEAN.

Di ASEAN, Industri jasa memiliki prospek yang cukup menjanjikan, sebagai contoh di sektor pariwisata, tercatat hampir 70 juta wisatawan dari seluruh dunia berkunjung ke 10 (sepuluh) negara anggota ASEAN setiap tahunnya, dan jumlah tersebut diperkirakan akan terus meningkat. Fakta tersebut telah berperan meningkatkan sejumlah sektor, seperti pariwisata, travel, kesehatan, pendidikan dan lain-lain. Kendati demikian, ASEAN harus tetap bekerja lebih keras guna meningkatkan investasi global untuk mendorong sektor-sektor dimaksud.

Dalam mewujudkan integrasi ekonomi, perlu dipertimbangkan sejumlah faktor penting seperti logistik, transportasi, dan infrastruktur. Faktor-faktor tersebut merupakan syarat mutlak agar komunitas yang terbentuk memiliki akses yang lebih baik terhadap barang dan jasa yang dihasilkan. Kita harus memastikan bahan-bahan baku dapat diangkut secara efisien ke pabrik-pabrik, dari pabrik ke pasar-pasar, dan dari pasar ke seluruh konsumen. Kita juga harus memastikan pasokan tenaga pembangkit listrik untuk menunjang program industrialisasi nasional. Di samping itu, kita harus memastikan masyarakat Indonesia di berbagai penjuru nusantara memiliki kemudahan akses telekomunikasi, khususnya yang berada di pelosok negeri.

Agar ASEAN *Economic Community* dapat tumbuh menjadi kuat, kita harus memastikan kelayakan fisik/sarana dan prasarana (infrastruktur bidang energi, teknologi komputer dan informatika, dan transportasi), kelembagaan (peraturan/norma, kualitas dan standar), dan konektivitas antarmasyarakat. Dalam rangka menarik para investor potensial, ASEAN harus meningkatkan

upaya dalam pembangunan infrastruktur, yang masih tergolong lemah dan belum merata.

Terkait implementasi komitmen AEC *Blueprint*, ratifikasi merupakan proses penting yang masih menjadi salah satu tantangan bagi ASEAN. Dalam bidang ekonomi, ASEAN telah meratifikasi sekitar 70% dari total perjanjian, protokol dan traktat yang ada. Tanpa ratifikasi, perjanjian/protokol tidak dapat diimplementasikan. Untuk itu, seluruh anggota ASEAN harus mendayagunakan legislasi, mereformasi hukum, peraturan, dan ketentuan. Beberapa peraturan berada dibawah kendali atau wewenang kementerian maupun unit departemen, dan beberapa di antaranya ada di bawah kendali pemerintah provinsi. Hal ini disadari oleh pimpinan, menteri, pejabat dan pihak swasta, dan masih merupakan tantangan di beberapa negara ASEAN. Bagi negara demokrasi sebesar Indonesia, aspirasi politik masyarakat kerap kali menafikan komitmen di level internasional, sehingga harmonisasi peraturan menjadi terhambat.

Sebagai indikator implementasi AEC *Blueprint*, ASEAN telah mengembangkan AEC Scorecard. Sampai dengan Maret 2013 (periode 1 Januari 2008—Oktober 2013), tingkat implementasi kebijakan (*measures*) seluruh negara anggota ASEAN mencapai 79.70%, naik dari 74.20% pada Oktober 2012 (Sumber: Sekretariat ASEAN/AEC Scorecard). Sementara implementasi Indonesia (periode 2008—2013) mencapai 83,2% atau kedua terendah setelah Laos.

Beberapa kendala menuju AEC 2015 yang digarisbawahi dan perlu menjadi perhatian para *Leaders* dalam upaya menuju MEA 2015 meliputi: terhambatnya implementasi beberapa *measures* (*trade facilitation*, liberalisasi sektor jasa, dan ratifikasi perjanjian perhubungan), kondisi perekonomian dunia yang masih stagnan dan kecenderungan negara untuk lebih proteksionis sehingga masuknya arus perdagangan dan investasi akan terhambat, serta memastikan MEA sejalan dengan kebutuhan pasar.

### MASA DEPAN KOMUNITAS EKONOMI ASEAN/ASEAN ECONOMIC COMMUNITY (AEC)

ASEAN memiliki waktu kurang lebih tiga tahun untuk membangun AEC, dan dapat dikatakan bahwa ASEAN masih *on-track*. Secara umum,



arah yang dituju sudah jelas, namun dalam implementasinya, beberapa negara termasuk Indonesia masih harus melakukan beberapa penyesuaian-penyesuaian.

Negara-negara seperti Indonesia, Malaysia dan Myanmar memiliki kekayaan sumber daya alam yang besar, namun selama ini, bahan baku dan mineral lainnya masih diekspor tanpa nilai tambah yang berarti. Oleh karena itu, ASEAN harus mendorong agar potensi sumber daya alam dan mineral yang besar diubah menjadi produk bernilai tinggi dan menjadi ekspor andalan. ASEAN harus mendorong investasi untuk memajukan industri pemrosesan barang mentah menjadi barang jadi. Langkah ini sejalan dengan upaya kawasan untuk mewujudkan basis produksi.

Konektivitas ASEAN harus dibangun, baik pada tingkat nasional maupun regional di ketiga pilar yaitu infrastruktur, kelembagaan dan interaksi antar-rakyat dapat memberikan kontribusi signifikan bagi pembangunan ekonomi. Dalam hal konektivitas regional, kita harus memastikan implementasi *Master Plan on ASEAN Connectivity* (MPAC) dapat dilaksanakan sesuai prioritas, khususnya proyek-proyek yang mempunyai dampak luas. Terkait konektivitas nasional, Indonesia harus memprioritaskan MP3EI. Indonesia harus mendorong agar berbagai inisiatif di bawah MP3EI menjadi bagian integral dari konektivitas regional.

Usaha Kecil dan Menengah (UKM) telah menjadi tulang punggung ekonomi kawasan selama bertahun-tahun dan berkontribusi secara signifikan bagi PDB nasional, khususnya Indonesia. ASEAN harus meningkatkan akses UKM terhadap pasar, keuangan, dan teknologi, mengingat UKM menyerap lebih dari 97% tenaga kerja. UKM terbukti mampu menjadi penopang ekonomi pada saat krisis 1997, dan lebih penting lagi menjadi kontributor pertumbuhan inklusif.

ASEAN harus melanjutkan kerja sama dan kemitraannya dengan para mitra strategis. Sebagai contoh, meskipun terdapat kesulitan ekonomi di sebagian Eropa, Uni Eropa tetap menjadikan ASEAN sebagai pasar ekspor terbesar dan investasi asing (20 % dari FDI ASEAN berasal dari Uni Eropa). Dalam dua tahun terakhir, investasi dari AS ke ASEAN meningkat

pesat, dan saat ini menjadi sumber FDI terbesar kedua.

## ASEAN CONNECTIVITY

### Pendahuluan

Dalam upaya meningkatkan pembentukan ASEAN *Community*, para Pemimpin ASEAN telah menyepakati *Master Plan on ASEAN Connectivity* (MPAC) pada KTT ASEAN ke-17 di Hanoi-Viet Nam pada bulan Oktober 2010. *Connectivity* telah menjadi istilah baku dan *uniting factor* (faktor pemersatu) dalam konteks peningkatan kerjasama diantara negara ASEAN maupun antara ASEAN dengan kawasan lainnya. Negara-negara ASEAN dan mitra wicara sepakat atas pentingnya membangun *a well-connected region* dimana *“connectedness”* terdiri dari 3 (tiga) bidang *connectivity* yaitu masing-masing *physical*, *institutional* dan *people-to-people connectivity*. Yang dimaksud *physical connectivity* adalah pembangunan infrastruktur, ICT, Energi dan Transportasi. *Institutional connectivity* adalah penyediaan fasilitas investasi dan perdagangan, pemenuhan perjanjian/protokol bidang jasa. Sementara yang dimaksud *people-to-people connectivity* adalah pemberdayaan masyarakat melalui kerjasama di bidang pendidikan, kebudayaan dan pariwisata.

Tujuan utama dari MPAC adalah mendorong dan mempercepat proses integrasi ekonomi di kawasan melalui peningkatan dan pembangunan berbagai proyek infrastruktur, kelembagaan dan pemberdayaan masyarakat dengan partisipasi berbagai *stakeholders*, baik dalam negeri maupun asing, pemerintah maupun swasta, sehingga mempercepat pertumbuhan ekonomi dan kemajuan ASEAN. Lebih lanjut MPAC diharapkan untuk berkontribusi signifikan dalam pembangunan Komunitas ASEAN lainnya, yaitu Komunitas Politik Keamanan dan Komunitas Sosial-Budaya.

Salah satu kendala pertumbuhan ekonomi di kawasan adalah masalah logistik, distribusi dan lemahnya infrastruktur dalam rangka mendorong arus barang, jasa dan investasi. Bagi Indonesia, lemahnya infrastruktur menyebabkan biaya logistik yang mahal. Sebagai catatan, jeruk Pontianak dari sumber petani hanya Rp 1.500/kg sedangkan di Jakarta harganya Rp 25.000/kg, sehingga kalah bersaing dengan jeruk China yang berharga Rp 7.500/kg (sumber: Menteri



Perindustrian, Mohamad S. Hidayat, Rapim KADIN di Manado, April 2011).

### Perkembangan konektivitas di kawasan

Payung politik kerjasama *connectivity* antara ASEAN dan negara mitra wicara diperoleh dari KTT ASEAN ke-19 di Bali pada 19 November 2011, dimana 18 Kepala Negara EAS menandatangani *Declaration of the 6th East Asia Summit on ASEAN Connectivity*. Deklarasi EAS ini pada intinya menyerukan ditingkatkannya kerjasama untuk membangun konektivitas di ASEAN dan ASEAN dengan kawasan lainnya, untuk pertumbuhan dan kemajuan bersama. Deklarasi EAS ke-6 ini kemudian diperkuat oleh Deklarasi “*Connectivity Master Plan Plus*” hasil KTT EAS ke-7 di Phnom Penh, yang selanjutnya dikonfirmasi oleh KTT EAS ke-8 di Bandar Seri Begawan.

Di antara negara EAS, Jepang dan China merupakan negara mitra wicara ASEAN yang berminat tinggi membangun komunikasi dan kerjasama dalam rangka *ASEAN Connectivity*. Dalam perkembangannya, negara mitra wicara ASEAN lainnya seperti AS, India, Australia, Rusia juga menunjukkan minat yang serupa. Sebagai perintis, Jepang dan China sudah melangkah lebih maju dalam melalui antara lain pembentukan *Japan Task Force on ASEAN Connectivity* dan serta *ASEAN-China Committee on Connectivity Cooperation (ACCCC)*. Kedua negara berkomitmen mendukung realisasi beberapa proyek strategis MPAC, dimana China mendukung proyek ASEAN Highway Network (AHN) dan Singapore Kunming Rail Links (SKRL), sementara Jepang memberikan bantuan bagi Studi Kelayakan pengembangan *Roll-on Roll-off (Roro) and Short Sea Shipping*.

Salah satu upaya pembiayaan *Connectivity* adalah terbentuknya *ASEAN Infrastructure Fund (AIF)* oleh para Menteri Keuangan ASEAN pada tahun 2011, dimana Indonesia dan ADB sebagai salah satu donatur terbesar membuka peluang bagi pembangunan berbagai proyek nasional, dengan total uang sekitar USD 600 juta/tahun. Meskipun disadari bahwa jumlah tersebut relatif kecil dibanding dengan kebutuhan per tahun pendanaan infrastruktur di ASEAN yang mencapai USD 600 milyar, jumlah tersebut diharapkan menjadi kontribusi awal untuk mendorong pembiayaan proyek-proyek

*Connectivity* dalam rangka skema *Public-Private Partnership (PPP)*.

### Kebijakan Indonesia

Dalam berbagai fora dan kesempatan, Presiden Indonesia mengundang partisipasi investor asing dalam implementasi Master Plan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI), yang merupakan upaya mempercepat pembangunan dan konektivitas di Indonesia, termasuk pada *World Economic Forum on East Asia (WEFEA)* di Bangkok pada 31 Mei 2012. Pada kunjungan bilateral di Australia pada 2 Juli 2012, Presiden Indonesia kembali mengundang para pengusaha Australia untuk berinvestasi di proyek infrastruktur yang tercermin di MP3EI (koridor ekonomi 5 dan 6).

Sejak KTT ASEAN ke-18 hingga KTT ASEAN ke-20, Indonesia menyuarakan pentingnya pembangunan konektivitas nasional, karena konektivitas nasional adalah *building block* keberhasilan konektivitas regional. Konektivitas domestik merupakan *sine qua non* atau prasyarat bagi sebuah jaringan konektivitas regional yang terintegrasi dengan baik dan handal. Selain itu, sebagai ilustrasi saja, konektivitas udara harus pula ditunjang dengan pembangunan jalan dan bandara, sistem pencatatan dan manusia yang terampil.

Pada *Chairman’s Statement of the 20th ASEAN Summit* di Phnom Penh April 2012, sesuai masukan Indonesia “...we also recognised national connectivity as an integral part of the development of regional connectivity”. Disamping itu, Indonesia mendorong terwujudnya konektivitas dibawah payung kerjasama sub-regional “...We reaffirmed our commitment to implement initiatives on connectivity in the framework of ASEAN sub-regional cooperation, such as Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle (IMT-GT), Brunei Darussalam-Indonesia-Malaysia-Philippines East ASEAN Growth Areas (BIMP-EAGA), and...” yang merupakan *building blocks* bagi konektivitas di kawasan.

Pada tingkat ASEAN, seiring dengan kebijakan mendukung konektivitas kawasan, Indonesia akan mendorong terwujudnya konektivitas domestik yang handal, sejalan dengan prinsip MPAC yaitu “*Strive for balance between regional*



and national interests" (Key Principles for the Master Plan, MPAC 2010: page 8). Oleh karena itu, Indonesia perlu memanfaatkan momentum dan hasrat berbagai negara dalam pembangunan konektivitas.

Sebagai catatan, sejak KTT ASEAN ke-19 di Bali pada November 2011, industri penerbangan AS dan Eropa, Boeing dan Airbus, telah menandatangani kontrak investasi milyaran USD dengan perusahaan penerbangan Indonesia Lion Air bagi pengadaan sekitar 400-an pesawat Boeing dan Airbus. Melihat perkembangan ini dan nilai strategis kerjasama konektivitas regional baik bagi ASEAN dan mitra wicara, ASEAN perlu mengarahkan agar MPAC tetap menjadi rujukan keterlibatan negara mitra wicara lainnya dalam merealisasikan konektivitas di kawasan dan sejalan dengan semangat *dynamic equilibrium*.

Proposal *ASEAN Plus Three Partnership on Connectivity* yang dimotori oleh Thailand kiranya berpotensi menjadi 'mainland-driven' dimana hub atau pusat aktivitas ekonomi akan terletak di kawasan daratan ASEAN, serta memanfaatkan akses darat guna menunjang arus perdagangan yang menghubungkan ASEAN dengan China dan India. Selain itu, *APT Partnership on Connectivity* juga perlu dicermati agar tidak 'watering-down' dan 'competing' dengan berbagai inisiatif yang sudah ada dalam kerangka MPAC. *APT Partnership on Connectivity* dapat diantisipasi mendapat dorongan China karena geographic proximity antara mainland ASEAN dengan China, serta kepentingan ekonomi khususnya meningkatkan arus perdagangan, sumber daya alam dan investasi.

Dinamika kawasan di bidang politik-keamanan, ekonomi dan sosial budaya dikaitkan dengan guliran arsitektur regional, mengharuskan Indonesia memainkan peranan penting dalam pengembangan konektivitas. Semakin *intense*-nya keterlibatan *major powers* dalam merealisasikan *ASEAN Connectivity*, baik *physical*, *institutional* and *people-to-people connectivity* dalam konteks bilateral, ASEAN

*Plus Three* maupun EAS perlu tetap dibingkai dalam semangat dan kepentingan memajukan keseimbangan konektivitas nasional dan regional.

Berdasarkan hal-hal tersebut di atas, seluruh komponen bangsa Indonesia dan instansi terkait selayaknya meningkatkan koordinasi, termasuk dengan Bappenas selaku *National Coordinator Indonesia for ASEAN Connectivity*. Disadari bahwa bilamana konektivitas intra-pulau dan inter-pulau Indonesia terjalin dengan baik, maka konektivitas ASEAN akan sangat terbantu karena sebagian besar wilayah dan penduduk ASEAN terdiri dari wilayah dan penduduk Indonesia.

Disinilah letak tantangan konektivitas Indonesia sebagai *archipelagic state*, di mana lautan seyogyanya dipandang sebagai pemersatu dan bukan pemisah Indonesia (sesuai UNCLOS 1982 yang mengakui Doktrin Wawasan Nusantara, sebagaimana diusulkan Deklarasi Juanda 13 Desember 1957). Tantangan ini berbeda dengan negara-negara ASEAN lainnya yang terletak di *mainland Southeast Asia*. Hanya Filipina saja sebagai sesama *archipelagic state* yang memiliki kondisi mirip Indonesia, dengan luas wilayah jauh lebih kecil. Tantangan menjadi lebih besar karena biaya konektivitas untuk mempersatukan *archipelagic state* tentu lebih besar daripada biaya mempersatukan wilayah daratan.

Konektivitas di Indonesia perlu dipahami dalam konteks Wawasan Nusantara, yaitu cara pandang melihat Indonesia sebagai satu kesatuan bangsa melalui pembangunan sarana dan prasarana, termasuk infrastruktur dan transportasi. Disinilah letak peran strategis Kementerian Pekerjaan Umum RI selaku salah satu kementerian terkait di bawah koordinasi Bappenas dalam pembangunan *ASEAN Connectivity*. Di bawah pemantauan Kementerian Pekerjaan Umum, setiap proyek mulai dari hulu hingga ke hilir, diharapkan mendukung Wawasan Nusantara, sehingga persatuan dan kesatuan Indonesia menjadi lebih kuat dengan memanfaatkan momentum pembangunan *ASEAN Connectivity*.



# Konsepsi Pengaturan (liberalisasi) Perdagangan

## Sondang Anggraini

Direktur Perundingan Perdagangan Jasa  
Direktorat Jenderal Kerjasama Perdagangan Internasional,  
Kementerian Perdagangan

Liberalisasi perdagangan menjadi tujuan hampir sebagian besar negara di dunia dengan harapan akan dapat meningkatkan volume dan nilai perdagangan, yang pada akhirnya dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat.

Liberalisasi perdagangan dunia ditandai dengan mulai terbentuknya General Agreement on Tariffs and Trade (GATT) pada tahun 1947, yang perannya sekarang telah digantikan oleh World Trade Organisation (WTO). Liberalisasi perdagangan menjadi tujuan hampir sebagian besar negara di dunia dengan harapan akan dapat meningkatkan volume dan nilai perdagangan, yang pada akhirnya dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat. Liberalisasi perdagangan secara umum dibedakan dalam Liberalisasi perdagangan barang dan Liberalisasi perdagangan jasa.

### A. LIBERALISASI PERDAGANGAN

Liberalisasi ditandai salah satunya dengan penurunan atau penghapusan hambatan perdagangan berupa tarif maupun non tarif. Hambatan perdagangan penting untuk dihapuskan untuk mendorong arus pergerakan barang dan jasa (*flow of goods and services*). Liberalisasi perdagangan berhubungan dengan pembukaan akses pasar produk ekspor Indonesia ke dunia. Namun, terbukanya akses pasar dunia berlaku juga sebaliknya, dalam arti bahwa pasar domestik Indonesia juga terbuka bagi produk impor negara lain.

Liberalisasi perdagangan merupakan implementasi dari konsep ekonomi yang mengacu kepada *Harmonized Commodity Description and Coding System* dengan ketetapan *World Custom Organization*. Melalui perdagangan bebas atau liberalisasi maka perpindahan barang dan jasa akan bebas dari berbagai hambatan berupa pajak ekspor impor dan tarif barang maupun regulasi dan kebijakan di sektor jasa.

Terdapat beberapa hal yang mendorong terjadinya liberalisasi perdagangan yaitu:

- Perbedaan sumber daya alam, iklim, tenaga kerja, budaya, dan jumlah penduduk yang menyebabkan adanya perbedaan hasil produksi dan adanya keterbatasan produksi.
- Untuk memenuhi kebutuhan barang dan jasa dalam negeri
- Keinginan memperoleh keuntungan dan meningkatkan pendapatan negara
- Perbedaan kemampuan penguasaan ilmu pengetahuan dan teknologi dalam mengolah sumber daya ekonomi
- Kelebihan produk dalam negeri sehingga perlu pasar baru untuk menjual produk tersebut.
- Keinginan membuka kerja sama, hubungan politik dan dukungan dari negara lain.
- Terjadinya era globalisasi sehingga tidak satu negara pun di dunia dapat hidup sendiri.



- Semakin meningkatnya proteksi / hambatan tarif dan non tarif perdagangan barang dan meningkatnya diskriminasi dan limitasi terhadap akses pasar perdagangan jasa.

### B. MANFAAT LIBERALISASI

Liberalisasi perdagangan diharapkan dapat meningkatkan pertumbuhan suatu negara. Berbagai studi memperlihatkan bahwa perdagangan dunia akan meningkat melalui perdagangan bebas. Peningkatan volume perdagangan berarti peningkatan produksi barang dan jasa, yang berarti pula peningkatan lapangan kerja dan pada akhirnya peningkatan pendapatan dan kesejahteraan.

Liberalisasi perdagangan dapat mendorong kinerja ekspor dan pertumbuhan ekonomi suatu negara dengan beberapa alasan sebagai berikut:

1. Mendorong timbulnya persaingan atau kompetisi sehingga mendorong peningkatan efisiensi, perbaikan mutu barang dan jasa dan perbaikan kemajuan teknologi sehingga akan memacu produktivitas faktor produksi.
2. Memicu pertumbuhan ekonomi secara keseluruhan.
3. Menarik modal asing serta tenaga ahli.
4. Menyediakan pilihan bagi konsumen atas barang dan jasa yang tersedia.

Selain itu, terdapat beberapa manfaat dari liberalisasi perdagangan antara lain:

- Menjalin persahabatan antar negara.
- Memperoleh barang yang tidak dapat diproduksi di dalam negeri.
- Memperoleh keuntungan dari spesialisasi.
- Memperluas pasar dan menambah keuntungan.
- Alih teknologi.

Liberalisasi perdagangan di sektor jasa dapat berlangsung dengan baik apabila didukung oleh regulasi domestik yang kompetitif. Berbagai pembatasan akses penyediaan jasa dari luar negeri ke pasar nasional menyebabkan tingginya hambatan pasar.

Beberapa hambatan-hambatan perdagangan jasa adalah:

- a. Hambatan-hambatan yang terkait dengan akses pasar sebagai berikut:
  1. Pembatasan jumlah penyedia jasa dalam bentuk kuota, monopoli,

pemberian hak-hak eksklusif, atau karena alasan kebutuhan ekonomi;

2. Pembatasan nilai total transaksi jasa atau kekayaan (*assets*) dalam bentuk kuota atau persyaratan kebutuhan ekonomi;
  3. Pembatasan jumlah total pelayanan jasa dalam bentuk kuota atau persyaratan kebutuhan ekonomi;
  4. Pembatasan jumlah personel yang dipekerjakan oleh penyedia jasa atau yang dipekerjakan di sektor jasa tertentu dalam bentuk kuota atau persyaratan kebutuhan ekonomi;
  5. Pembatasan dalam bentuk persyaratan bentuk badan hukum bagi penyedia jasa; dan
  6. Pembatasan partisipasi modal asing dalam bentuk prosentase maksimum kepemilikan saham atau nilai total investasi asing.
- b. Hambatan-hambatan yang terkait dengan *Domestic Regulations* sebagai berikut:
    1. *Licensing Requirements* (Persyaratan Perizinan) adalah persyaratan substantif selain daripada persyaratan kualifikasi, yang harus dipenuhi oleh suatu badan usaha/orang perseorangan dalam rangka memperoleh, mengubah, atau memperbaharui ijin untuk menyediakan suatu jasa dan syarat registrasi atau syarat pendirian.
    2. *Licensing Procedures* (Prosedur Perizinan) adalah persyaratan administratif atau prosedural yang harus dipenuhi suatu badan usaha/orang perseorangan dalam rangka menyediakan sebuah jasa, termasuk mengubah atau memperbaharui ijin, untuk memenuhi persyaratan perijinan Jangka waktu memproses ijin, jumlahnya dan sifat prosedur yang dibutuhkan
    3. *Qualification Procedures* (Prosedur Kualifikasi) adalah persyaratan administratif atau prosedural yang harus dipenuhi orang perseorangan untuk menunjukkan telah memenuhi persyaratan kualifikasi untuk menyediakan sebuah jasa. Selain itu *qualification procedures* terkait juga dengan jumlah serta dokumen-dokumen yang harus diserahkan serta biaya yang harus dibayarkan.



4. *Qualification Requirements* (Persyaratan Kualifikasi) adalah persyaratan substantif yang terkait dengan kompetensi orang perseorangan untuk menyediakan sebuah jasa, yang harus dibuktikan melalui ujian, persyaratan pengalaman kerja atau persyaratan bahasa
5. *Technical Standard* (Standar Teknis) adalah aturan/ketentuan yang menjadi patokan mengenai karakteristik jasa dan prosedur terkait penegakan standar-standar teknis kode etik (*code of conduct*) penyedia jasa profesi.

## C. PENGESAHAN PERJANJIAN INTERNASIONAL

Liberalisasi perdagangan akan terikat oleh suatu perjanjian internasional. Perjanjian internasional erat hubungannya dengan sistem hukum nasional suatu negara. Dalam hukum internasional dikenal dua pendapat terkait ketentuan pelaksanaan nasional dalam rangka penerapan perjanjian internasional. Pendapat pertama menjelaskan hukum nasional dan hukum internasional merupakan suatu kesatuan dari satu sistem hukum pada umumnya. Sementara pendapat kedua menjelaskan perjanjian internasional itu terlebih dahulu harus diinkorporasikan ke dalam hukum nasional, dan selanjutnya dapat diterapkan dan menjadi hukum nasional, melalui pengesahan atau ratifikasi.

Indonesia memberlakukan ketentuan pengesahan atau ratifikasi atas setiap perjanjian internasional agar dapat diimplementasikan ke dalam hukum nasional. Ratifikasi adalah proses adopsi perjanjian internasional, atau konstitusi atau dokumen yang bersifat nasional lainnya (seperti amandemen terhadap konstitusi) melalui persetujuan dari tiap entitas kecil di dalam bagiannya. Pada pasal 2 Konvensi Wina 1969, ratifikasi didefinisikan sebagai tindakan internasional dimana suatu Negara menyatakan kesediaannya atau melahirkan persetujuan untuk diikat oleh suatu perjanjian internasional. Dengan demikian, ratifikasi tidak berlaku surut, melainkan berlaku mengikat sejak penandatanganan ratifikasi.

Dengan demikian pemberlakuan perjanjian internasional ke dalam hukum nasional Indonesia tidak serta merta berlaku. Hal ini juga memperlihatkan bahwa Indonesia memandang hukum nasional dan hukum internasional sebagai dua sistem hukum yang berbeda dan terpisah satu dengan yang lainnya. Perjanjian internasional harus ditransformasikan menjadi hukum nasional dalam bentuk peraturan perundang-undangan. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 24 tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional, suatu perjanjian internasional diratifikasi melalui Undang-Undang dan Keputusan Presiden, yang akan menjadikan Indonesia terikat atas perjanjian internasional tersebut.

## D. GENERAL AGREEMENT ON TRADE IN SERVICES (GATS)

Persetujuan Umum tentang Perdagangan Jasa (GATS) adalah perjanjian Organisasi Perdagangan Dunia (WTO) yang mulai diberlakukan pada Januari 1995 sebagai hasil dari negosiasi Putaran Uruguay. Perjanjian tersebut bertujuan untuk mempertahankan sistem perdagangan multilateral untuk sektor jasa, dengan cara yang sama dengan Persetujuan Umum mengenai Tarif dan Perdagangan (GATT).

Perdagangan jasa secara internasional dilakukan melalui empat *modes of supply* sebagai berikut:

- Moda 1 (*Cross-Border Supply*) – jasa yang diberikan secara langsung oleh penyedia jasa di luar negeri kepada konsumen jasa di dalam negeri.
- Moda 2 (*Consumption abroad*) - jasa yang diberikan oleh penyedia jasa di luar negeri



- kepada konsumen domestik setelah konsumen tersebut berpindah secara fisik ke negara penyedia jasa.
- Moda 3 (*Commercial Presence*) - jasa yang diberikan oleh penyedia jasa dari luar negeri kepada konsumen domestik melalui kehadiran anak perusahaan/kantor cabangnya di negara konsumen.
  - Moda 4 (*Movement of Natural Persons*) – jasa yang diberikan secara langsung oleh penyedia jasa dari luar negeri kepada konsumen domestik setelah penyedia jasa tersebut berpindah secara fisik untuk sementara waktu ke negara konsumen.

Adapun kategori *Commercial Presence* adalah sebagai berikut:

- *Joint venture*;
- Cabang perusahaan asing;
- *Joint operation*;
- Kantor perwakilan perusahaan asing.

Sedangkan kategori *Movement of Natural Persons* adalah sebagai berikut:

- *Intra-Corporate Transferee (ICT): Executive, Manager dan Specialist*;
- *Business Visitors (BV) & Services Sales persons (SS): Sales negotiations dan setting up a commercial presence*.
- *Contractual Service Suppliers (CSS): Employees dan Independent Professionals*.
- Kategori *natural person* lainnya seperti: *Installers and servicers; Graduates trainees; Personalities of internationally recognized reputation; Legal representatives; Personnel of foreign enterprises; Artist; Sportsmen atau sportswomen; Fashion Models atau Specialty occupations; Personnel of Public or private enterprises; Spouses of ICT atau Professional*.

Moda-moda penyediaan jasa tersebut dicantumkan kedalam suatu bentuk penjadwalan komitmen yang disebut dengan *Schedule of Commitments (SoC)*. Tidak semua sektor jasa dikomitmenkan, terdapat 2 (dua) jenis jasa yang dikecualikan yaitu:

1. Jasa yang terkait dengan kebijakan yang mempengaruhi hak lalu lintas udara dan jasa langsung yang terkait; dan
2. Pemasokan jasa yang terkait dengan pelaksanaan wewenang pemerintah; Jasa ini bukan dipasok baik untuk kepentingan bisnis maupun untuk kepentingan persaingan

dengan satu atau lebih pemasok jasa contohnya polisi, pemadam kebakaran, operasi kebijakan moneter, administrasi pajak dan kepastian.

Terdapat 12 (duabelas) klasifikasi sektor jasa di *World Trade Organization (WTO)* yaitu:

1. Jasa bisnis,
2. Jasa komunikasi,
3. Jasa terkait konstruksi,
4. Jasa distribusi,
5. Jasa pendidikan,
6. Jasa lingkungan,
7. Jasa keuangan,
8. Jasa kesehatan dan sosial, rekreasi,
9. Jasa kebudayaan dan olahraga,
10. Jasa pariwisata dan perjalanan,
11. Jasa transportasi
12. Jasa-jasa lainnya

Klasifikasi WTO untuk Jasa Konstruksi dan Jasa terkait Rekayasa:

1. Pekerjaan konstruksi umum untuk gedung (CPC 512)
2. Pekerjaan konstruksi umum untuk teknik sipil (CPC 513)
3. Pekerjaan instalasi dan perakitan (CPC 514 + 516)
4. Pekerjaan akhir dan perapihan gedung ICPC 517)
5. Lainnya

## E. LIBERALISASI JASA DI ASEAN

Sebagaimana diketahui bersama, pada tahun 2015 mendatang ASEAN akan membentuk Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA), yang salah satu elemennya adalah pergerakan arus bebas jasa. Pada Konferensi Tingkat Tinggi ke-12 ASEAN di Cebu, Januari 2007 para pemimpin negara ASEAN sepakat untuk mempercepat pembentukan Masyarakat ASEAN dari yang semula dijadwalkan pada tahun 2020 menjadi tahun 2015. Upaya menuju perwujudan integrasi ekonomi mengalami perkembangan setahap lebih maju dengan ditandatanganinya Cetak Biru Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) pada KTT ASEAN ke-13 di Singapura pada November 2007.

Integrasi di bidang jasa merupakan salah satu unsur penting dalam pembentukan MEA. Dalam Cetak Biru Masyarakat Ekonomi ASEAN disampaikan bahwa aliran bebas bidang jasa intra ASEAN merupakan salah satu elemen penting dalam mewujudkan Masyarakat Ekonomi ASEAN.



Secara substansif disepakati untuk mengurangi hambatan-hambatan dalam menyediakan jasanya serta mendirikan perusahaan secara lintas-negara di kawasan, sesuai dengan aturan nasional di setiap negara anggota.

Liberalisasi jasa ASEAN dilaksanakan melalui berbagai putaran negosiasi utamanya di bawah koordinasi ASEAN Committee on Services yang dibentuk tahun 1996. Liberalisasi jasa mencakup sektor jasa bisnis, jasa profesional, jasa konstruksi, jasa distribusi, jasa pendidikan, jasa lingkungan hidup, jasa kesehatan, jasa transportasi, jasa telekomunikasi, dan jasa pariwisata. Khusus untuk jasa keuangan perundingannya berada di bawah koordinasi Working Committee on Financial Services Liberalisation (WCFSL) dan jasa angkutan udara perundingannya berada di bawah koordinasi Air Transport Services Negotiation (ATSN).

## F. CETAK BIRU MASYARAKAT EKONOMI ASEAN (MEA) SEKTOR JASA

ASEAN telah menetapkan peta jalan liberalisasi perdagangan jasa dalam Cetak Biru MEA 2015, sebagaimana berikut:

- i. Menghilangkan seluruh hambatan perdagangan jasa untuk 4 sektor jasa prioritas, transportasi udara, e-ASEAN, kesehatan dan pariwisata tahun 2010 dan prioritas sektor jasa kelima, jasa logistik tahun 2013;
- ii. Menghilangkan seluruh hambatan perdagangan jasa untuk seluruh sektor jasa lainnya pada tahun 2015;
- iii. Melaksanakan liberalisasi melalui pelaksanaan putaran perundingan secara berurutan setiap dua tahun hingga 2015, misalnya 2008, 2010, 2012, 2014 dan 2015;
- iv. Target untuk menjadwalkan jumlah minimum sub-sektor baru untuk setiap putaran: 10 sub-sektor tahun 2008, 15 sub-sektor tahun 2010, 20 sub-sektor tahun 2012, 20 sub-sektor tahun 2014 dan 7 sub-sektor tahun 2015, berdasarkan GATS W/120 universe of classification;
- v. Menjadwalkan paket-paket komitmen untuk setiap putaran menurut parameter-parameter berikut ini:
  - Tidak ada pembatasan mode 1 dan 2 kecuali terkait dengan alasan-alasan yang dapat diterima (seperti keselamatan publik) yang tunduk pada perjanjian seluruh negara anggota pada basis case-by-case.
  - Mengizinkan partisipasi modal luar negeri

(ASEAN):

- tidak kurang dari 51% tahun 2008, dan 70% tahun 2010 untuk 4 sektor jasa prioritas (Transportasi Udara, E-ASEAN, Kesehatan, dan Pariwisata);
  - tidak kurang dari 49% tahun 2008, 51% tahun 2010, dan 70% tahun 2013 untuk jasa logistik; dan
  - tidak kurang 49% tahun 2008, 51% tahun 2010, dan 70% tahun 2015 untuk sektor jasa lainnya; dan
  - Secara progresif menghilangkan Mode 3 lainnya tentang pembatasan akses pasar tahun 2015;
- vi. Menetapkan parameter liberalisasi untuk pembatasan perlakuan nasional, Mode 4 dan pembatasan dalam komitmen-komitmen horizontal untuk tiap putaran tahun 2009;
  - vii. Menjadwalkan komitmen-komitmen berdasarkan parameter yang disepakati untuk pembatasan perlakuan nasional, Mode 4 dan pembatasan dalam komitmen horizontal tahun 2009.
  - viii. Mengizinkan penggunaan fleksibilitas yang mencakup berbagai sub-sektor secara keseluruhan dikeluarkan dari liberalisasi dan sub-sektor dimana tidak semua parameter yang ditetapkan untuk diliberalisasi moda suplainya yang dijadwalkan dalam komitmen liberalisasi. Penjadwalan komitmen liberalisasi dalam setiap putaran harus sesuai dengan fleksibilitas berikut ini:
    - Kemungkinan untuk dikomitmenkan pada putaran berikutnya, jika negara anggota tidak sanggup memenuhi parameter komitmen yang ditetapkan untuk putaran sebelumnya.
    - Mempertimbangkan substitusi sub-sektor yang telah disepakati untuk diliberalisasi dalam suatu putaran, bagi salah satu negara anggota yang tidak sanggup untuk menyampaikan membuat komitmen di luar sub-sektor yang telah disepakati; dan
    - Liberalisasi melalui ASEAN Minus X formula.
  - ix. Menyelesaikan *Mutual Recognition Arrangements* (MRAs) jasa di bidang arsitektur, akuntansi, survei kualifikasi, praktisi medis pada tahun 2008, dan praktisi dental tahun 2009;
  - x. Menerapkan MRAs secara tepat menurut ketentuan setiap MRA;
  - xi. Mengidentifikasi dan mengembangkan MRAs untuk jasa profesional lainnya tahun 2012,



Gambar Masyarakat Ekonomi ASEAN



- untuk dilengkapi tahun 2015; dan
- xii. Memperkuat pengembangan SDM dan *capacity building* di bidang jasa.

#### G. ASEAN FRAMEWORK AGREEMENT ON SERVICES (AFAS)

ASEAN memantapkan langkah untuk mendorong proses liberalisasi di bidang jasa. Langkah ini diawali dengan ditandatanganinya *ASEAN Framework Agreement on services* (AFAS) pada 1995. Komitmen tersebut ditindaklanjuti dengan dimasukkannya 5 (lima) sektor jasa ke dalam 12 (dua belas) Sektor Prioritas Komunitas Ekonomi ASEAN 2015, yakni pariwisata, kesehatan, jasa penerbangan, e-ASEAN (telecommunications dan computer related services) dan logistik. Keempat sektor prioritas dijadwalkan sudah diliberalisasi pada tahun 2010, sedangkan sektor kelima (logistik) dijadwalkan untuk diliberalisasi pada 2013. Pada Pertemuan Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) ASEAN ke-11 Desember 2005 di Kuala Lumpur, ASEAN telah menyepakati liberalisasi perdagangan untuk seluruh sektor jasa akan dilakukan pada tahun 2015.

#### H. TUJUAN AFAS

- a. Meningkatkan kerjasama di bidang jasa di antara negara-negara ASEAN dalam rangka meningkatkan efisiensi dan daya saing, diversifikasi kapasitas produksi serta pasokan dan distribusi jasa, baik antara para penyedia jasa di ASEAN maupun di luar ASEAN.
- b. Menghapus hambatan perdagangan bidang jasa secara substansial antar negara ASEAN.
- c. Meliberalisasi perdagangan bidang jasa dengan memperdalam dan memperluas

cakupan liberalisasi yang telah dilakukan oleh negara-negara dalam kerangka GATS/WTO, dengan tujuan mewujudkan perdagangan bebas di bidang jasa.

#### I. PRINSIP-PRINSIP AFAS

AFAS menerapkan prinsip-prinsip sebagaimana yang diterapkan dalam WTO, yaitu :

- (i) *Most Favoured Nation* (MFN) *treatment*-kemudahan yang diberikan kepada suatu negara berlaku juga untuk semua negara lain;
- (ii) *National Treatment*-menjamin pemasok jasa asing untuk diperlakukan sama dengan pemasok jasa domestic dalam kerangka aturan nasional
- (iii) *Non Discriminative*-pemberlakuan hambatan perdagangan diterapkan untuk semua negara, tanpa pengecualian;
- (iv) *Transparency*-setiap negara anggota wajib mempublikasikan semua peraturan, perundang-undangan, pedoman pelaksanaan dan semua keputusan/ketentuan yang berlaku secara umum yang dikeluarkan oleh pemerintah pusat maupun daerah;
- (v) *Progressive Liberalisation*-liberalisasi secara bertahap sesuai dengan tingkat perkembangan ekonomi setiap negara anggota.

#### J. PAKET KOMITMEN AFAS

Hingga saat ini, ASEAN telah berhasil menyelesaikan negosiasi 8 paket komitmen melalui putaran negosiasi yang dimulai sejak 1 Januari 1996. Kedelapan paket komitmen yang telah ditandatangani oleh Para Menteri Ekonomi ASEAN tersebut memberikan



panduan rinci mengenai langkah-langkah yang harus dilakukan oleh negara-negara ASEAN dalam meliberalisasi setiap sektor dan sub-sektor sesuai komitmen yang telah disepakati bersama.

Putaran 1 (1996-1998)

- *Protocol to implement the Initial Package of Commitment under AFAS* ditandatangani di Kuala Lumpur pada tanggal 15 Desember 1997.
- *Protocol to implement the Second Package of Commitments under AFAS* ditandatangani di Ha Noi pada tanggal 16 Desember 2008.

Putaran 2 (1999-2001)

- *Protocol to Implement the Third Package of Commitments under AFAS* ditandatangani pada tanggal 31 Desember 2001 (*Ad-Referendum Signing*).

Putaran 3 (2002-2004)

- *Protocol to Implement the Fourth Package of Commitments under AFAS* ditandatangani di Jakarta pada tanggal 3 September 2004.

Putaran 4 (2005-2006)

- *Protocol to Implement the Fifth Package of Commitments under AFAS* ditandatangani di Cebu – Filipina pada tanggal 8 Desember 2006.
- *Protocol to Implement the Sixth Package of Commitments under AFAS* ditandatangani di Singapura pada tanggal 19 November 2007.

Putaran 5 (2007-2009)

- *Protocol to Implement the Seventh Package of Commitments under AFAS* ditandatangani di Cha-am, Thailand pada tanggal 26 Februari 2009.

Putaran 6 (2010-2012)

- *Protocol to Implement the Eighth Package of Commitments under AFAS* ditandatangani di Hanoi, Vietnam pada tanggal 28 Oktober 2010.

ASEAN akan menyelesaikan dua paket berikutnya yaitu AFAS Paket 9 di tahun 2013 dan AFAS Paket 10 di tahun 2015.

### K. KOMITMEN SEKTOR KONSTRUKSI DALAM KERANGKA AFAS

Sesuai road map AFAS, Jasa Konstruksi sebagai jasa non PIS (*Priority Integration Sector*) harus memenuhi komitmen dengan membuka akses

pasar bagi pemasok jasa asing negara-negara anggota ASEAN dengan kepemilikan modal asing FEP (*Foreign Equity Participation*) sebesar 51% dalam AFAS Paket 8, sementara komitmen jasa konstruksi yang harus diberikan dalam AFAS Paket 10 tahun 2015 yaitu FEP 70%. Indonesia telah memberikan komitmen untuk Sektor Jasa Konstruksi dan Teknik Terkait bagi investor dari ASEAN dengan kepemilikan modal asing tidak melebihi 55% dalam bentuk Perusahaan Terbatas (PT) dan dalam bentuk *Joint Operation*. Komitmen Indonesia untuk Sektor Jasa Konstruksi dan Teknik Terkait dalam AFAS Paket 8 terdiri dari 8 CPC (*Central Product Classification*) yaitu:

1. Pekerjaan Prapemasangan pada Bidang Konstruksi (CPC 511)
2. Pekerjaan Konstruksi untuk Bangunan (CPC 512);
3. Pekerjaan Konstruksi untuk Rekayasa Sipil (CPC 513);
4. Pekerjaan Instalasi dan Perakitan (CPC 514 + 516);
5. Konstruksi Perdagangan Khusus (CPC 515);
6. Pekerjaan Akhir dan Perapihan Bangunan (CPC 517);
7. Jasa Penyewaan terkait Perlengkapan untuk Konstruksi atau Penghancuran Bangunan atau Pekerjaan Rekayasa Sipil dengan operator (CPC 518).

### L. ASEAN AGREEMENT ON MOVEMENT OF NATURAL PERSONS

Dalam rangka memfasilitasi pergerakan tenaga kerja terampil ASEAN telah ditandatangani Perjanjian Perpindahan Tenaga Kerja atau MNP (*Movement of Natural Person*) ASEAN di Kamboja pada bulan November 2012. Dalam implementasinya untuk jadwal komitmen khususnya moda pasokan 4 yang semula berada dalam satu penjadwalan dengan moda pasokan 1-3 dalam Paket AFAS 1-8, maka untuk penjadwalan komitmen AFAS Paket 9 tidak memasukkan moda pasokan 4. Sementara ASEAN Agreement on MNP bertujuan:

- Menyediakan hak dan kewajiban terkait dengan perpindahan tenaga kerja terampil di antara negara anggota ASEAN.
- Memfasilitasi perpindahan tenaga kerja terampil yang terkait dengan kegiatan perdagangan dan investasi di antara



- negara anggota ASEAN.
- Membangun prosedur yang transparan dan efisien dalam aplikasi formalitas keimigrasian terkait ijin tinggal sementara dari tenaga kerja terampil dimana perjanjian ini berlaku.
- Melindungi integritas perbatasan negara anggota dan melindungi tenaga kerja terampil domestik dan tenaga kerja terampil permanen di dalam teritori negara anggota.

Adapun untuk Sektor Jasa Konstruksi untuk mode 4, kategori tenaga kerja yang dikomitmen adalah *Directors, Managers* dan *Technical Expert/Advisors*.

#### M. IMPLIKASI LIBERALISASI JASA KONSTRUKSI DALAM KERANGKA MEA

Liberalisasi jasa konstruksi, tidak dapat dihindari lagi. Sejak Tahun 1994, melalui Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1994, Indonesia telah meratifikasi berdirinya *World Trade Organization* (WTO) dan menjadi salah satu negara dari 153 negara yang telah terdaftar sebagai anggota WTO. Di samping itu, melalui Keputusan Presiden Nomor 88 Tahun 1995, Indonesia juga telah meratifikasi ASEAN Free Trade Area (AFTA). Bahkan, tahun 2007 negara-negara anggota ASEAN telah menyepakati ASEAN Charter (Piagam ASEAN) dan ASEAN *Economic Community Blueprint* yang menjadi landasan penyatuan Masyarakat Ekonomi ASEAN tahun 2015. Seluruh anggota WTO dan AFTA telah berkomitmen untuk meletakkan pondasi

kesepakatan yang saling menguntungkan dengan menghilangkan berbagai hambatan dalam perdagangan, termasuk perdagangan jasa konstruksi, dalam rangka menciptakan perdagangan yang efisien dan persaingan yang sehat. Oleh sebab itu persaingan dalam bisnis jasa konstruksi semakin terbuka dan keras.

Kemudian berdasarkan Undang-Undang Nomor 18 tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi, badan usaha maupun tenaga kerja profesional asing di sektor konstruksi tidak dihalangi untuk beroperasi dan bekerja di Indonesia. Hal ini menimbulkan tantangan tersendiri manakala sebagian besar badan usaha nasional tidak cukup memiliki daya saing dan kemampuan menyelenggarakan pekerjaan konstruksi yang efisien dan efektif.

Implikasi liberalisasi perdagangan jasa tidak hanya berarti terbukanya pasar nasional bagi penyedia jasa asing, tetapi juga terbukanya pasar internasional bagi penyedia jasa nasional. Selama ini kita masih disibukkan dengan perdebatan tentang kesiapan kita serta upaya-upaya defensif untuk membatasi masuknya penyedia jasa konstruksi asing ke pasar nasional. Kita kurang menaruh perhatian untuk melakukan upaya pengembangan daya saing penyedia jasa nasional dalam menghadapi persaingan dengan badan usaha asing, baik di pasar nasional maupun upaya ofensif untuk

Gambar: Pembangunan Jalan





melakukan penetrasi ke pasar internasional. Indonesia, sebagai negara yang turut serta dalam perjanjian internasional bidang jasa akan mendapatkan keuntungan sekaligus ancaman. Tidak ada pilihan lain bagi para pelaku sektor jasa konstruksi nasional untuk mengikuti perkembangan yang ada. Kebijakan proteksi sebelumnya menjadi pelindung bagi penyedia jasa sektor konstruksi nasional tidak tepat lagi diterapkan dalam perkembangan perdagangan bidang jasa dalam perdagangan internasional. Liberalisasi perdagangan sektor jasa konstruksi harus dilihat sebagai suatu tantangan atau ujian bagi kemampuan serta kualitas perusahaan serta tenaga kerja profesional nasional di sektor ini.

Penyedia jasa konstruksi nasional diharapkan dapat memanfaatkan peluang MEA melalui pengembangan penetrasi pasar konstruksi internasional. Hal ini bertujuan untuk memperluas lapangan pekerjaan bagi tenaga kerja konstruksi Indonesia. Di samping itu, penetrasi jasa konstruksi di negara anggota ASEAN lainnya dapat dijadikan sebagai ajang promosi konstruksi nasional serta menjadi benchmarking terhadap daya saing bagi penyedia jasa konstruksi lokal, serta untuk memperoleh pengalaman yang nantinya akan diperlukan dalam menghadapi persaingan dengan penyedia jasa asing di pasar konstruksi nasional.

Penetrasi atau perluasan pasar jasa konstruksi ke negara lain perlu dilakukan dengan pertimbangan bahwa apabila hanya mengandalkan pasar jasa konstruksi dalam negeri tentunya akan sulit, karena suatu saat akan mengalami kejenuhan, dan melalui perluasan pasar diharapkan usaha konstruksi nasional tetap dapat berjalan. Beberapa peluang pasar konstruksi terdapat di beberapa negara ASEAN yang relatif sedang berkembang seperti Kamboja, Laos dan Myanmar, dimana meningkatnya kebutuhan infrastruktur dan properti didorong oleh pertumbuhan penduduk.

Hal lain yang perlu dilakukan adalah meningkatkan kemampuan dan kualitas tenaga kerja konstruksi nasional. Tenaga

kerja konstruksi yang belum memiliki standar dan sertifikat keahlian internasional menjadi kendala yang ada saat ini. Tenaga kerja merupakan salah satu unsur penting yang mempengaruhi kelangsungan dan kelancaran pelaksanaan pembangunan konstruksi. Hasil pekerjaan konstruksi yang berkualitas dapat diperoleh jika para pelaku bidang jasa konstruksi memiliki kompetensi dan profesionalisme yang tinggi sesuai bidang pekerjaannya.

Salah satu upaya peningkatan kualitas kompetensi dan profesionalisme adalah dengan sistem *quality assurance* dalam bentuk sertifikasi. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 18 Tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi, setiap bangunan konstruksi harus dibangun oleh perusahaan yang memenuhi syarat yang salah satunya memiliki tenaga kerja/teknik kompeten yang secara otentik dibuktikan melalui sertifikat tenaga teknik. Selanjutnya dalam Peraturan Pemerintah Nomor 28 tahun 2000 tentang Usaha dan Peran Masyarakat Jasa Konstruksi, dinyatakan bahwa tenaga kerja konstruksi harus mengikuti sertifikasi keterampilan kerja atau sertifikasi keahlian kerja yang dilakukan oleh Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi (LPJK).

Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi (LPJK) baik di tingkat nasional maupun daerah, memainkan peran penting dalam pengembangan tenaga kerja industri konstruksi melalui pelaksanaan fungsi akreditasi asosiasi profesi dan institusi pendidikan dan pelatihan (diklat), serta registrasi tenaga kerja. Semua pekerja industri konstruksi harus mempunyai sertifikat tenaga kerja yang dikeluarkan oleh asosiasi profesi atau institusi diklat, dan kemudian wajib melakukan registrasi di LPJK. Selain itu, pemahaman mengenai isu-isu lingkungan juga perlu dilakukan oleh pelaku konstruksi nasional, terutama untuk isu kerusakan lingkungan dan pemanasan global.

Tujuan sertifikasi adalah memberikan informasi objektif kepada para pengguna jasa bahwa kompetensi tenaga kerja yang bersangkutan memenuhi standar kompetensi yang ditetapkan untuk klasifikasi dan kualifikasinya.



Gambar: Pembangunan Gedung



Oleh sebab itu sudah seharusnya seluruh tenaga kerja konstruksi baik yang bekerja di dalam maupun luar negeri, mestinya berkewajiban untuk memiliki sertifikat.

Kemudian, dalam rangka melindungi dan mengatur segala sesuatu yang menjadi dampak perjanjian perdagangan jasa internasional bagi pelaku jasa konstruksi nasional, pemerintah telah menyiapkan aturannya, salah satunya adalah melalui Peraturan Menteri PU Nomor 05/PRT/M/2011 tentang Pedoman Pemberian Izin Perwakilan Badan Usaha Jasa Konstruksi Asing. Berdasarkan peraturan tersebut, terdapat beberapa kewajiban yang harus dipenuhi penyedia jasa konstruksi asing agar tetap dapat beroperasi di Indonesia, antara lain memiliki Izin Perwakilan Badan Usaha Jasa Konstruksi Asing, memiliki sertifikat badan usaha, dan melaksanakan *joint operation* (kerja sama operasi) dengan badan usaha

jasa konstruksi murni nasional pada setiap proyek konstruksi. Hal ini dapat dimanfaatkan oleh penyedia jasa konstruksi nasional untuk meningkatkan kemampuan konstruksi melalui transfer pengetahuan.

Undang-undang Jasa Konstruksi juga telah menggaris bawahi peran penting sektor jasa konstruksi dalam pembangunan untuk menciptakan bangunan fisik yang berfungsi mendukung pertumbuhan ekonomi dan perkembangan sosial ekonomi, maupun mendukung berkembangnya industri barang dan jasa. Sektor jasa konstruksi nasional perlu dikembangkan secara sistematis dengan menggunakan segenap potensi yang ada sehingga sektor jasa konstruksi nasional dapat memberikan dukungan dan kemampuan dalam pembangunan nasional.



# Industri Konstruksi Indonesia

## DR. Ir. Wahyu Utomo

*Asisten Deputi Perumahan, Pertanahan, dan Kerja Sama Pemerintah Swasta*

## Ani Suryati Ningsih, SH., MH.

*Kepala Bidang Pertanahan dan Kerja Sama Pemerintah Swasta*

*Kementerian Koordinasi Bidang Perekonomian*

Pembangunan sektor konstruksi, seperti subsektor infrastruktur, terbukti secara empiris memberikan peran signifikan terhadap pertumbuhan Produk Domestik Bruto (PDB).

**D**efinisi sektor konstruksi adalah suatu kegiatan yang hasil akhirnya berupa bangunan/konstruksi yang menyatu dengan lahan tempat kedudukannya, baik digunakan sebagai tempat tinggal ataupun sarana lain. Kegiatan konstruksi dapat mencakup pembangunan infrastruktur, perumahan, perkantoran, jaringan komunikasi dan lainnya.

### INDUSTRI KONSTRUKSI DAN PEREKONOMIAN

Sektor konstruksi seringkali mengambil peran strategis sebagai mesin pertumbuhan ekonomi. Ciri sektor ini yang menyerap banyak tenaga kerja, membutuhkan modal yang besar, dan menciptakan *multiplier effect* yang besar terhadap sektor lain, membuat sektor ini seringkali sukses mendorong pembangunan ekonomi banyak negara.

Pembangunan sektor konstruksi, seperti subsektor infrastruktur, terbukti secara empiris memberikan peran signifikan terhadap pertumbuhan Produk Domestik Bruto (PDB). Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh LPEM UI (2004), kegiatan pembangunan infrastruktur seperti pembangunan irigasi, jalan, listrik, dan pelabuhan dapat memberikan dampak positif terhadap Pertumbuhan PDB.

Contohnya, pada pembangunan irigasi. Apabila stok irigasi nasional ditingkatkan sebesar 10%, maka pertumbuhan PDB akan mengalami peningkatan sebesar 1,26%. Contoh lainnya adalah pada sektor jalan, dimana peningkatan stok jalan sebesar 10% akan meningkatkan pertumbuhan PDB sebesar 0,88%. Selain berdampak pada pertumbuhan ekonomi, pembangunan infrastruktur juga akan menyerap banyak tenaga kerja. Jika investasi infrastruktur mencapai Rp 1300 Triliun, maka penyerapan tenaga kerja secara langsung maupun tidak langsung dapat mencapai 12 juta setiap tahunnya (LPEM UI, 2004).

Dampak positif lainnya adalah daya dorongnya terhadap perkembangan industri pendukung kegiatan konstruksi seperti industri baja, industri semen, industri keramik dan lainnya. Jika pengembangan berbagai industri pendukung ini dapat dikelola dengan baik maka tentunya hal ini akan memberikan dampak yang positif pula pada neraca perdagangan nasional. Untuk itulah maka hilirisasi industri bahan mentah harus didukung agar kebutuhan dalam negeri dapat disediakan oleh industri di dalam negeri dan tentunya ini akan mempengaruhi neraca ekspor-impor nasional. Disamping itu tentu dampak positif lainnya adalah berkembangnya industri perbankan/ finansial untuk mendukung kegiatan di sektor konstruksi tersebut.



Selain memberikan dampak positif terhadap perekonomian, sektor konstruksi berpotensi memberikan dampak negatif. Sektor konstruksi ibarat pedang bermata dua yang dapat menusuk balik suatu negara dan menjatuhkan perekonomian negara tersebut, apabila tidak dikendalikan dengan baik. Jepang, Spanyol, dan Amerika Serikat merupakan "korban" keganasan sektor ini.

Seiring dengan ciri khasnya yang melibatkan modal dan pinjaman dalam jumlah besar, sektor konstruksi, khususnya properti, sarat akan spekulasi dan irasionalitas pasar. Masih segar diingatan kita bagaimana negara adidaya seperti Amerika Serikat dapat runtuh akibat *Subprime Mortgage*, atau negara besar seperti Spanyol yang harus menanggung lilitan hutang miliaran Euro akibat mangkraknya proyek infrastruktur, atau sering disebut proyek *white elephant*. Berikut sejumlah contoh krisis ekonomi yang bersumber dari mismanajemen sektor konstruksi.

## **KRISIS EKONOMI YANG BERSUMBER DARI SEKTOR KONSTRUKSI**

### **a. Jepang**

Pada periode 1980an, Jepang sukses mengcepat pertumbuhan ekonomi tinggi yang rata-rata tiap tahunnya mencapai 3,89% (diatas USA yang hanya 3,07%). Pertumbuhan tinggi ini harus terhenti karena pecahnya *housing bubble*, yang menyebabkan perekonomian Jepang mengalami stagnansi selama lebih dari sepuluh tahun (1991-2001). Pada periode tersebut rata-rata pertumbuhan ekonomi Jepang setiap tahunnya hanyalah 1,14%, jauh dibawah rata-rata negara maju lainnya (Harioka, 2006).

Krisis ini dimulai dari melonjaknya harga properti dan tanah di Jepang. Pertumbuhan ekonomi yang tinggi semenjak era 1960an, menyebabkan permintaan akan properti semakin meningkat di Jepang. Pertumbuhan ekonomi yang tinggi menyebabkan banyak warga Jepang memiliki kemampuan untuk membeli properti. Hal tersebut meningkatkan permintaan akan properti secara signifikan. Sebagaimana *nature* dari bisnis properti, dimana *supply* yang ditawarkan relatif kecil (keterbatasan lahan) dan membutuhkan waktu yang lama untuk pembangunan, kenaikan permintaan tersebut tidak dapat

di respon dengan *supply* yang memadai sehingga menyebabkan kenaikan harga properti dan tanah. Walaupun begitu, ekspektasi pertumbuhan ekonomi yang stabil dan tinggi membuat banyak warga Jepang tetap bersedia membeli (baik *cash* maupun kredit) properti tersebut. Hingga pada akhirnya, banyak properti di Jepang yang *overvalued* dan terjadilah gelembung (*bubble*) pada sektor properti.

Di tengah tingginya harga properti dan tanah, Bank of Japan, Bank sentral Jepang, melakukan kebijakan untuk menahan *supply* uang dan meninggikan tingkat suku bunga. Pada dasarnya kebijakan tersebut dilakukan untuk menghentikan inflasi harga properti dan menggenjot pertumbuhan ekonomi, akan tetapi efeknya justru berkebalikan. Harga properti tetap tinggi, dan ekonomi mulai melambat. Tingginya tingkat suku bunga membuat kredit semakin mahal dan menyebabkan terjadinya gagal bayar atas suatu properti. Hal tersebut akhirnya mengambrukkan perekonomian Jepang dan membuat harga lahan jatuh hingga 70%.

### **b. Spanyol**

Sebagaimana negara lainnya di kawasan Uni Eropa, Spanyol menikmati aliran dana segar dalam jumlah besar dan pertumbuhan ekonomi tinggi semenjak akhir 1990an. Hal tersebut mendorong dua hal yang pada akhirnya menyebabkan ambruknya perekonomian Spanyol. Pertama, investasi skala besar yang dilakukan oleh Pemerintah Pusat dan Daerah Spanyol untuk pembangunan infrastruktur, dimana pembiayaan untuk proyek infrastruktur tersebut berasal dari penerbitan obligasi dengan tenor jangka panjang. Kedua, melambungnya harga properti. Tercatat terjadi peningkatan harga rumah sebesar 150% dari tahun 1998 ke tahun 2004.

Investasi infrastruktur skala besar yang dilakukan Pemerintah Pusat dan Daerah Spanyol menjadi bumerang yang mematikan perekonomian. Infrastruktur skala besar yang dibangun sekarang mangkrak atau tidak beroperasi maksimal. Proyek-proyek infrastruktur skala besar tersebut sering disebut sebagai proyek *white elephant*. Banyak proyek *white elephant* ini berasal dari sektor



Bandara. Selama 20 tahun terakhir, sekitar 48 bandara regional dibangun di Spanyol dan saat ini hanya 11 diantaranya menghasilkan keuntungan. Contohnya Bandara Huesca yang dibuka pada tahun 2007, akan tetapi hanya menarik pengunjung sebanyak 6.228/tahun (2009) dan mencatatkan kerugian sebesar Euro 6 juta per tahun (Govan, 2011). Kedua, melambungnya harga properti. Sebagaimana umumnya negara yang mengalami pertumbuhan ekonomi tinggi, harga properti di Spanyol melambung tajam. Hal tersebut didorong dengan mudahnya mendapatkan kredit properti dan jangka waktu kredit yang panjang (40-50 tahun). Tingginya permintaan properti membuat harga properti menjadi *overvalued*, menciptakan gelembung properti, dimana pada akhirnya gelembung tersebut pecah pada akhir tahun 2007. Pecahnya gelembung tersebut membuat harga properti di Spanyol jatuh dan membuat angka gagal bayar melambung tinggi. Hal tersebut menciptakan efek berantai pada perekonomian Spanyol.

Kedua contoh di atas menunjukkan betapa sektor konstruksi dapat memberikan pengaruh besar bagi perekonomian suatu bangsa. Kebijakan Pemerintah dan Bank Sentral dalam mengendalikan sektor ini memegang peran kunci. Seringkali Pemerintah, Bank Sentral dan pasar terlena

oleh pertumbuhan ekonomi tinggi, sehingga menyebabkan mereka menjadi tidak berhati-hati. Sebagaimana diungkapkan Ekonom Amerika, Hyman Minsky, bahwa pada masa perekonomian stabil, masyarakat cenderung menjadi spekulatif dan melakukan pinjaman tanpa perhitungan yang jelas. Hal tersebut berujung ketika jumlah pinjaman melebihi jumlah pemasukan, yang pada akhirnya akan menyebabkan krisis finansial. Hal inilah yang sering terjadi pada sektor konstruksi, dimana pada masa perekonomian stabil, Pemerintah dan Pasar berlomba-lomba untuk membangun, tetapi kurang memperhitungkan aspek keamanan investasi. Sifat spekulatif tersebut yang pada akhirnya menyebabkan krisis ekonomi, sebagaimana yang terjadi di Jepang dan Spanyol.

## TINJAUAN MAKROEKONOMI SEKTOR KONSTRUKSI

Kontribusi sektor konstruksi terhadap PDB nasional mencapai 10,2% (BPS, 2012). Angka tersebut memang masih di bawah sektor industri pengolahan yang mencapai 24,8% dan pertambangan galian yang mencapai 11,1%, akan tetapi sektor konstruksi memberikan dampak secara tidak langsung terhadap kedua sektor tersebut. Bahan baku konstruksi, seperti semen, batu, dan besi baja berasal dari kedua sektor tersebut, sehingga perkembangan sektor konstruksi tentunya



akan mendorong perkembangan sektor industri pengolahan dan pertambangan galian. Hal tersebut menunjukkan bahwa sektor konstruksi memegang peran sentral dalam pembangunan ekonomi Indonesia.

Secara makro ada empat hal yang perlu jadi perhatian dan menjadi landasan analisis sektor konstruksi. Pertama, pertumbuhan sektor konstruksi. Kedua, pelaku sektor konstruksi. Ketiga, jenis pekerjaan sektor konstruksi, dan keempat, persebaran pasar sektor konstruksi.

Pertama, secara umum, sektor konstruksi Indonesia mengalami pertumbuhan tinggi setiap tahunnya. Rata-rata pertumbuhan nilai konstruksi pada tahun 2005-2011 mencapai 36,69%. Pertumbuhan tertinggi pada periode tersebut tercatat pada tahun 2009 yang mencapai 150,57% dan terendah pada tahun 2006 yang hanya 6,87% (BPS, 2012). Besarnya angka pertumbuhan ini menjadi sinyal bahwa sektor konstruksi masih akan menikmati pertumbuhan tinggi, mengingat Indonesia masih akan terus membangun guna mempercepat pertumbuhan ekonominya.

Kedua, sebagian besar proyek konstruksi Indonesia masih berasal dari Pemerintah, BUMN dan BUMD, dengan kontribusi sebesar 70,46% atau senilai dengan USD 22,9 Miliar (AKI, 2013). Pemerintah menyumbangkan 39,07% atau senilai USD 12,7 Miliar, sedangkan BUMN dan BUMD menyumbangkan 31,38% atau sebesar USD 10,2 Miliar. Sisanya atau senilai USD 9,6 miliar berasal dari sektor swasta, yang terbagi atas investasi *Domestic Direct Investment* (DDI), *Foreign Direct Investment* (FDI) dan *join fund*. Ketiga, jenis pekerjaan sektor konstruksi dibagi tiga (3), yaitu konstruksi bangunan gedung, bangunan sipil dan khusus. Pada tahun 2011, 53,78% dari konstruksi berasal dari konstruksi bangunan sipil. Hal ini merupakan fenomena yang baru berkembang beberapa tahun terakhir. Biasanya, pekerjaan konstruksi didominasi oleh konstruksi bangunan gedung. Pada tahun 2004, 41% dari pekerjaan konstruksi berasal dari pembangunan gedung. Tren tersebut mulai membalik, terutama pada tahun 2009, dimana pertumbuhan jenis pekerjaan

bangunan sipil melonjak tajam menjadi 197,82%. Hal ini ditenggarai disebabkan oleh semakin besarnya anggaran infrastruktur yang dikucurkan oleh Pemerintah Pusat dan Daerah. Selain itu, khusus pada tahun 2009 sedang dilaksanakan program stimulus fiskal, dimana salah satunya menasar pada proyek infrastruktur.

Keempat, pasar konstruksi Indonesia masih terkonsentrasi di Pulau Jawa. Pada tahun 2011, 64,05% proyek konstruksi nasional senilai Rp 237 Triliun dilaksanakan di Pulau Jawa. Jakarta masih menjadi pusat konsentrasi pembangunan, dimana nilai konstruksi mencapai Rp 91 Triliun atau 25% pasar konstruksi nasional. Hal ini menunjukkan bahwa pembangunan di luar pulau Jawa masih butuh untuk dikembangkan. Provinsi diluar pulau Jawa yang memiliki pasar konstruksi yang cukup besar adalah Sumatera Utara, Riau dan Kalimantan Timur. Berturut-turut nilai proyek konstruksi di tiga provinsi tersebut adalah Rp 14,8 Triliun, Rp 14,3 Triliun, dan Rp 11 Triliun.

Kecilnya nilai investasi sektor konstruksi diluar pulau Jawa diperparah dengan mahalnya harga bahan bangunan. Mahalnya harga bahan bangunan menyebabkan sejumlah daerah sulit berkembang karena ongkos konstruksi sangat mahal. Berdasarkan Indeks Kemahalan Konstruksi (IKK) yang dirilis oleh BPS, menunjukkan bahwa harga bahan konstruksi untuk wilayah Indonesia Timur relatif mahal. IKK untuk wilayah Maluku, Maluku Utara, Papua Barat, dan Papua berturut-turut mencapai 110, 110,43, 142,98, dan 210,1.

## INDUSTRI KONSTRUKSI DAN MASYARAKAT EKONOMI ASEAN

### a. Industri konstruksi Indonesia dalam pasar ASEAN

Penerapan Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) dapat menjadi peluang sekaligus ancaman bagi pengusaha konstruksi nasional Indonesia. Diterapkannya MEA akan membuka pasar konstruksi Asia Tenggara untuk dimasuki oleh pengusaha konstruksi nasional dan begitu juga sebaliknya. Saat MEA diterapkan, kue investasi konstruksi di Indonesia dapat dimasuki oleh pengusaha



konstruksi yang berasal dari Malaysia, Thailand, Singapura, dan lainnya. Hal tersebut tentu membuat pengusaha lokal Indonesia akan memiliki banyak pesaing baru. Harapannya, persaingan tersebut akan menciptakan efisiensi dan meningkatkan kapasitas pelaku usaha industri konstruksi nasional. Disisi lain, pengusaha konstruksi nasional harus melihat MEA sebagai peluang, dimana akan ada pasar-pasar baru yang terbuka dan siap untuk dimasuki.

Secara umum, kue konstruksi Indonesia merupakan yang terbesar. Pada tahun 2012, nilai proyek konstruksi Indonesia mencapai US\$ 32,4 Miliar, tertinggi dikawasan ASEAN. Angka tersebut masih di atas Thailand, yang "hanya" US\$ 31,2 Miliar, bahkan jauh di atas Filipina yang sebesar US\$ 8 Miliar.

Saat ini terdapat lima (5) negara yang memiliki pasar konstruksi terbesar di kawasan ASEAN, yaitu Indonesia, Thailand, Singapura, Malaysia dan Filipina. Total investasi konstruksi dari lima negara tersebut mencapai US\$ 97,7 Miliar. Diantara kelima negara tersebut, share pasar konstruksi Indonesia mencapai 33,16%, tertinggi dibandingkan yang lain. Share Thailand mencapai 31,9%, Singapura 23,2%, Filipina 8,1% dan Malaysia 3,48%.

Lima negara tersebut sedang mengalami periode pertumbuhan sektor konstruksi yang pesat. Rata-rata pertumbuhan sektor konstruksi di lima negara tersebut pada tahun 2012 mencapai 11,68%. Dimana, pertumbuhan tertinggi dicatat oleh Malaysia yang mencapai 18%, disusul dengan Filipina yang mencapai 14,4%. Pertumbuhan pesat ini menjadi indikasi bahwa pertumbuhan sektor konstruksi di kawasan ASEAN sangat menjanjikan.

Fenomena yang cukup unik adalah negara-negara ASEAN memiliki ketergantungan yang cukup rendah terhadap sektor konstruksi. Berbeda dengan Indonesia, yang kontribusi sektor konstruksi terhadap PDB mencapai 10,2%, empat negara lainnya memiliki kontribusi yang relatif rendah. Contohnya Singapura, dimana sektor konstruksi hanya memberikan kontribusi sebesar 4,1% terhadap PDB. Sedikit lebih rendah, kontribusi

sektor konstruksi di Thailand hanya mencapai 2,67% dari PDB.

Dari segi asal investasi, kecenderungan investasi sektor konstruksi negara-negara ASEAN berasal dari sektor swasta. Berbeda dengan Indonesia yang kontribusi Pemerintah dan BUMNnya mencapai 70%, sektor swasta di beberapa negara ASEAN lainnya memegang peran yang lebih dominan. Contohnya Singapura, yang kontribusi sektor swastanya mencapai 67%. Senada dengan Singapura, investasi konstruksi swasta di Thailand dan Filipina lebih tinggi daripada Pemerintah. Berturut-turut kontribusi investasi sektor swasta sebesar 53,26% dan 75,14%.

### **b. Menyambut Masyarakat Ekonomi ASEAN**

Indonesia dihadapkan pada semakin dekatnya penerapan Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA). Tidak dapat dipungkiri, pasar konstruksi Indonesia sangat menggiurkan. Kelas menengah yang terus meningkat, dan komitmen Pemerintah dalam membangun infrastruktur tentunya mendongkrak pasar konstruksi Indonesia. Melalui MEA, pasar potensial tersebut akan diserbu oleh berbagai perusahaan konstruksi di kawasan ASEAN. Dua hal yang menjadi pertanyaan adalah, pertama, sejauh mana perusahaan konstruksi nasional dapat bersaing. Kedua, mampukah perusahaan konstruksi nasional memanfaatkan MEA untuk melakukan ekspansi ke berbagai negara di kawasan ASEAN.

Pertama, perusahaan konstruksi Indonesia akan menghadapi persaingan yang semakin kuat dengan perusahaan dari luar negeri. Perusahaan konstruksi nasional yang banyaknya merupakan BUMN masih terkesan hanya ingin menguasai pangsa pasar yang ada di Indonesia. Untuk saat ini, hal tersebut sangat wajar karena kebutuhan pembangunan infrastruktur untuk mendukung MP3EI saja sudah mencapai Rp 2700 Triliun hingga 2025. Hal inilah yang memberikan kesan bahwa perusahaan konstruksi nasional dipersiapkan hanya untuk menjadi pemain di sektor konstruksi di Indonesia. Namun demikian sebenarnya kebutuhan pembangunan infrastruktur di negara-negara



berkembang di kawasan ASEAN juga cukup banyak sehingga sudah saatnya perusahaan konstruksi nasional juga dapat berpartisipasi dalam pembangunan infrastruktur di luar Indonesia.

Untuk itu maka kemampuan manajemen dan teknik konstruksi harus senantiasa ditingkatkan agar perusahaan konstruksi nasional mampu untuk bersaing dengan perusahaan konstruksi lainnya. Jika perusahaan konstruksi nasional ingin berkiprah di arena yang lebih luas maka tentunya pengalaman internasional harus dapat ditingkatkan dan itu harus dimulai saat ini juga. Untuk itu maka sudah selayaknya perusahaan konstruksi nasional yang besar mulai meningkatkan kiprahnya di luar wilayah Indonesia sementara perusahaan konstruksi nasional yang lebih kecil dapat mengambil pangsa konstruksi yang ada di Indonesia sehingga kesinambungan masih tetap terjaga.

Kedua, Sebagaimana disebutkan diatas dan memang harus diakui bahwa ekspansi perusahaan konstruksi nasional ke luar Indonesia masih sangat terbatas. Besarnya kue di dalam negeri membuat pengusaha konstruksi enggan melihat pasar di luar negeri. Contohnya, di Kamboja, perusahaan konstruksi dari Malaysia, Singapura dan Thailand sudah melakukan ekspansi ke negara tersebut. Berturut-turut jumlah perusahaan yang berada di Kamboja sebanyak 18, 9 dan 21. Jumlah tersebut sangatlah jauh dibandingkan dengan Indonesia yang hanya "menaruh" tiga (3) perusahaan disana.

### c. Langkah-langkah perbaikan SDM

Antisipasi dampak negatif penerapan MEA terhadap sektor konstruksi harus dimulai dari pengembangan dan perlindungan Sumberdaya Manusia (SDM) sektor konstruksi. Ekspansi berbagai perusahaan konstruksi asing dikhawatirkan akan menendang SDM konstruksi Indonesia keluar dari pasar tenaga kerja. Perusahaan asing tersebut dikhawatirkan akan lebih memilih menggunakan SDM negara mereka dibandingkan menggunakan SDM lokal. Hal ini yang wajib diantisipasi Pemerintah dengan menerapkan sejumlah langkah kebijakan.

Pertama, Pemerintah harus menerapkan

aturan yang mewajibkan menggunakan tenaga kerja lokal. Tentu hal ini harus diimbangi dengan upaya pemerintah dan dunia pendidikan nasional untuk mempersiapkan tenaga-tenaga ahli konstruksi yang handal. Peningkatan kualitas tenaga kerja nasional ini harus mencakup seluruh tingkatan pendidikan, baik tenaga kerja keahlian atau kejuruan, namun juga untuk tenaga kerja

yang lebih tinggi kualitasnya. Penyebaran pusat-pusat pendidikan harus juga dilakukan sehingga ketersediaan tenaga kerja yang handal ini akan terjadi di seluruh wilayah Indonesia.

Kalau kita berbicara tentang konstruksi maka tentu jenis tenaga kerja yang diperlukan terutama tenaga kerja teknik. Pertanyaan berikutnya adalah seberapa banyak tenaga yang diperlukan dan bagaimana daya serapnya? Hal ini bisa dijawab sebagai berikut.

Sebagaimana kita ketahui bersama bahwa dengan visi yang sudah ditetapkan di dalam dokumen MP3EI bahwa pada tahun 2025, bangsa Indonesia mempunyai target bahwa pendapatan perkapita akan mencapai US\$ 14.000-16.000 dan untuk mencapai hal itu akan diperlukan dukungan pembangunan infrastruktur sebesar Rp 2700 Triliun, khusus di 6 koridor ekonomi saja. Berdasarkan hasil analisis komparatif dengan negara-negara lain, untuk mencapai tingkat pendapatan perkapita sebagaimana ditargetkan tersebut diatas, dibutuhkan kemampuan untuk menciptakan tenaga teknik di Indonesia sebanyak 600 orang per 1 juta penduduk

**“Kontribusi sektor konstruksi terhadap PDB nasional mencapai 10,2% (BPS, 2012). Angka tersebut memang masih dibawah sektor industri pengolahan yang mencapai 24,8% dan pertambangan galian yang mencapai 11,1%, akan tetapi sektor konstruksi memberikan dampak secara tidak langsung terhadap kedua sektor tersebut.”**

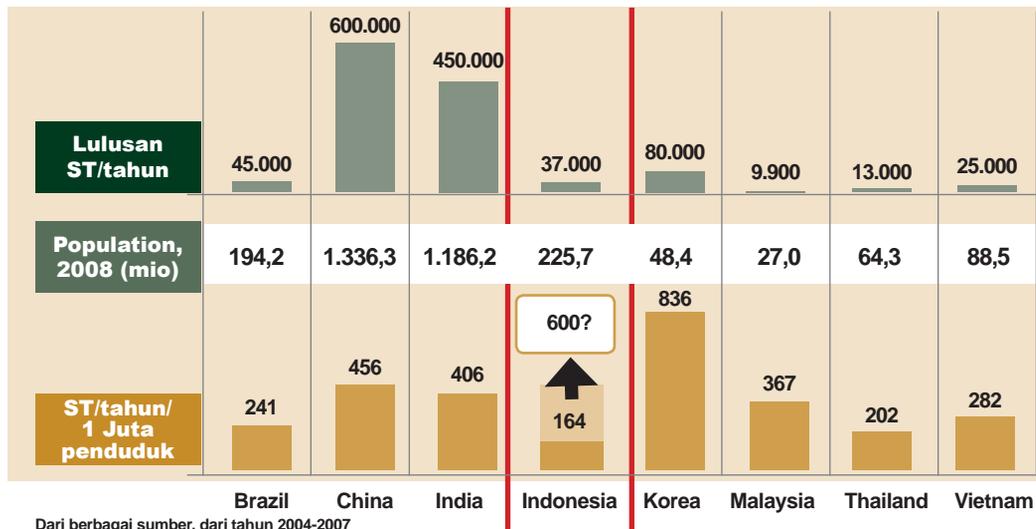


pertahunnya. Sementara berdasarkan data dari Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, ternyata Indonesia hanya baru bisa menciptakan 164 orang tenaga teknik per 1 juta penduduk pertahunnya. Sehingga dengan demikian tentunya Indonesia harus mampu mengejar ketertinggalan tersebut terlebih daya serap tenaga teknik yang masih besar untuk mendorong pembangunan infrastruktur di Indonesia. Namun demikian, pertanyaan berikutnya adalah siapa yang akan menyerap tenaga kerja teknik lokal tersebut. Meskipun alternatifnya hanya ada 2 yaitu tenaga kerja konstruksi diserap oleh perusahaan konstruksi nasional atau perusahaan konstruksi internasional, namun sebaiknya tenaga-tenaga teknik terbaik yang dihasilkan oleh lembaga pendidikan nasional dapat diserap oleh perusahaan konstruksi nasional.

Kedua, Pemerintah harus melakukan sertifikasi tenaga kerja konstruksi. Hal ini sangat penting untuk mempersiapkan tenaga kerja konstruksi nasional agar mampu bersaing dengan tenaga kerja konstruksi asing. Program sertifikasi yang dilanjutkan dengan peningkatan kemampuan tenaga

kerja konstruksi nasional melalui berbagai kegiatan pelatihan yang berkesinambungan harus dapat dilakukan di setiap daerah. Tentu peningkatan kualitas SDM yang akan dimiliki oleh tenaga kerja konstruksi nasional harus diimbangi dengan kompensasi yang tepat agar migrasi tenaga kerja konstruksi nasional yang bekerja di perusahaan konstruksi nasional ke perusahaan konstruksi asing dapat diminimalkan.

Ketiga, Pemerintah dan perusahaan konstruksi nasional harus bersama-sama meningkatkan kegiatan *Research and Development* di bidang konstruksi dengan menggunakan tenaga kerja teknik konstruksi nasional. Untuk itu mungkin perlu dipertimbangkan pengembangan *Center of Excellence* khususnya di bidang konstruksi. Berbagai metoda konstruksi yang efisien yang telah digunakan di manca negara merupakan hasil pengembangan yang dilakukan oleh ahli konstruksi Indonesia dan tentunya hal ini harus terus diupayakan agar hasil karya yang dapat dibanggakan akan senantiasa diciptakan oleh tenaga-tenaga ahli konstruksi nasional.





# Inovasi Pengembangan Pasar Konstruksi

# Inovasi Pengembangan Pasar Konstruksi

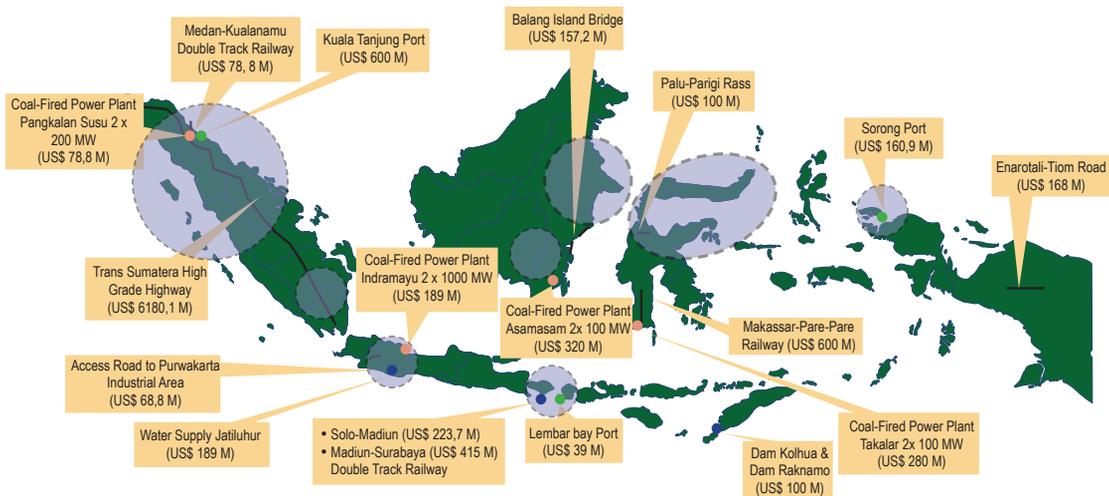
## Pusat Pembinaan Sumber Daya Investasi

Pemberlakuan Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) tahun 2015 dapat memberikan dampak positif sekaligus negatif bagi Indonesia, khususnya para pengusaha dan pekerja.

Pada tahun 2014, Pemerintah melalui Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian akan membentuk Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPPI) yang salah satu tugas pokoknya adalah menetapkan percepatan penyediaan Infrastruktur Prioritas. Terdapat 56 Proyek Prioritas (Gambar 1. dan Gambar 2.) sebagai *pipeline project* pertama untuk KKPPi – 15 proyek akan *Groundbreaking* di tahun di 2014. Proyek-proyek ini akan merupakan peluang

besar bagi pasar di bidang konstruksi dalam negeri dan akan membutuhkan banyak tenaga kerja. Di lain pihak, dengan diberlakukannya Liberalisasi Jasa Konstruksi ASEAN pada tahun 2015, akan menimbulkan dampak masuknya tenaga-tenaga kerja ASEAN untuk memperebutkan pasar konstruksi dalam negeri. Selain itu ada beberapa Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) yang memerlukan dukungan infrastruktur agar dapat memberikan manfaat bagi perekonomian regional dan nasional (Gambar 3.)

### Pemerintah akan memprioritaskan pembiayaan untuk 24 proyek infrastruktur utama/strategis mulai 2014



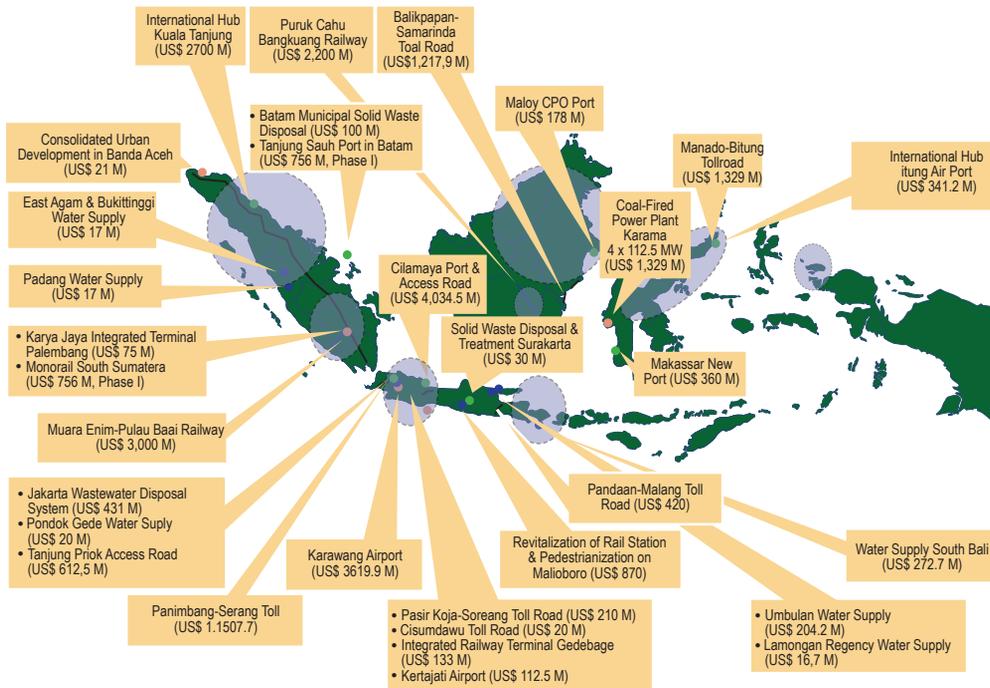
Notes : Exchange rate IDR/US\$=10.000;Palapa Ring (US\$ 280 M) is a priority project but no displayed (multi-corridor scale project)  
\*) development of existing port

Following the 3 pillars of MP3EI, the entire process of selecting priority infrastructure projects is based on :

- Urgency of the project; ease of implementation (readiness level); social, economic, and environmental effects;
- Supporting Production Centers or Investment-Focused Areas with strategic value, coupled with a high level of investment readiness, for example : Sei Mangkei, Maloy, Bitung, karawang.
- Project's contribution to strengthening National Connectivity

Gambar 1. Dua Puluh Empat Proyek Infrastruktur Utama/Strategis Mulai 2014

Disamping itu, 32 proyek (US\$ 29 Milyar) yang berlokasi di pusat-pusat pertumbuhan ekonomi akan didorong sebagai proyek prioritas dengan pola PPP (sebelum 2017)



Gambar 2. Tiga Puluh Dua Proyek Infrastruktur Utama/Strategis Mulai 2014

Notes : Exchange rate IDR/US\$=10,000  
 \*) expansion of current Padang Water Supply facilities

- Following the 3 pillars of MP3EI, the entire process of selecting priority infrastructure projects is based on :
- Urgency of the project; ease of implementation (readiness level); social, economic, and environmental effects;
  - Supporting Production Centers or Investment-Focused Areas with strategic value, coupled with a high level of investment readiness, for example : Sei Mangkei, Maloy, Bitung, karawang.
  - Project's contribution to strengthening National Connectivity

Gambar 3. Kawasan Ekonomi Khusus di Indonesia



**PROYEKSI KEBUTUHAN SDM**

Berdasarkan prioritas percepatan pembangunan tersebut akan dibutuhkan Sumber Daya Manusia (SDM) konstruksi per koridor adalah sebagai berikut :

### SDM per Koridor

Berdasar kebutuhan SDM Konstruksi dan Minus Konstruksi

KE SUMATERA	KE JAWA	KE KALIMANTAN	KE SULAWESI	KE BALI - NUSA TENGGARA	KE PAPUA - MALUKU	
<b>KEBUTUHAN SDM KESELURUHAN</b>						<b>JUMLAH 3.592.034</b>
889.933	1.111.893	431.097	259.024	337.550	562.538	
<b>KEBUTUHAN SDM KONSTRUKSI</b>						<b>JUMLAH 2.186.036</b>
625.128	678.762	226.811	148.426	183.927	323.928	
<b>KEBUTUHAN SDM MINUS KONSTRUKSI</b>						<b>JUMLAH 1.405.998</b>
264.804	433.131	204.285	110.598	153.623	239.556	

Bila dirinci ke dalam tingkat pendidikan, maka dibutuhkan SDM dengan tingkat pendidikan per koridor adalah sebagai berikut :

### SDM per Koridor

Berdasar Tingkat Pendidikan

	KE SUMATERA	KE JAWA	KE KALIMANTAN	KE SULAWESI	KE BALI - NUSA TENGGARA	KE PAPUA - MALUKU	
<b>KEBUTUHAN SDM</b>							<b>JUMLAH 3.592.034</b>
SD	8.003	10.048	5.350	2.936	5.085	6.370	
SD/2	80.787	102.706	44.504	24.675	28.059	58.291	
SD/3	115.685	147.514	55.035	32.665	39.282	73.660	
SD/4	369.459	442.542	187.800	104.608	137.299	214.852	
SD/5	516.009	409.063	193.408	95.157	129.825	209.565	
	889.933	1.111.893	431.097	259.024	337.550	562.538	



Secara lebih lengkapnya, resume kebutuhan SDM konstruksi dan non konstruksi untuk memenuhi prioritas percepatan pembangunan tersebut adalah sebagai berikut :

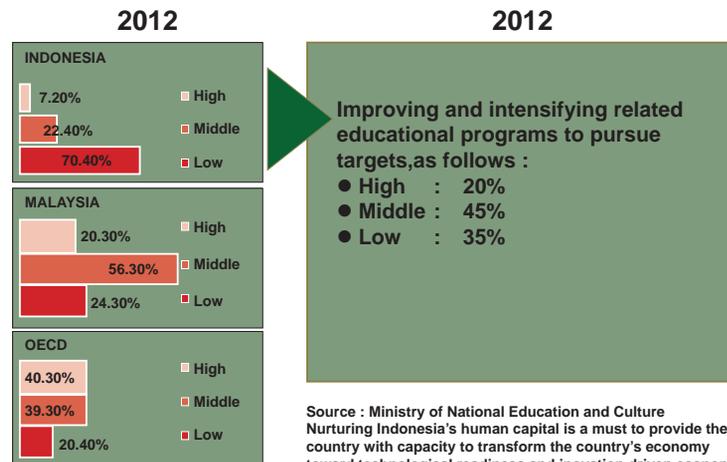
**Resume Keseluruhan**

RESUME KESELURUH KORIDOR							
INVESTASI EKONOMI							
		S3	S1/2	D2/3	SMK/A	SMP/SD	Jumlah
1	Pertanian	275	3.924	5.240	18.086	33.089	60.614
2	Pertambangan	5.336	71.894	115.511	345.591	363.886	902.217
3	Industri LM Tech	1.330	12.163	16.807	50.421	74.104	154.824
4	Industri High Tech	6.504	41.265	38.488	105.879	101.574	293.709
5	Pengembangan & Konstruksi	4.469	33.764	38.345	125.760	106.956	309.294
6	Pariwisata	3.822	27.526	34.213	142.080	94.486	302.126
<b>Jumlah</b>		<b>21.734</b>	<b>190.536</b>	<b>248.60</b>	<b>787.816</b>	<b>774.096</b>	<b>2.022.785</b>
INFRA STRUKTUR							
		S3	S1/2	D2/3	SMK/A	SMP/SD	Jumlah
1	Investasi Infrastruktur	12.913	131.440	189.696	569.089	463.134	1.366.272
2	Infrastruktur APBN	1.147	17.026	26.552	79.655	78.597	202.977
<b>Jumlah</b>		<b>14.060</b>	<b>148.466</b>	<b>216.248</b>	<b>648.744</b>	<b>541.732</b>	<b>1.569.249</b>
<b>JUMLAH TOTAL</b>		<b>35.795</b>	<b>339.002</b>	<b>464.851</b>	<b>1.436.559</b>	<b>1.315.827</b>	<b>3.592.034</b>

**TARGET PENGEMBANGAN SDM**

Berdasarkan data dari Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, dari tahun 2012 hingga 2015 akan dilakukan program-program pengembangan pendidikan berdasarkan tingkat pendidikan sebagai berikut :

**Target Pengembangan SDM**



Perusahaan jasa konstruksi dan tenaga konstruksi yang beroperasi di Indonesia diharapkan dapat mempersiapkan sebaik-baiknya dalam menghadapi pasar bebas seiring dengan pemberlakuan Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) tahun 2015. Sektor jasa konstruksi merupakan pilar penting guna meningkatkan perekonomian Indonesia dalam menghadapi pasar bebas ASEAN yang pemberlakuannya tinggal dua tahun lagi.

Hal ini adalah peluang besar bagi para pengusaha dan pekerja, serta masyarakat Indonesia pada umumnya juga merupakan peluang konglomerasi Indonesia untuk ekspansi ke negara-negara ASEAN menjadi begitu terbuka. Mereka bisa mendirikan kantor cabang, bahkan pabrik di negara tetangga. Peluang para pekerja untuk bekerja di luar negeri pun semakin lebar, tidak hanya sebagai tenaga informal seperti pembantu rumah tangga atau pekerja kasar seperti saat ini.

Pemberlakuan Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) tahun 2015 dapat memberikan dampak positif sekaligus negatif bagi Indonesia, khususnya para pengusaha dan pekerja. Para investor dan pekerja asing, bisa jadi akan memenuhi Indonesia, bahkan hingga tingkat kabupaten/kota pada tahun 2015 mendatang. Sementara warga Indonesia malah jadi penonton di negerinya sendiri karena semua lahan usaha dan pekerjaannya diambil alih oleh orang asing. Oleh karena itu perlu dilakukan persiapan serius dalam menghadapi AEC 2015 tersebut agar tidak kalah bersaing dengan negara lain. Dibutuhkan kompetensi yang mumpuni dari para pelaku usaha terutama dalam bidang peningkatan mutu sumber daya manusia. Pemerintah bersama-sama dengan para akademisi, pengusaha dan stake holder lainnya harus dapat merumuskan kebijakan dan strategi peningkatan SDM dibidang jasa konstruksi, agar para pelaku jasa konstruksi dalam negeri dapat bersaing.

## **KLUSTER AKADEMIK UNTUK MENINGKATKAN SDM DALAM RANGKA Mendukung Industri Jasa Konstruksi Menghadapi Liberalisasi Jasa Konstruksi ASEAN 2015**

Salah satu pilar Master Plan Percepatan Pengembangan Ekonomi Indonesia (MP3EI) adalah percepatan kemampuan sumber daya

manusia dan Iptek nasional. Pilar ketiga itu kita tujukan untuk mendukung akselerasi proses transformasi pembangunan ekonomi dari *efficiency driven economy* di masa kini, menjadi *innovation driven economy* di kurun waktu beberapa tahun mendatang. Untuk itu diperlukan peningkatan kapasitas pengetahuan --*knowledge capacity*-- masyarakat agar sanggup mengelola sumber daya alam secara inovatif, --baik yang berupa kekayaan alam, kekayaan tradisi dan budaya hingga lokasi geostrategis. Kebijakan ekonomi yang tidak mendorong berbasis *value added* tidak mampu berdaya saing, mematikan kreativitas, dan inovasi.

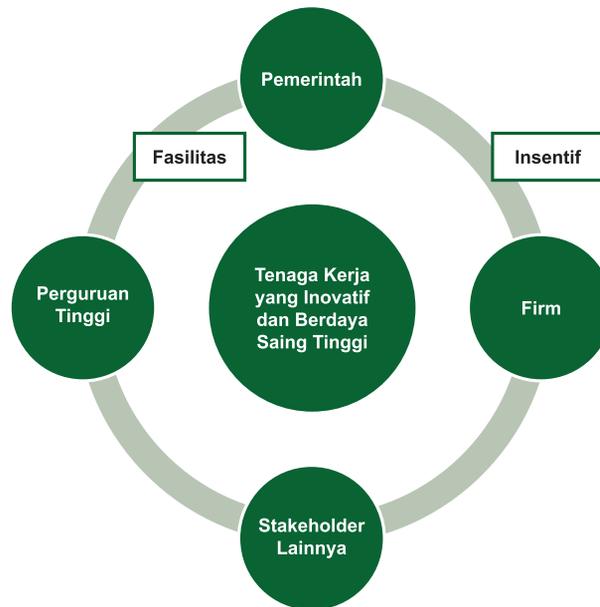
Untuk menunjang penyiapan sumber daya manusia dibidang industry dan teknologi sedini dibutuhkan suatu *system academic cluster* (Gambar 4.), yaitu wadah bagi Perguruan tinggi, Sektor swasta/BUMN (Perusahaan) dan pemerintah untuk menyiapkan tenaga-tenaga terdidik sedini mungkin.

Sistem cluster akademik adalah salah satu model untuk percepatan inovasi iptek (*innovation spreading*), dimana terjadi pemusatan secara geografis perusahaan yang saling terhubung, khususnya pemasok dan penyedia layanan, perusahaan-perusahaan di industri yang terkait, dan lembaga terkait (misalnya universitas, lembaga standar, dan asosiasi perdagangan), di mana bidang yang terlibat adalah bidang yang bersaing tetapi juga bekerja sama, Porter (2011). Ide dasar *clustering* ini adalah keunggulan kompetitif dapat terwujud melalui manajemen strategis dan peningkatan aktivitas perusahaan atau Mata Rantai (*Value Chains*).

Pengembangan *Academic Research Cluster* sebagai suatu fasilitas inovasi teknologi baik untuk industri maupun konstruksi yang difasilitasi oleh pemerintah, adalah untuk membentuk sebuah kluster penelitian transisi dan penyiapan tenaga-tenaga konstruksi untuk memacu industrialisasi di Indonesia melalui kerjasama inovasi dan R&D antara industri, akademi, dan pemerintah. Proyek ini direncanakan untuk membangun fasilitas yang dapat membantu sektor swasta dalam inkubasi teknologi dan industrialisasi teknologi pendukung di tiga area. Pemanfaatan sektor bisnis dan pencocokan pengetahuan antara akademi / lembaga penelitian dan industri adalah elemen kunci



Skema/bagan SistemKlusterAkademik



keberhasilan. Peran pemerintah dalam *system academic cluster* ini dapat berupa pemberian fasilitas-fasilitas tertentu kepada perguruan tinggi baik negeri maupun swasta, perusahaan/badan usaha yang terlibat, serta mendorong mendorong stake holder lainnya untuk dapat berpartisipasi. Sedangkan pembiayaan pembangunan *system academic cluster* ini dapat digunakan skema pembiayaan Kerjasama Pemerintah-Swasta/PPP. *Sistem Academic Cluster* sangat dibutuhkan sebagai penyiapan tenaga-tenaga muda yang inovatif baik dibidang industry maupun sector konstruksi untuk dapat berkompetisi baik untuk menghadapi

Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) maupun era pasar bebas global lainnya. Dengan *system academi cluster* ini diharapkan diantaranya dapat :(1) meningkatkan produktivitas melalui akses kepada input dan Tenaga Kerja, informasi dan pengetahuan, kelembagaan dan barang publik serta insentif terhadap peningkatan kinerja; (2) dapat mendorong inovasi melalui persepsi yang jelas dan cepat dari kebutuhan pembeli, belajar mengenai tren perkembangan industri dan teknologi ; (3) kluster dapat mendorong pembentukan formasi bisnis baru melalui kolaborasi.

# Pengembangan Pasar Konstruksi Dalam Negeri oleh Swasta Nasional

Sepanjang 2012 arus investasi ke Indonesia menunjukkan kinerja yang positif. Derasnya arus investasi khususnya investasi asing merupakan imbas dari krisis global dimana Indonesia menjadi pilihan tujuan investasi dengan pertimbangan stabilitas yang relatif terjaga.

**P**erkembangan kelas menengah Indonesia yang tumbuh pesat dalam beberapa tahun terakhir juga menjadi penopang bergairahnya ekonomi nasional dan memperkokoh fundamental perekonomian Indonesia. Pertumbuhan kelas menengah ini diperkirakan akan berlanjut hingga periode bonus demografi di 2040 dimana struktur demografi Indonesia di dominasi oleh usia produktif sementara *dependency ratio* (angka ketergantungan) semakin menurun.

Tahun 2013, laju ekonomi Indonesia diprediksi oleh berbagai kalangan akan berada di kisaran 6,3-6,5% dengan asumsi tidak terjadinya gejolak ekstrim dari persiapan pemilu di 2013 (skenario optimis). Untuk skenario pesimis, laju pertumbuhan akan berada di kisaran 5,9-6,1% dengan kondisi inflasi yang akan meningkat sebagai dampak meningkatnya harga komoditas, kenaikan harga minyak dunia dan kenaikan tarif dasar listrik.

Dengan profil ini, prospek sektoral di 2013 akan didominasi oleh sektor perdagangan, ritel dan eceran, Properti dan real estate, Konstruksi, dan Transportasi dan TIK. Kelima sektor ini akan menjadi kontributor utama perekonomian Indonesia di 2013. Di sektor real estate kemenarikan pasar Indonesia direpresentasikan dengan kondisi pasar real estat di Jakarta dan sekitarnya. Peringkat Jakarta sebagai kota yang paling prospektif untuk berinvestasi di sektor properti merupakan indikasi

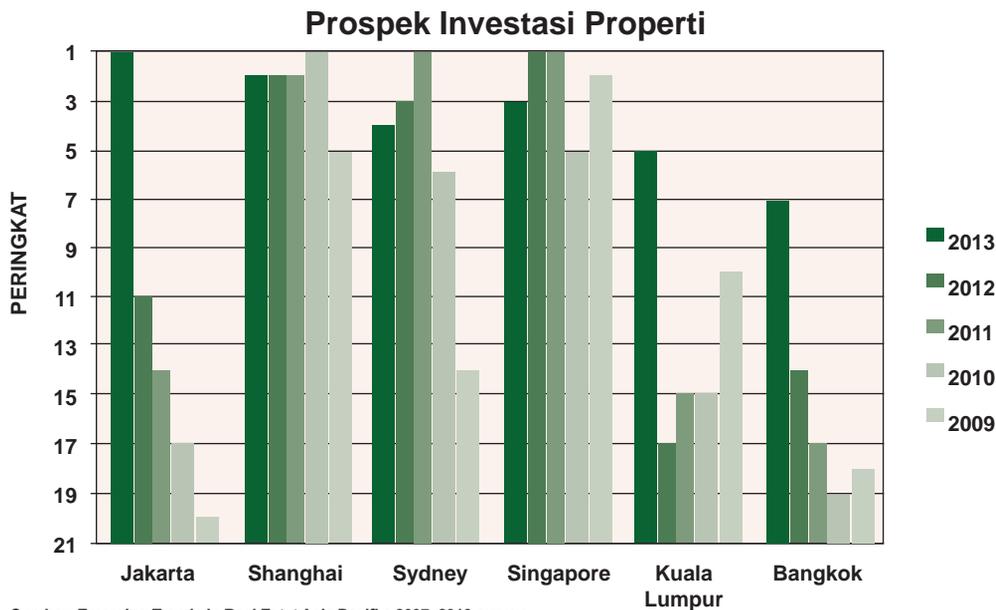
semakin bergairahnya sektor properti nasional hingga beberapa tahun ke depan. Peringkat ini mengungguli kota-kota besar lainnya yang selama ini merupakan target utama investor properti global seperti: Shanghai, Singapura, Sydney, Bangkok, Beijing atau Hongkong.

Data di samping menunjukkan Jakarta, Bangkok dan Kuala Lumpur merupakan kota-kota yang diprediksi akan menjadi kota dengan prospek investasi properti paling menarik di 2013. Jakarta dan Bangkok, merupakan dua kota besar di Asia Pasifik yang selama periode 2009-2013 terus menunjukkan kenaikan peringkat. Hal ini didukung oleh stabilitas makro yang dalam beberapa tahun terakhir menunjukkan perkembangan positif di kedua kota tersebut sebagai ibu kota Negara Indonesia dan Thailand.

## **Realestat dan Pasar Konstruksi.**

Usaha jasa konstruksi tentunya mendapatkan pengaruh sangat baik dengan naiknya pertumbuhan ekonomi nasional. Di bidang infrastruktur sendiri, pemerintah memproyeksikan total investasi infrastruktur Indonesia tahun 2013 mencapai Rp 434 triliun atau 4,56% dari produk domestik bruto. Nilai tersebut, menurut Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Bappenas Armida Alisjahbana merupakan gabungan dari investasi infrastruktur pemerintah dan swasta.

Dari total nilai yang dijelaskan diatas, jika di *breakdown* menjadi sebuah model investasi maka dapat dirinci bahwa jumlah tersebut berasal dari :



Sumber: Emerging Trends in Real Estat Asia Pacifi c 2007–2013 survey

alokasi dana belanja infrastruktur Rp188,4 triliun pada RAPBN 2013 yang telah dianggarkan oleh Pemerintah Pusat dan akan meningkat menjadi Rp 200 triliun setelah rencana kenaikan tarif dasar listrik sebesar 15% disetujui oleh DPR.

Disebutkan oleh Asosiasi Kontraktor Indonesia (AKI) pasar konstruksi nasional tahun 2013 terus bertumbuh diperkirakan mencapai Rp 400 triliun, atau meningkat 20% dibandingkan tahun lalu yang mencapai Rp 330 triliun. Tahun 2011 sektor konstruksi berkontribusi sebesar 8% dari produk domestik bruto (PDB), lalu tahun 2012 sebesar 10%. Dan tahun ini diperkirakan banyak pihak bisa sampai 11-12%. Data AKI itu juga menyebutkan kontribusi dari proyek swasta mencapai Rp 170 triliun.

Harus diakui saat ini pengembang real estat terus tumbuh di Indonesia. Dari mulai pengembang kecil yang hanya mengembangkan lahan sempit 10-30 unit rumah, hingga pengembang besar yang bermain di kelas apartemen dan kota mandiri. Dinamisnya sektor properti Indonesia selain ditandai oleh pertumbuhan permintaan dan harga, juga kompetisi antar pengembang untuk menyuguhkan proyek-proyek terbaik bagi konsumen. Sayangnya, perkembangan pasar real estat tersebut bagi sebagian besar pengembang menengah atas yang memiliki proyek skala luas dan bangunan vertikal tidak diikuti oleh kemampuan sumber daya manusia dalam

perusahaan kontraktor. Sehingga dalam prakteknya disaat proyek properti booming terjadi ketidakseimbangan jumlah perusahaan konstruksi yang sudah memiliki kualifikasi tertentu, sesuai jenis proyek.

Penyedia jasa konstruksi nasional saat ini lebih banyak didominasi oleh Badan usaha kualifikasi kecil. Sebagai contoh seperti data yang dilansir Kementerian Pekerjaan Umum yang menjadi kendala dalam pengembangan usaha jasa konstruksi adalah belum seimbangny kondisi jasa konstruksi nasional. Kontraktor skala kecil sekitar 88%, sedangkan skala besar cuma 1 % dari sekitar 182 ribu kontraktor. Sebagai gambaran, penyedia jasa konstruksi nasional saat ini lebih banyak didominasi oleh Badan Usaha kualifikasi kecil, seperti konsultan kualifikasi kecil berjumlah 89%, sedangkan perusahaan kualifikasi besar hanya menempati porsi 7% dari sekitar 6.000 Badan Usaha konsultan.

Hal itu tentu tidak memenuhi kebutuhan pasar yang ada. Sehingga banyak pengembang yang kemudian harus memasuki daftar tunggu, supaya proyeknya bisa dikerjakan oleh kontraktor sesuai kualifikasi. Idealnya, pertumbuhan proyek linier dengan jumlah tenaga di sektor konstruksi sehingga mampu menciptakan kesimbangan permintaan pasar.

# Pengembangan Pasar Konstruksi Luar Negeri

Istanto Oerip

Perdagangan jasa adalah salah satu dari sektor yang berkembang sangat pesat dewasa ini, khususnya jasa konstruksi menjadi salah satu andalan untuk diperdagangkan ke luar negeri.

**K**eikutsertaan Indonesia dalam World Trade Organization dan ASEAN Economic Community merupakan komitmen Indonesia turut serta dalam proses liberalisasi perdagangan dunia, yang berarti bahwa Indonesia memiliki peluang untuk ikut meraih pasar dunia sementara pasar dalam negeri juga dapat dimasuki oleh pelaku bisnis internasional. Meskipun pada saat ini pasar konstruksi di Indonesia sangat besar tetapi besarnya pasar konstruksi di Timur Tengah, sub-Afrika, ASEAN bahkan Timor Leste menjadi daya tarik bagi perusahaan nasional untuk ekspansi ke luar negeri.

Usaha sungguh-sungguh untuk meningkatkan daya saing global perlu dilakukan secara bersama-sama oleh Pemerintah, BUMN, Swasta Nasional dan pemangku kepentingan dengan menyusun kebijakan, strategi, dan program terstruktur yang terintegrasi merupakan prasyarat untuk mencapai keberhasilan pengembangan pasar konstruksi luar negeri.

## INDONESIA DALAM PERCATURAN GLOBAL SEKTOR KONSTRUKSI

- a. World Trade Organization (WTO)
  1. Dengan diterbitkannya Undang-undang No.7-1994 tentang keikutsertaan RI dalam WTO yang kemudian dilengkapi dengan Schedule of Commitment Government of Indonesia (GOI) memberikan kepastian dan keseriusan Indonesia dalam membangun perdagangan antar bangsa di dunia. Dalam rangka menghadapi

perkembangan dan perubahan, serta memanfaatkan peluang yang ada tersebut, Indonesia terus berusaha ikut serta dalam upaya meningkatkan kerjasama antar negara, terutama untuk mempercepat terwujudnya sistem perdagangan internasional yang terbuka, adil, dan tertib serta bebas dari hambatan serta pembatasan yang selama ini dinilai tidak menguntungkan perkembangan perdagangan internasional tersebut.

2. Manfaat dari keikutsertaan Indonesia dalam persetujuan tersebut pada dasarnya bukan saja memungkinkan terbukanya peluang pasar internasional yang lebih luas, tetapi juga menyediakan kerangka perlindungan multilateral yang lebih baik bagi kepentingan nasional dalam perdagangan internasional, khususnya dalam menghadapi mitra dagang. Untuk itu konsekuensi yang antara lain perlu ditindak lanjuti adalah kebutuhan untuk menyempurnakan atau mempersiapkan peraturan perundangan yang diperlukan. Tidak kurang pentingnya adalah penyiapan, penumbuhan dan peningkatan kualitas sumber daya manusia, khususnya pemahaman di kalangan pelaku ekonomi dan aparaturnya penyelenggara, terhadap keseluruhan persetujuan serta berbagai hambatan dan tantangan yang melingkupinya.
3. Komitmen Pemerintah Indonesia Dalam sektor konstruksi di ASEAN ditunjukkan dalam :



- b. ASEAN Economic Community 2015
1. Pada tahun 1997 tepatnya dalam ASEAN Summit yang diadakan di Kuala Lumpur, para kepala negara ASEAN menyepakati ASEAN Vision 2020 yaitu mewujudkan kawasan yang stabil dan berdaya saing tinggi dengan pertumbuhan ekonomi yang merata. Dari sinilah muncul ide pembentukan Komunitas ASEAN yang memiliki tiga pilar utama, yaitu: (1) ASEAN Security Community, (2) ASEAN Economic Community-AEC (3) ASEAN Socio-Cultural Community. AEC ini pada awalnya akan diterapkan secara penuh pada tahun 2020, namun dipercepat menjadi tahun 2015 sesuai dengan kesepakatan dari pemimpin negara-negara anggota ASEAN. Hal ini pun juga disesuaikan dengan perkembangan globalisasi internasional yang menuntut ASEAN untuk lebih kompetitif lagi.
  2. Dalam rangka menjaga stabilitas politik dan keamanan regional ASEAN, meningkatkan daya saing kawasan secara keseluruhan di pasar dunia, dan mendorong pertumbuhan ekonomi, mengurangi kemiskinan serta meningkatkan standar hidup penduduk Negara Anggota ASEAN, seluruh Negara Anggota ASEAN sepakat untuk segera mewujudkan integrasi ekonomi yang lebih nyata dan *meaningful* yaitu ASEAN Economy Community (AEC). AEC adalah bentuk Integrasi Ekonomi ASEAN yang direncanakan akan tercapai pada tahun 2015. Untuk mewujudkan AEC tersebut, para Pemimpin Negara ASEAN pada KTT ASEAN ke-13 pada bulan Nopember 2007, di Singapura, menyepakati AEC Blueprint, sebagai acuan seluruh Negara Anggota dalam mengimplementasikan komitmen AEC.
  3. Dengan terbentuknya AEC pada tahun 2015 tentunya diharapkan terdapat peningkatan kesejahteraan kawasan yang lebih baik terutama pada tiga pilar yakni (i) keamanan, (ii) sosial budaya, dan (iii) ekonomi. Pada tahun 2015 ASEAN akan menjadi pasar tunggal dan berbasis produksi tunggal dimana terjadi arus barang, jasa, investasi, dan tenaga terampil yang bebas, serta arus modal yang lebih bebas diantara Negara

ASEAN. Namun untuk mencapai AEC 2015 diperlukan kerja keras baik di internal masing-masing Negara Anggota maupun di tingkat kawasan dalam melaksanakan komitmen bersama dan seluruh Negara ASEAN harus melakukan liberalisasi perdagangan barang, jasa, investasi, tenaga kerja terampil secara bebas dan arus modal yang lebih bebas, sebagaimana digariskan dalam AEC *Blueprint*. Keterlibatan semua pihak di seluruh Negara Anggota ASEAN mutlak diperlukan agar upaya mewujudkan ASEAN sebagai kawasan yang kompetitif bagi kegiatan investasi dan perdagangan bebas dapat memberikan manfaat bagi seluruh Negara ASEAN.

4. Bagi Indonesia, dengan terbentuknya pasar tunggal yang bebas tersebut, akan terbuka peluang bagi Indonesia untuk meningkatkan pangsa pasarnya di kawasan ASEAN dan peluang integrasi ekonomi regional tersebut harus dapat dimanfaatkan dengan semaksimal mungkin. Indonesia dengan jumlah populasi, luas dan letak geografi, dan nilai PDB terbesar di ASEAN harus menjadi aset agar bisa menjadi pemain utama dalam AEC.

### SEKTOR KONSTRUKSI INDONESIA

- a. Peran Jasa Konstruksi Dalam Pembangunan Indonesia
  1. Jasa konstruksi adalah sebuah sektor yang memegang peran penting dalam pembangunan Indonesia. Melalui sektor inilah, secara fisik kemajuan pembangunan nasional dapat dilihat langsung, keberadaan gedung-gedung yang tinggi, jembatan, infrastruktur seperti jalan tol, sarana telekomunikasi adalah hal-hal aktual yang menandakan denyut ekonomi Indonesia tengah berlangsung. Dalam setiap tahunnya, anggaran jasa konstruksi baik yang dilakukan oleh Pemerintah maupun swasta jumlahnya sangat besar dan terus meningkat.
  2. Pembangunan nasional ditujukan untuk meraih cita-cita perjuangan kemerdekaan Indonesia guna meningkatkan taraf kehidupan masyarakat secara keseluruhan. Dalam mengisi cita-



cita perjuangan tersebut maka perlu dilakukan program yang terencana dan terarah untuk melaksanakan proses pembangunan agar tujuan nasional dapat dicapai sesuai dengan falsafah yang mendasari perjuangan tersebut yakni Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945. Suatu kenyataan yang dihadapi oleh pemerintah dalam pelaksanaan pembangunan ini adalah masalah untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi, dan dapat dilakukan apabila sistem produksi dapat digiatkan, yang meliputi pengolahan pemanfaatan sumber daya alam yang dimiliki negara. Permasalahan sistem produksi yang dihadapi yaitu penyediaan prasarana dan sarana fisik harus dapat disediakan dalam waktu yang tepat yang berupa masukan teknologi, keahlian dan keterampilan kerja serta kemampuan tatalaksana serta pengalaman kerja jelas terlihat pada sektor jasa konstruksi, seperti diketahui sektor ini mempunyai karakteristik spesifik yaitu selain sifatnya dari sisi “supply dan demand” sangat dinamis juga melibatkan

berbagai institusi pemerintah dan swasta yang membuatnya menjadi kegiatan lintas sektoral. Sektor jasa konstruksi mempunyai peranan yang penting dalam pertumbuhan ekonomi negara sehingga menyadari akan hal tersebut maka sudah selayaknya kehadiran Undang-Undang Jasa Konstruksi sangat dibutuhkan guna mengatur dan memberdayakan jasa konstruksi nasional.

- b. Amanat Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi
  1. Faktor kunci dalam pengembangan jasa konstruksi nasional adalah peningkatan kemampuan usaha, terwujudnya tertib penyelenggaraan pekerjaan konstruksi, serta peningkatan peran masyarakat secara aktif dan mandiri dalam melaksanakan kedua upaya tersebut. Peningkatan kemampuan usaha ditopang oleh peningkatan profesionalisme dan peningkatan efisiensi usaha. Sedangkan terwujudnya tertib penyelenggaraan pekerjaan konstruksi dapat dicapai antara lain melalui pemenuhan hak dan kewajiban dan adanya kesetaraan kedudukan para pihak terkait.

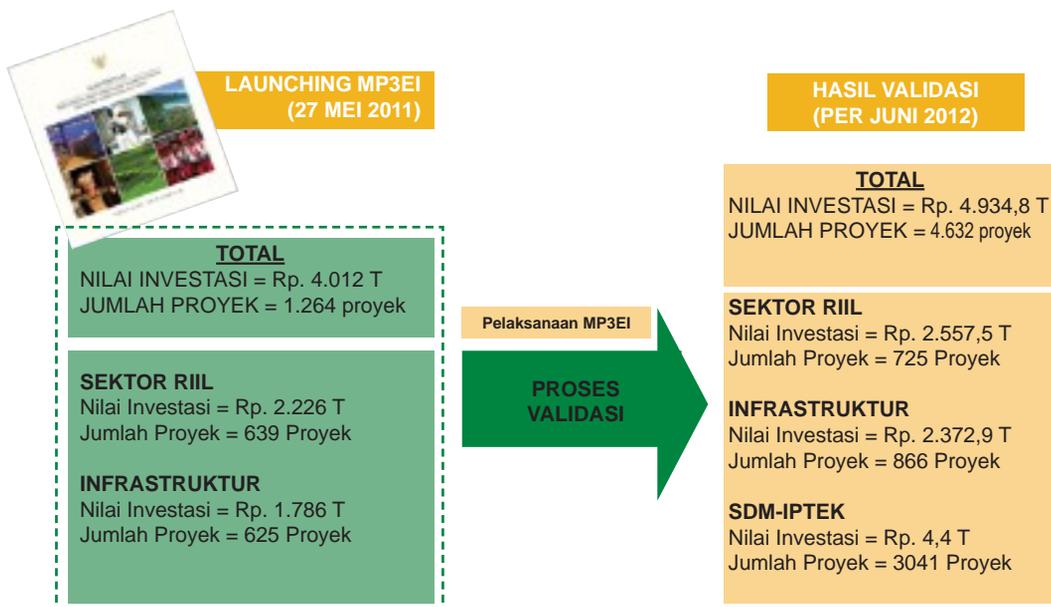


2. Guna mencapai tujuan yang diamanatkan Undang-undang Nomor 18 Tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi, yaitu perusahaan nasional yang mampu menunjukkan komitmennya pada penyelenggaraan jasa konstruksi dalam bentuk peningkatan kemampuan personil, teknologi dan permodalan usahanya di Indonesia, maka perusahaan nasional perlu diberikan kesempatan untuk bersaing dalam proses pelelangan dengan tetap memperhatikan asas kejujuran dan keadilan, keseimbangan, keterbukaan, dan kemitraan serta kriteria biaya, mutu, jadwal serta tidak boleh menimbulkan efek proteksi (non tarif barrier) maupun ketentuan-ketentuan lain yang diatur dengan Undang-undang Nomor 9 Tahun 1995 tentang Usaha Kecil serta Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.
  
3. Dalam menghadapi kompetisi internasional, maka yang harus ditempuh yakni mewujudkan kemampuan profesionalisme dan daya saing badan usaha jasa konstruksi nasional yang

sejajar dengan pelaku-pelaku di pasar internasional. Dari sisi dunia usaha jasa konstruksi diharapkan tumbuh kesadaran akan peningkatan kemampuan usaha, keahlian dan keterampilan melalui penataan dan upaya-upaya yang mandiri. Sedangkan Pemerintah memberikan dukungan keberpihakan nasional dalam bentuk pemberdayaan dan regulasi ataupun memanfaatkan proyek-proyek Pemerintah sebagai wahana untuk meningkatkan kemampuan usaha nasional, keterampilan dan keahlian kerja. Langkah-langkah Pemerintah tersebut adalah sejalan dengan berbagai kesepakatan internasional dan regional yang telah diratifikasi.

- c. Pasar Konstruksi Dalam Negeri
  1. Pasar konstruksi Indonesia pada tahun 2013-2014 diperkirakan akan mencapai Rp 400 Triliun, yang akan merupakan suatu pasar yang cukup menarik bagi , tidak hanya perusahaan nasional tetapi juga perusahaan asing. Disamping itu adanya Masterplan Pengembangan Percepatan dan Perluasan Ekonomi Indonesia (MP3EI) 2025 mengindikasikan nilai proyek yang

**Proses Validasi-Pelaksanaan MP3EI oleh KP3EI**



sangat besar yaitu Rp 4.934,8 Triliun yang terdiri dari 4.362 proyek untuk membangun sektor riil, infrastruktur, dan SDM-IPTEK dalam rangka menjadikan Indonesia menjadi negara maju. Untuk Pembangunan infrastruktur terdiri dari 866 proyek bernilai Rp 2.372,9 Triliun.

2. Perusahaan Multi National Corporation (MNC) di Indonesia, dengan kemampuan finansial, teknologi, strategi pasar dan dukungan hubungan diplomatis negaranya, telah berhasil menguasai sebagian besar pangsa pasar konstruksi dalam negeri, oleh karenanya tantangan sektor konstruksi nasional adalah

mengamankan pasar dalam negeri dengan meningkatkan pangsa pasar konstruksi bagi perusahaan nasional. Menurut catatan Kementerian Pekerjaan Umum jumlah perusahaan asing di Indonesia pada tahun 2012 adalah 275 perusahaan, yang terdiri dari 25 negara, 154 perusahaan kontraktor, 80 perusahaan konsultansi, dan 41 perusahaan jasa konstruksi terintegrasi.

3. Rata-rata jumlah perusahaan jasa konstruksi asing, sejak tahun 2007 sampai dengan tahun 2011, adalah sekitar 200 perusahaan. Namun pada tahun 2011 terjadi lonjakan jumlah sebesar 27% dan

NEGARA	KONTRAKTOR	KONSULTAN KONTRUKSI	KONTRAKTOR DAN KONSULTAN KONSTRUKSI	TOTAL
United States	2	3	1	6
Australia	1	4		5
Belgium	1	2		3
Bermuda	2			2
China	36	5	6	47
Denmark	1			1
France		3	2	5
Germany	1	4	1	6
Hong Kong		1		1
India	3		2	5
Italy	3	5		8
Japan	42	22	18	82
Luxembourg		1		1
Malaysia	2	3	2	7
Netherlands	1	6		7
Pakistan		1		1
Korea, Republic of	52	14	7	73
Singapore	3			3
Spain		1		1
Switzerland		1	1	2
Taiwan	2	2		4
Thailand	1			1
United Arab Emirates			1	1
United Kingdom		1		1
Vietnam	1	1		2
	154	80	41	275



terus meningkat menjadi 275 perusahaan pada Desember 2012. Peningkatan pertumbuhan perusahaan asing ini bertepatan dengan pencanangan program MP3EI pada tahun 2011 yang melibatkan nilai investasi yang sangat besar untuk mendukung investasi kegiatan ekonomi pada 6 koridor ekonomi Indonesia hingga tahun 2025.

- Pasar Timur Tengah (2010-2014)

Pasar Timur Tengah (2010-2014)			
A	UAE	US\$ 294	Milyar
B	Kuwait	US\$ 211	Milyar
C	Saudi Arabia	US\$ 201	Milyar
D	Irak	US\$ 150	Milyar
E	Qatar	US\$ 115	Milyar
F	Iran	US\$ 97	Milyar
G	Jordania	US\$ 36	Milyar
H	Oman	US\$ 33	Milyar
I	Bahrain	US\$ 27	Milyar

Tabel No.5

**PASAR KONSTRUKSI LUAR NEGERI**

**a. Pasar Konstruksi di Luar Negeri**

1. Kajian yang dilakukan oleh Badan Pengembangan Konstruksi Sumber Daya Investasi PU, telah memberikan gambaran besarnya nilai pasar konstruksi di Timur Tengah, ASEAN dan Timor Leste.

- Pasar ASEAN

NO	NEGARA	PEKERJAAN>USD 10 JUTA		PEKERJAAN<USD 10 JUTA		TOTAL (USD)
		JUMLAH NILAI	JUMLAH PAKET	JUMLAH NILAI	JUMLAH PAKET	
1	SINGAPORE	3,694,300,000	44 PAKET	19,484,000	3 PAKET	3,713,784,000
2	MALAYSIA	3,004,500,000	36 PAKET	8,300,000	8 PAKET	3,012,800,000
3	THAILAND	1,679,053,000	34 PAKET	124,214,000	22 PAKET	1,803,267,000
4	PHILIPPINES	1,045,799,000	23 PAKET	237,217,000	22 PAKET	1,283,016,000
5	VIETNAM	4,870,317,000	43 PAKET	102,332,000	13 PAKET	4,972,649,000

Tabel No.6

- Pasar Timor Leste

NO	PROYEK INFRASTRUKTUR	JUMLAH DANA (USD\$)
1	IRIGASI PERTANIAN	63,139,000
2	AIR MINUM DAN SANITASI	106,500,000
3	TATA PERKOTAAN & PERDESAAN	19,976,000
4	PRASARANA PUBLIK	241,207,000
5	PRASARANA PENDIDIKAN	72,661,000
6	ENERGI KELISTRIKAN	841,742,000
7	PRASARANA KOMUNIKASI	24,000,000
8	PROYEK PENUNJANG MDG	324,056,000
9	PRASARANA KESEHATAN	12,806,000
10	PERTAHANAN DAN KEAMANAN	14,584,000
11	PEMBANGUNAN MONUMEN	2,950,000
12	OIL & GAS	901,725,000
13	PRASARANA TRANSPORTASI/ PERHUBUNGAN	176,612,000

Tabel No.7



2. Nilai pasar konstruksi tersebut diatas merupakan jumlah yang besar dan pantas untuk diperjuangkan sebaik-baiknya agar bisa diperoleh oleh kontraktor nasional, khususnya golongan besar.

## b. Perusahaan Nasional Yang Berkiprah Di Luar Negeri

1. Beberapa perusahaan besar swasta dan BUMN yang tidak hanya di sektor konstruksi, telah melakukan investasi di luar negeri. Dengan keberhasilan perusahaan-perusahaan tersebut melakukan investasi akan berpotensi untuk mengikutsertakan perusahaan konstruksi dalam rangka mendukung investasi mereka, sekaligus membangun Indonesia Incorporated.
  - **PERTAMINA**  
Pertamina sebagai perusahaan nasional bertanggungjawab menyediakan kebutuhan BBM untuk menggerakkan roda perekonomian di Indonesia.

Untuk meningkatkan *competitive advantage* dalam memenangkan persaingan yang ketat di luar negeri, Pertamina harus memaksimalkan "value" sebagai perusahaan energi korporat dan mengikutsertakan kekuatan nasional (Pemerintah, institusi usaha lain dan lainnya) dan mengajak Perusahaan-perusahaan Indonesia baik perusahaan nasional, BUMN maupun perusahaan swasta nasional perlu melakukan pengembangan usaha bersama di luar negeri dalam Indonesia Incorporated agar efisien, efektif, berdaya saing tinggi, berkelanjutan dan mencapai hasil maksimal.

Dalam rangka untuk memastikan pasokan bahan bakar minyak (BBM) kebutuhan nasional Pertamina

berupaya untuk memenangkan pengelolaan beberapa sumber eksplorasi dan eksploitasi ladang minyak di kawasan timur tengah dan kawasan Afrika Utara, seperti Irak, Aljazair, dan Angola. Irak merupakan negara dengan cadangan minyaknya ke4 terbesar di dunia namun rangking produksinya baru pada urutan ke-10 dan Irak merupakan negara pasca perang yang membuka peluang investasi bagi investor internasional.

Kegiatan yang dilakukan akan membutuhkan para kontraktor untuk mendukung pembangunan fisik infrastruktur, bangunan dan fasilitas proses industri. Aljazair merupakan produsen minyak dan memiliki cadangan minyak terbesar kedua di Afrika dan Pertamina telah memandatangani MoU dengan Sonatrach (National Oil Company Aljazair).

- **PTMEDCOENERGIINTERNATIONAL Tbk.**  
Perusahaan yang didirikan pada tahun 1980 dengan nama Meta Epsi Pribumi Drilling Company, telah menjadi perusahaan Publik (Tbk) yang pada saat ini menguasai 11 blok minyak dan gas di Indonesia dan 10 assets internasional di Asia, Afrika dan USA. Diharapkan dikemudian hari dapat mengikutsertakan perusahaan EPC dan kontraktor nasional untuk menunjang investasinya di luar negeri.
2. Beberapa perusahaan konstruksi telah melakukan ekspansi usahanya ke luar negeri, baik di Timur Tengah, Asia, maupun Timur Leste, sebagaimana terlihat dalam tabel berikut ini:



	NAMA PERUSAHAAN	NAMA PROYEK
1	PT. WASKITA KARYA	1. Burj View - UAE 2. Trade License Government - UAE 3. Stock Exchange - UAE 4. King Saud University - Saudi Arabia
2	PT. ADHI KARYA	1. Doha City Center Hotel - Qatar 2. Muscat Grand Mall - Oman
3	PT. WIJAYA KARYA	1. Metro Monoreel Stasion - UAE 2. 56 Bridges and 120 Km highway for the East-West Motorway Project - Aljazair 3. Precast factory in Alger - Algeria 4. Shopping Mall Al-Qarji investment Project Tripoli - Libya 5. Shortlisted for Prequalified for Masjid Agung Aljazair Project
4	PT. CITRA MEGAH KARYA GEMILANG (CKG) Bekerjasama dengan: -PT IKPT -PT Multri Structure -PT Duta Graha Indah TBK	1. Great Man Made River Water Utilization Authority - 9 units of Ground Reser voirs @84.000 m <sup>3</sup> 2. Brega Petrollum Marketing Company 30.000m <sup>3</sup> External Floating Roof Gas Oil Stroage Tank 3. Ein - Zahra Housing Project 4. SEBHA Housing Project 5. Murzug Gatroon Housing Project 6. Awata Housing Project 7. Khaleed Ben Elwakhid Hotel And Office Complex
5	PT. HUTAMA KARYA	1. MOU with SAMA International Jeddah 2. MOU with Bin Jarallah Est. Trading & Contractor
6	PT. PP	1. Bride in Timor Leste 2. University and Schools in Arab Saudi 3. On going discussion for building in Dubai
7	PT. DUTA GRAHA INDAH Tbk	1. Bride in Timor Leste 2. Proposed for building development tender Jeddah

**c. Peran Pemerintah Indonesia**

Peran Pemerintah dalam mendukung ekspor pasar konstruksi luar negeri, antara lain:

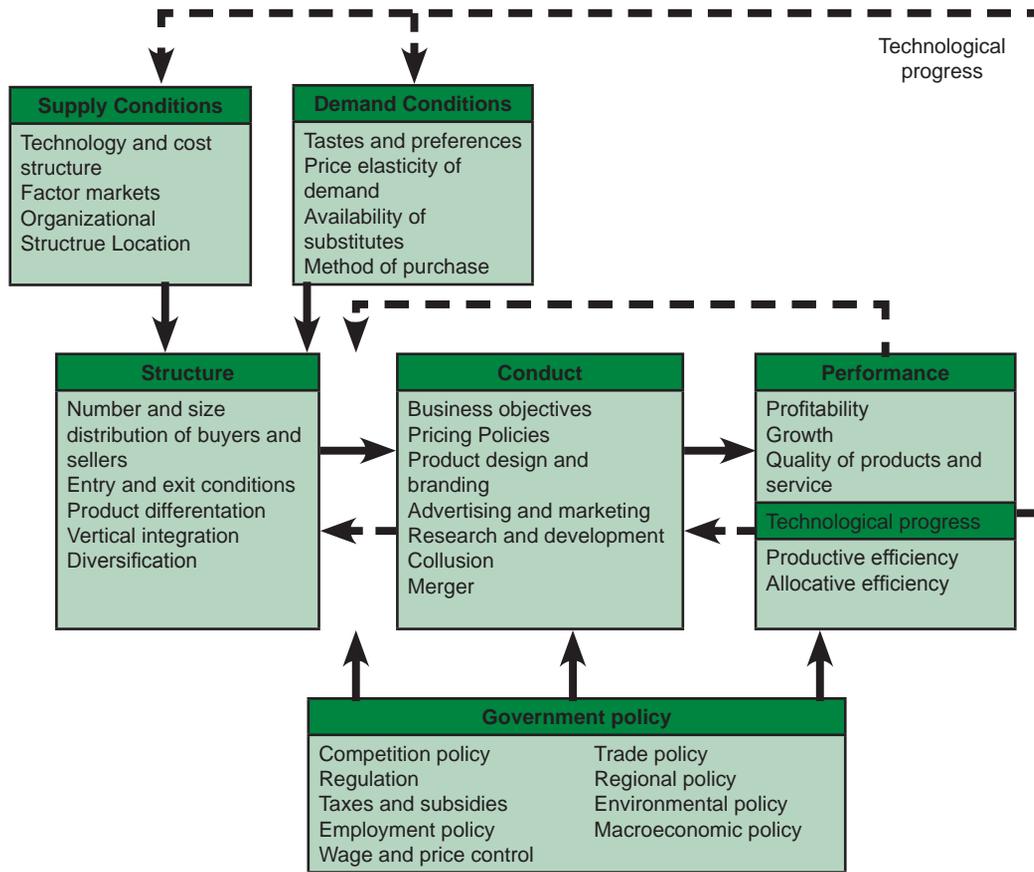
1. Kementerian Pekerjaan Umum (PU); telah melakukan kunjungan kerja ke berbagai negara Timur Tengah dan Afrika serta mengundang pemerintahnya ke Indonesia dalam rangka menjajagi kemungkinan ekspansi bisnis dan membuat MoU baik pada tingkat kementerian dua negara maupun memfasilitas MoU Bisnis antara perusahaan-perusahaan
2. Kementerian Luar Negeri; telah menyediakan berbagai informasi tentang negara tujuan, memberikan fasilitasi kunjungan bisnis dan mempertemukan dengan pihak-pihak yang terkait untuk melihat kemungkinan perluasan paar di Luar Negeri.
3. Kementerian Perdagangan; sering melakukan pameran di luar negeri dengan mengikut sertakan para pelaku

bisnis yang diselenggarakan di Indonesia maupun di negara tujuan.

4. Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM); memfasilitas pertemuan-pertemuan para *stakeholder* yang terlibat dalam upaya melakukan ekspor kemampuan perusahaan penunjang migas dan sekaligus memfasilitasi pertemuan kunjungan bisnis tamu luar negeri.

**d. Structure – Conduct – Performance Paradigm**

Kajian yang perlu dilakukan dalam melakukan investasi atau perluasan pasar konstruksi, antara lain, kajian mengenai *Structure – Conduct – Performance* (SCP) yang terjadi dalam negara tujuan. Dengan melakukan kajian secara cermat tentang SCP Paradigm, akan memperkecil kemungkinan resiko-resiko, baik resiko pekerjaan, resiko bisnis bahkan resiko yang berdampak pada negara.



- e. Kendala yang dihadapi
- Kendala yang dihadapi oleh kontraktor nasional dalam melakukan ekspansi ke pasar internasional, antara lain, adalah;
1. Promosi dan pemasaran
  2. Pendanaan dan kredibilitas perbankan
  3. Pengalaman internasional belum banyak
  4. Resiko tinggi
  5. Persaingan internasional yang sangat ketat
  6. Kemampuan finansial yang masih perlu ditingkatkan
  7. Peralatan konstruksi terbatas

a. **The Overseas Contractors Association Japan (OCAJI)**

1. OCAJI merupakan lembaga yang terdiri dari perusahaan terkemuka Jepang di sektor konstruksi dan didirikan dengan tujuan mempromosikan kegiatan industri konstruksi Jepang ke Luar Negeri dan mengadakan hubungan kerjasama internasional melalui sektor konstruksi.
2. OCAJI mendirikan cabangnya pada 23 kota di luar negeri dan secara terus menerus memelihara hubungan baik serta melakukan tukar-menukar informasi dengan institusi dan otoritas setempat. Selanjutnya data dan informasi penting yang diperolehnya disebarkan kepada seluruh anggota OCAJI.
3. OCAJI merupakan representatif Jepang pada The International Federation of

**THE INTERNATIONAL CONTRACTORS ASSOCIATION**

Beberapa negara yang melakukan ekspansi pasar konstruksinya ke luar negeri telah membentuk organisasi yang dikhususkan untuk mewadahi kontraktor besar yang akan berkiperah ke Luar negeri, diantaranya :



Asian and Western Pacific Contractors Association (IFAWPCA) suatu organisasi yang terdiri dari 16 negara dengan tujuan meningkatkan hubungan dan tukar-menukar informasi dengan para kontraktor di luar negeri . OCAJI juga melakukan kerjasama bilateral the World Bank, the Asian Development Bank dan organisasi lainnya.

**b. THE CHINA INTERNATIONAL CONTRACTOR ASSOCIATION (CHINCA)**

1. The China International Contractors Association (CHINCA) merupakan wadah kontraktor China yang terlibat dalam proyek internasional dan merupakan organisasi nirlaba yang didukung oleh departemen Perdagangan dan merupakan anggota Chamber of Commerce China. CHINCA sekarang memiliki lebih dari 1.300 anggota, telah beroperasi di lebih dari 180 negara dan setelah berpraktek selama 30 tahun di pasar internasional CHINCA telah menunjukkan prestasi yang baik, akumulasi pegalaman yang kaya dan terstruktur sehingga mampu menciptakan kepercayaan klien dan masyarakat.
2. Selama bertahun-tahun, lebih dari 50 anggota CHINCA telah dicatatkan dalam ENR Top 225 Kontraktor Internasional dengan beberapa dari mereka di antara 500 Perusahaan Fortune. Mereka kompeten dalam perencanaan regional

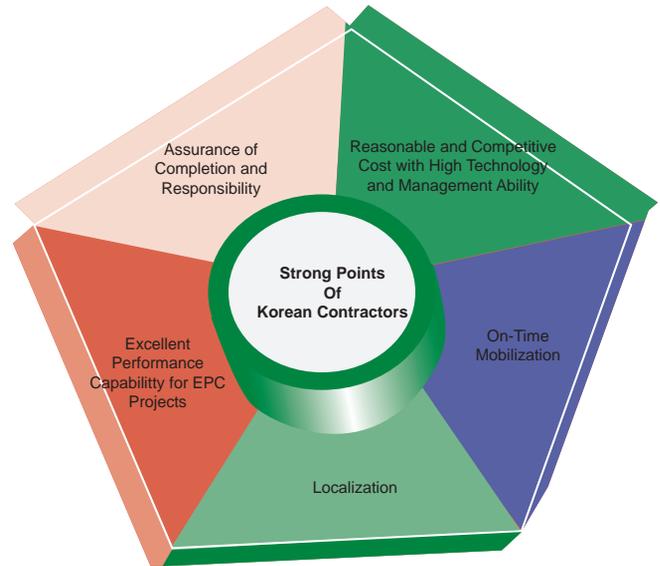
dan survei, konsultasi, desain dan konstruksi dan mampu memberikan tanaman lengkap, instalasi dan *commissioning*, manajemen, transfer teknologi produksi. Mereka juga telah memperoleh kemampuan dan pengalaman di EPC dari semua skala. Mereka secara aktif mengeksplorasi bisnis mereka dalam mode berorientasi investasi seperti BT, BOT dan PPP, berpartisipasi dalam proyek-proyek investasi seperti real estate dan pengembangan kerjasama sumber daya, dan telah mengumpulkan pengalaman dalam merger dan akuisisi di pasar luar negeri.

**c. THE INTERNATIONAL CONTRACTORS ASSOCIATION OF KOREA (ICAK)**

1. ICAK merupakan asosiasi yang merupakan wadah kontraktor yang mengerjakan pekerjaan proyek konstruksi di Luar Negeri Korea. ICAK telah berhasil mengerjakan 5.125 proyek senilai USD 201,6 Milyar sejak tahun 1966 di Luar negeri. Perolehan proyek yang tertinggi terjadi pada tahun 1990-an yaitu sebesar USD 71,7 Milyar.
2. Pendapatan proyek luar negeri sebagaimana tabel berikut ini, menunjukkan bahwa pendapatan tertinggi diperoleh dari proyek di Timur Tengah yaitu USD 117,8 Milyar.

NO	WILAYAH	NILAI dalam USD	PROSENTASE
1	Timur Tengah	\$ 117,771	58%
2	Asia	\$ 64.159	32%
3	Afrika	\$ 6.284	3%
4	Lain-lain	\$ 13.376	7%
	TOTAL	\$ 201.690	100%

3. Keberhasilan kontraktor Korea pada pelaksanaan proyek di luar negeri dengan mengimplementasikan kekuatannya, yang diperoleh setelah melalui upaya sungguh-sungguh dalam membangun kompetensi nasional di sektor konstruksi, yaitu:



Gambar No.3

d. ASOSIASI KONTRAKTOR INTERNASIONAL - INDONESIA

1. Indonesia telah memiliki beberapa asosiasi kontraktor nasional beranggotakan perusahaan berskala besar, seperti Asosiasi Konstraktor Indonesia (AKI), Gabungan Perusahaan RancangBangun Indonesia (GAPENRI), Gabungan Pelaksana Konstruksi Nasional Indonesia (GAPENSI) dan lainnya. Perusahaan-perusahaan yang merupakan anggota dari asosiasi-asosiasi tersebut banyak yang telah menyelesaikan pekerjaan proyeknya di berbagai wilayah luar negeri dengan hasil yang memuaskan.
2. Indonesia belum memiliki Asosiasi Kontraktor Internasional, yang secara terintegrasi dapat menggabungkan seluruh potensi kekuatan kontraktor besar Indonesia yang memiliki kemampuan mengerjakan proyek-proyek besar di luar negeri dan keberadaan asosiasi ini diharapkan akan dapat meningkatkan peran kontraktor Indonesia di tataran global dan mampu memenangkan kompetisi dalam persaingan di sektor konstruksi internasional.

- b. Pembentukan Asosiasi yang memwadahi Kontraktor nasional yang memiliki kemampuan mengerjakan proyek-proyek besar di luar negeri dan asosiasi ini akan memfasilitasi anggotanya dengan data dan informasi tentang "doing construction business" di negara tujuan, serta peran utamanya melakukan marketing dan promosi dalam semangat "Indonesia Incorporated" yang lebih terstruktur dan terintegrasi

**KEPUSTAKAAN**

- [1] Persiapan Indonesia Dalam Menghadapi Asean Economic Community (AEC) 2015, Sholeh, Universitas Mulawarman Samarinda.
- [2] Menuju ASEAN Economic Community 2015, Direktur Jenderal Kerjasama Perdagangan Internasional, Depdag
- [3] Laporan Perizinan Perwakilan Badan Usaha Jasa Konstruksi Asing, Badan Pembinaan Konstruksi PU, 2012
- [4] <http://tsabitabee.blogspot.com/2013/06/kesiapan-indonesia-dalam-pusaran.html>
- [5] Korea's Overseas Construction : Your Strategic Partner (Korea-UAE Business Forum), 2006
- [6] <http://ekbis.sindonews.com/read/2013/07/29/34/766727/wamendag-83-indonesia-siap-hadapi-AEC-2015>

**PENUTUP**

Dalam upaya memberikan dukungan bagi kontraktor yang akan melakukan ekspansi jasa konstruksi ke luar negeri, beberapa hal perlu dilakukan:

- a. Pemerintah perlu memberikan fasilitas berupa diplomasi bisnis, pameran, dan rekomendasi untuk kebijakan-kebijakan lain seperti bebas fiskal untuk pekerja konstruksi serta pajak yang tidak berganda serta menerbitkan regulasi yang menghambat program ekspansi konstruksi ke luar negeri.



# Inovasi Peningkatan Daya Saing Industri Konstruksi



# INOVASI PENINGKATAN AKSESIBILITAS PERMODALAN DAN PENJAMINAN

## I Made Gde Erata

Direktur Eksekutif (CEO) Lembaga Pembiayaan Ekspor Indonesia (Indonesia Eximbank)

Tujuan dari pembentukan LPEI khususnya untuk mengisi kekosongan yang selama ini tidak bisa dipenuhi oleh perbankan baik karena peraturan perundang-undangan maupun pengelolaan usaha dari perbankan.

**S**ejak tanggal 1 September 2009 telah berdiri Lembaga Pembiayaan Ekspor Indonesia (LPEI) atau disebut Indonesia Eximbank yang diberikan tugas khusus untuk membantu para eksportir barang maupun jasa agar lebih kuat bersaing di luar negeri. Lembaga ini sepenuhnya dimiliki oleh pemerintah Indonesia. Pendirian lembaga ini didasarkan atas Undang-undang Nomor. 2 Tahun 2009 tentang Lembaga Pembiayaan Ekspor Indonesia. Lembaga ini mempunyai karakteristik *lex specialis* (berdasarkan undang-undang tersendiri) dan memiliki status *sovereign*. Oleh karena itu, lembaga ini tidak tunduk kepada undang-undang dan peraturan di bidang Perbankan, Badan Usaha Milik Negara, lembaga pembiayaan atau perusahaan pembiayaan dan usaha perasuransian, Perseroan Terbatas serta Kepailitan.

LPEI dibentuk untuk membantu pembiayaan ekspor nasional. Pembiayaan Ekspor Nasional bertujuan untuk menunjang kebijakan Pemerintah dalam rangka mendorong program ekspor nasional. Pemerintah menetapkan kebijakan dasar Pembiayaan Ekspor Nasional untuk:

1. Mendorong terciptanya iklim usaha yang kondusif bagi peningkatan ekspor nasional;
2. Mempercepat peningkatan ekspor nasional;

3. Membantu peningkatan kemampuan produksi nasional yang berdaya saing tinggi dan memiliki keunggulan untuk ekspor; dan
4. Mendorong pengembangan usaha mikro, kecil, menengah, dan koperasi untuk mengembangkan produk yang berorientasi ekspor.

Dewasa ini untuk mencegah ekspor tidak melemah terlalu dalam, empat strategi perdagangan internasional yang sedang dipersiapkan yaitu:

1. Intensifikasi promosi dan diplomasi perdagangan internasional dengan pendekatan komoditi dan negara tujuan;
2. Ekspor produk-produk bernilai tambah untuk mengantisipasi penurunan harga komoditi di pasar internasional;
3. Fokus melakukan ekspor ke pasar-pasar non-konvensional yang masih tumbuh tinggi; dan
4. Melindungi dan memperkuat pasar domestik dalam rangka mengantisipasi pengalihan pasar negara lain.

Terbentuknya LPEI sebagai salah satu upaya agar akses permodalan atau pembiayaan maupun penjaminan dapat lebih mudah dan terjangkau oleh seluruh pengusaha ekspor atau eksportir barang dan jasa khususnya jasa konstruksi. Jasa konstruksi sebagai salah satu prioritas ekspor jasa menjadi andalan dari pemerintah karena jasa ini juga akan bisa membawa banyak sektor-sektor lainnya ke pasar global. Salah satunya



Istimewa

adalah tenaga-tenaga trampil dibidang arsitek, insinyur konstruksi dan pengawasan konstruksi. Disamping itu produk sampingan yang terkait dengan konstruksi bisa juga ikut di ekspor seperti semen, beton, kayu untuk pintu dan kusen, karpet, marmar atau ubin serta *sanitary*.

Tujuan dari pembentukan LPEI khususnya untuk mengisi kekosongan yang selama ini tidak bisa dipenuhi oleh perbankan baik, karena peraturan perundang-undangan maupun pengelolaan usaha dari perbankan. Salah satu kekosongan tersebut antara lain untuk proyek yang menghasilkan produk ekspor karena perusahaan masih *nonbankable* maka bank tidak bisa memberikan kreditnya. LPEI diharapkan bisa memberikan pembiayaan. Disamping itu untuk paket produk perbankan dan asuransi yang mungkin dibutuhkan sekaligus oleh eksportir tidak bisa diberikan oleh bank. LPEI bisa sekaligus memberikan pembiayaan dan asuransi serta penjaminan untuk para eksportir.

Hal ini diperlukan khususnya bagi eksportir yang masuk ke pasar negara non tradisional. Sampai saat ini investasi yang dilakukan di luar negeri oleh perusahaan Indonesia tidak ada yang bisa menjamin. Oleh karena itu LPEI diharapkan bisa memberikan jaminan untuk perusahaan tersebut khususnya terkait dengan resiko politik. Untuk produk hasil *manufacturing* yang mungkin harganya cukup mahal, pembeli di luar negeri umumnya minta pembelian dengan pembayaran

jangka panjang. Sampai saat ini perbankan tidak bisa pemberian kredit ekspor atau *buyer* kredit untuk pembeli di luar negeri. LPEI diharapkan bisa memberikan kredit ekspor ini.

Dalam menjalankan tugasnya, LPEI wajib menerapkan prinsip tata kelola perusahaan yang baik, prinsip penerapan manajemen resiko, dan prinsip mengenal nasabah. Untuk tata kelola yang baik perlu menerapkan transparansi, akuntabilitas, tanggung jawab, kemandirian dan kewajaran. Dalam penerapan resiko perlu memperhatikan kecukupan modal minimum, pengawasan aktif, dan pemenuhan disiplin pasar terhadap risiko yang melekat. Penanganan resiko dilakukan dalam tiga tingkat yakni Komite Pemantau Resiko, Komite Manajemen Resiko dan Unit Manajemen Resiko. Disamping itu penanganan resiko juga dilakukan dengan portfolio audit, kepatuhan serta operation. Prinsip mengenal nasabah dilakukan dengan cara identifikasi nasabah, pemantauan rekening nasabah, serta pemantauan transaksi nasabah.

Modal LPEI seluruhnya berasal dari Pemerintah. Dalam hal modal LPEI menjadi berkurang dari Rp. 4 triliun, Pemerintah menutup kekurangannya dari APBN. Sampai saat ini *equity* LPEI sudah mencapai sekitar Rp. 8 Triliun. Dalam hal LPEI mengalami kesulitan likuiditas, Pemerintah dapat memberikan pinjaman. Disamping itu, pemerintah dapat memberikan hibah untuk mendukung upaya LPEI dalam memberikan



pembiayaan kepada eksportir. Didalam memperkuat struktur modal LPEI, 90% surplus usaha dialokasikan untuk cadangan umum dan tujuan, sisanya ditujukan untuk jasa produksi, tantiem, dan bagian laba Pemerintah.

Saat ini LPEI memperoleh pengakuan setara dengan lembaga *soverign* dari Lembaga Pemeringkat Internasional Moody's dalam peringkat Baa3 (*investment grade*) pada 16 April 2012, dengan outlook stabil. Disamping itu Fitch memberikan peringkat BBB- (*investment grade*) pada 8 April 2013, dengan outlook stabil. Adapun dari lembaga pemeringkat S&P memberikan peringkat BB+ dengan *outlook stable*. Peringkat Indonesia Eximbank ini setara dengan Pemerintah Republik Indonesia, hal ini terkait dengan kepemilikan dan dukungan penuh pemerintah. Untuk di dalam negeri, Pefindo memberikan peringkat Id AAA (*Stable*) pada 2 September 2013 dengan *outlook* stabil.

Sesuai dengan undang-undang, LPEI mempunyai fungsi untuk memberikan pembiayaan, penjaminan, asuransi serta konsultasi. Pembiayaan diberikan kepada debitur dalam dan luar negeri dalam bentuk pembiayaan konvensional maupun

syariah. Pembiayaan diberikan dalam bentuk trade finance, pembiayaan modal kerja dan/ atau investasi. Penjaminan dapat diberikan kepada eksportir, importir dan penjaminan tender. Asuransi diberikan untuk kegagalan ekspor, kegagalan bayar, investasi di luar negeri serta risiko politik dinegara tujuan ekspor. Jasa konsultasi ekspor diberikan untuk meningkatkan pengetahuan tentang ekspor serta pendampingan kegiatan ekspor. Bimbingan dan jasa konsultasi dapat juga diberikan kepada Bank, Lembaga Keuangan, Eksportir, produsen barang ekspor, khususnya usaha mikro, kecil, menengah, dan koperasi.

Untuk program pembiayaan, tugas LPEI adalah memberikan pembiayaan dalam rangka ekspor dan dalam rangka menghasilkan barang dan jasa dan/atau usaha lain yang menunjang Ekspor. Disamping itu, LPEI juga menyediakan pembiayaan bagi transaksi atau proyek yang dikategorikan tidak dapat dibiayai oleh perbankan tetapi mempunyai prospek (*non-bankable but feasible*) untuk peningkatan ekspor nasional. LPEI diharapkan dapat membantu mengatasi hambatan yang dihadapi oleh Bank atau Lembaga Keuangan dalam penyediaan pembiayaan bagi eksportir yang secara komersial cukup potensial



Istimewa



dan/atau penting dalam perkembangan ekonomi Indonesia.

Penjaminan diberikan kepada eksportir Indonesia atas pembayaran kembali sebagian pembiayaan yang diterima atau yang akan diterima dari Bank. Bagi importir barang dan jasa Indonesia di luar negeri atas pembayaran yang telah diberikan atau akan diberikan kepada eksportir Indonesia. Penjaminan diberikan untuk pembiayaan kontrak ekspor atas penjualan barang dan/atau jasa atau pemenuhan pekerjaan atau jasa yang dilakukan oleh suatu perusahaan Indonesia. Penjaminan juga diberikan bagi Bank yang menjadi mitra penyedia pembiayaan transaksi ekspor yang telah diberikan kepada eksportir Indonesia. Disamping itu penjaminan dapat juga diberikan dalam rangka tender dan *performance guarantee* bagi suatu perusahaan untuk mengikuti tender proyek atau terkait dengan pelaksanaan proyek yang seluruhnya atau sebagian merupakan kegiatan yang menunjang kegiatan ekspor.

Disamping itu, LPEI juga dapat melaksanakan penugasan khusus dari pemerintah untuk mendukung program ekspor nasional atas biaya pemerintah. Penugasan Khusus adalah penugasan yang diberikan Pemerintah kepada LPEI untuk menyediakan pembiayaan, penjaminan, dan asuransi untuk transaksi atau proyek yang secara komersial sulit dilaksanakan, tetapi dianggap perlu oleh Pemerintah untuk menunjang kebijakan atau program ekspor nasional. Ketentuan selanjutnya antara lain tata cara pengajuan usul program Ekspor nasional dari kementerian dan lembaga, sumber dana, provisi penjaminan, premi asuransi, penggantian kerugian (*coverage*), dan pembayaran akan diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan.

Pembiayaan yang terkait dengan jasa konstruksi di dalam negeri biasanya diberikan kepada proyek infrastruktur penunjang ekspor, proyek yang terkait dengan *oil* dan gas serta batubara dan komoditi ekspor lainnya. Untuk pembiayaan di luar negeri dapat diberikan dalam bentuk jasa konstruksi dalam berbagai proyek. Bentuk pembiayaan yang diberikan bisa berupa trade finance, modal kerja ataupun kredit investasi.

Adapun pembiayaan proyek yang terkait dengan konstruksi di dalam negeri adalah:

1. Proyek pembangunan pelabuhan antara lain terminal peti kemas Kariangau di Pelabuhan Balikpapan, Proyek Perkuatan dermaga di Pelabuhan Tanjung Periuk, pembangunan pelabuhan curah ekspor di Marunda, pembangunan pelabuhan curah cair di Gresik, Pembangunan dermaga peti kemas di Pelabuhan Banjarmasin, proyek memperkeras areal parkir Pelabuhan Merak, dan pemotongan dermaga Pelabuhan dalam Pelabuhan Tanjung Emas di Semarang serta pembangunan jembatan penghubung Terminal Multi Purpose di Pelabuhan Teluk Lamong Surabaya;
2. Perencanaan dan pembangunan terminal Selatan pelabuhan udara di Surabaya.
3. Proyek pembangunan PLTG Borang di Palembang, Pembangunan Power plant (PLTA) di Makassar, Pembangunan Power plant (PLTA) di Sumatera Utara;
4. Peningkatan Jalan Dumai-Lubuk Gaung Propinsi Riau, pembangunan jalan toll Bangil - Rembang, pembangunan jalan toll Semarang - Bawen.
5. Infrastruktur Industri di Bekasi dan Kawasan Industri Batam;
6. Pembangunan Hauling Road Batubara di Banjarmasin;
7. Pematangan lahan proyek ekspansi baja Cilegon;
8. Operasi dan pemeliharaan pendukung proyek minyak dan gas di Jambi;
9. Jasa konstruksi untuk perusahaan minyak asing di Riau.

Pembiayaan yang diberikan terkait dengan proyek jasa konstruksi di luar negeri antara lain:

1. Proyek *Structural works Parcel* di Riyadh Saudi Arabia;
2. Proyek *Structural Works* untuk Masjid dan infrastruktur di Makkah Saudi Arabia;
3. *Construction of Onshore gas pipeline* untuk LNG di Malaysia;
4. *Rehabilitation and maintenance work of Tibar-Gleno Road* di Timor Leste;
5. Proyek rehabilitasi jalan Liquita - Mota Ain section di Timor Leste;
6. Proyek konstruksi gedung Kementerian Keuangan Timor Leste.



Untuk penjaminan khususnya yang terkait dengan jasa konstruksi diberikan berupa penjaminan proyek seperti *bid guarantee*, *advance payment guarantee*, *performance guarantee*, *payment guarantee* dan *maintenance guarantee*, baik di dalam negeri maupun di luar negeri. Untuk penjaminan performance diberikan untuk proyek:

1. Proyek konstruksi penunjang ekspor Power Plant PLTU di Bangka Belitung, Power Plant PLTU di Kupang NTT, Power Plant PLTU di Lombok NTB;
2. Pembangunan dermaga curah cair Pelabuhan di Gresik, peninggian dan perkuatan pelabuhan Tanjung Priok di Jakarta, pengerjaan pemotongan dermaga pelabuhan dalam di Semarang, pembangunan dermaga *multi purpose* terminal log dan barang curah di Gresik, pengerasan areal parkir pelabuhan Merak;
3. Pekerjaan pemasangan turap dan dinding di Pabrik Baja terintegrasi di Cilegon;
4. Pengadaan dan konstruksi *residue fluid catalytic cracking* (RFCC) di Cilacap;
5. Pekerjaan proyek jalan menuju bandar udara di Makassar, pembangunan jalan dan jembatan ke pelabuhan Pare-pare;
6. Pembangunan Konstruksi sipil, mekanikal dan elektrikal serta instalasi power plant di Betano, Timor Leste;
7. Dokumentasi rancang bangun mesin untuk

- produksi minyak dan gas di Azerbaijan;
8. Dokumentasi rancang bangun untuk konstruksi *gas lift compressor station* di Azerbaijan.

Untuk penjaminan tender diberikan kepada:

1. Pembangunan *powerhouse* dan pemasangan daya baru di Pelabuhan Pontianak.
2. Pekerjaan sipil, mekanikal dan elektrikal pada proyek PLTP Ulumbu.
3. Penyediaan jasa pengawas pada konstruksi di Adamtash, Gumbulak dan Diarkuduk - Yanaikizilcha *Gas Field* di Uzbekistan.

Untuk Penjaminan Uang Muka diberikan kepada:

1. Peningkatan jalan di Sangata, pekerjaan proyek jalan menuju bandar udara di Makassar.
2. Proyek konstruksi penunjang ekspor *Power Plant* PLTU di Bangka Belitung.

Dengan adanya produk yang terdiri dari pembiayaan, penjaminan, asuransi dan konsultasi yang disiapkan oleh LPEI diatas diharapkan jasa konstruksi dan jasa penunjang lainnya bisa dengan lebih lancar menembus pasar global. Kalangan pelaku ekonomi dan aparatur penyelenggara, terhadap keseluruhan persetujuan serta berbagai hambatan dan tantangan yang melingkupinya.

*Power plant PLTU di Kupang*



Istimewa



# Inovasi Peningkatan Aksesibilitas Informasi

**Ir. Mochammad Natsir, M.Sc**

*Kepala Pusat Pembinaan Sumber Daya Investasi*

**Ir. Suwanto, MM.**

*Kepala Balai Sumber Daya Investasi*

TIK telah hadir dalam berbagai bentuk dan semakin menyentuh banyak aspek kehidupan kita sehingga pada akhirnya kita menerimanya sebagai sebuah keniscayaan, sebagai suatu hal yang tidak bisa kita hindari karena sudah menjadi bagian dari kehidupan kita

Pemanfaatan Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK) dalam menunjang proses bisnis telah menciptakan berbagai peluang dan inovasi. Di sektor telekomunikasi, TIK telah memungkinkan kita untuk mengakses internet dengan menggunakan apa yang disebut sekarang dengan *smartphone*, aktivitas ngobrol atau *chatting*, berkirim gambar, berkirim file melalui *software* yang berjalan di *smartphone* dengan konektivitas internet sangat mudah saat ini. Hal ini membuat arus pertukaran informasi dan komunikasi dua arah menjadi lebih cepat, terasa sangat dekat dan relatif lebih murah apabila kita membandingkan dengan layanan *Short Message Service* (SMS) yang lebih dulu hadir dengan hanya memungkinkan kita untuk berkirim *text*.

Data survei yang dilakukan oleh APJII (Asosiasi Penyelenggara Jasa Internet Indonesia) mengungkapkan bahwa jumlah pengguna internet di Indonesia tahun 2012 mencapai 63 juta orang atau 24,23 persen dari total populasi Indonesia. Tahun 2013, angka itu diprediksi naik sekitar 30 persen menjadi 82 juta pengguna dan terus tumbuh menjadi 107 juta pada 2014 dan 139 juta atau 50 persen total populasi pada 2015, sedangkan Pengguna internet global sendiri, menurut International Telecommunication Union (ITU) mencapai angka 2,421 miliar pada 2011 dari 2,044 miliar pada tahun sebelumnya.

Data dari APJII tersebut dapat menggambarkan bahwa bagaimana pesatnya perkembangan TIK khususnya di Indonesia. Pengguna Internet saat ini dapat mengakses internet tidak hanya melalui komputer atau *notebook/laptop* yang biasa kita gunakan di kantor atau di rumah, pengguna internet sekarang sangat dimudahkan dengan kehadiran *smartphone* yang merupakan inovasi berkelanjutan dari *handphone*, atau tablet yang merupakan inovasi berkelanjutan dari *notebook/laptop*, dengan menggenggam atau menjinjing kita dimana pun kapan pun dapat terhubung dengan internet, yang artinya dimana pun kita dapat mengakses informasi tentang apapun yang ada melalui internet.

## INOVASI TIK DALAM PELAYANAN PUBLIK

Penetrasi teknologi khususnya TIK telah hadir dalam berbagai bentuk dan semakin menyentuh banyak aspek kehidupan kita sehingga pada akhirnya kita menerimanya sebagai sebuah keniscayaan, sebagai suatu hal yang tidak bisa kita hindari karena sudah menjadi bagian dari kehidupan kita. TIK juga diharapkan dapat menghadirkan berbagai inovasi untuk meningkatkan kualitas pemerintah dalam melayani masyarakat umum, masyarakat bisnis, dan juga sesama lembaga pemerintah. Kritik yang dilontarkan terhadap layanan pemerintah seperti misalnya ungkapan “kalau bisa dibuat susah mengapa mesti dibuat mudah” adalah cermin harapan masyarakat agar layanan



pemerintah dapat lebih cepat, lebih mudah, lebih profesional, dan lebih transparan. Pemanfaatan TIK dalam proses pemerintahan juga diharapkan dapat meningkatkan efisiensi, efektivitas, transparansi, dan akuntabilitas penyelenggaraan pemerintahan.

Regulasi Pemerintah dalam pelayanan publik dengan berbasis TIK di tegaskan dengan hadirnya UU No. 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik semakin menegaskan pentingnya menghadirkan pelayanan publik yang berkualitas. Dalam UU tersebut dinyatakan bahwa pelayanan publik haruslah berasaskan kepentingan umum, kepastian hukum, kesamaan hak, keseimbangan hak dan kewajiban, profesional, partisipatif, tidak diskriminatif, terbuka, akuntabel, tepat waktu, cepat, mudah, dan terjangkau. Teknologi, khususnya TIK, tentunya dapat berperan untuk meningkatkan efisiensi, efektivitas, transparansi, dan akuntabilitas penyelenggaraan pelayanan publik. Selain itu, kehadiran UU No.11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik (UU ITE) juga semakin menguatkan peran TIK dalam pelayanan publik. Dalam menyelenggarakan pelayanan publik, badan publik juga terikat dengan UU No. 14 Tahun 2008 tentang Keterbukaan Informasi Publik (UU KIP) untuk dapat menyampaikan informasi secara terbuka. Hal ini berarti bahwa siapa saja yang menjalankan tugas dan fungsi dengan dana yang bersumber dari APBN/APBD dan sumbangan dana publik, harus menyampaikan informasi secara terbuka kepada masyarakat kecuali informasi yang dikecualikan seperti misalnya informasi rahasia negara, informasi intelijen, informasi strategi dan rahasia bisnis yang menjadi hak perusahaan, serta informasi yang bersifat pribadi.

Inovasi layanan publik dengan memanfaatkan TIK diharapkan dapat mengatasi permasalahan yang selama ini dihadapi oleh layanan publik konvensional seperti halnya TIK membantu mempercepat dan mengefisienkan penyelenggaraan pelayanan publik lainnya. Pengadaan secara elektronik atau yang dikenal dengan e-procurement, bagi pemerintah diharapkan tidak hanya meningkatkan transparansi, tetapi juga memberikan efisiensi yaitu dalam hal harga yang lebih rendah, biaya transaksi yang lebih murah, layanan publik yang lebih baik, dan siklus pengadaan yang lebih pendek. Selain sebagai alat bantu efektif

untuk mengurangi korupsi, *e-procurement* juga meningkatkan produktivitas tidak hanya pada pemerintah tetapi juga kepada usaha kecil dan menengah (UKM).

### **SISTEM INFORMASI SUMBER DAYA INVESTASI (SISDI) SEBAGAI INOVASI**

Dalam konteks Pembinaan Konstruksi yang difokuskan kepada Sumber Daya Investasi, Sistem Informasi Sumber Daya Investasi atau yang lebih dikenal dengan SISDI hadir ditengah masyarakat sebagai salah satu wadah media komunikasi dan keterbukaan informasi publik yang bertujuan untuk mendekatkan *supply* dan *demand* sumber daya investasi dalam rangka menjamin dan meningkatkan efisiensi penyelenggaraan konstruksi yang berkelanjutan. Selanjutnya SISDI dapat diakses melalui [www.pusbinsdi.net](http://www.pusbinsdi.net) atau [www.investasikonstruksi.net](http://www.investasikonstruksi.net).

SISDI adalah merupakan sistem informasi yang dikembangkan oleh Pusat Pembinaan Sumber Daya Investasi, Badan Pembinaan Konstruksi, Kementerian Pekerjaan Umum yang secara umum memuat informasi mengenai pasar konstruksi nasional dan internasional, peralatan konstruksi nasional serta potensi material nasional. SISDI dapat dikatakan sebagai bentuk inovasi dalam aksesibilitas informasi. Masyarakat jasa konstruksi yang mencari data dan informasi mengenai pasar, peralatan dan potensi material konstruksi dapat dengan mudah mencari melalui SISDI.

SISDI dengan berbagai fiturnya dapat memperluas akses informasi pasar serta potensinya, dan membantu masyarakat jasa konstruksi untuk mendapatkan informasi tentang peralatan dan material konstruksi. SISDI memungkinkan akses pasar, peralatan dan material konstruksi yang lebih luas, yaitu dalam hal ini seluruh Indonesia, bahkan internasional, untuk kemudian pelaku usaha melakukan langkah-langkah bisnis apa yang akan diambil berdasarkan informasi tersebut. Pengusaha besar dan pengusaha kecil mendapatkan informasi peluang potensi pasar yang sama dan mendapatkan kesempatan yang sama untuk menggunakan peluang tersebut.

SISDI digunakan sebagai sarana untuk mendapatkan informasi yang diperlukan dalam penyusunan kebijakan pembinaan sumber daya investasi serta rencana usaha oleh pelaku usaha jasa konstruksi dan investasi yang dapat ditinjau



dari beberapa ketersediaan informasi, yaitu diantaranya:

1. Pasar Konstruksi:
  - a. Pasar Konstruksi Nasional sampai dengan Propinsi;
  - b. Pasar Konstruksi Internasional;
  - c. Potensi Pasar Nasional dan Internasional;
2. Ketersediaan Peralatan Konstruksi:
  - a. Ketersediaan Peralatan Konstruksi;
  - b. Ketersediaan AMP (Asphalt Mixing Plant);
3. Ketersediaan Material Konstruksi
  - a. Potensi Ketersediaan Material Konstruksi;
  - b. Peta Quarry Ketersediaan Material Baku Konstruksi;
  - c. Peta Kapasitas Produksi, Distribusi dan Statistik Penggunaan Semen Nasional;
  - d. Peta Industri Baja dan Aspal.

Apabila kita melihat lebih dalam kepada Struktur Informasi pasar konstruksi SISDI, struktur terdiri dari pasar nasional dan internasional, dimana pasar nasional mencakup pembiayaan APBN, APBD, BUMN, BUMD, PMA dan PMDN serta Gabungan, sedangkan pasar internasional mencakup proyek pemerintah luar negeri dan swasta luar negeri serta proyek yang sedang dikerjakan oleh penyedia jasa Indonesia di luar negeri. Data-data pasar tersebut didapat melalui proses survei kepada sumber data, untuk pasar nasional, sumber data adalah pemerintah pusat, pemerintah daerah, BUMN, BUMD, dan Badan Penanaman Modal Pusat dan Daerah, untuk pasar internasional adalah pemerintah pusat. Hasil dari survei tersebut diolah untuk dimasukkan kedalam database SISDI.

Pemanfaatan SISDI menunjukkan bahwa teknologi dapat berkontribusi dengan membenahi data dan informasi yang terkait dengan sumber daya investasi pasar, material dan peralatan konstruksi di Indonesia yang mungkin sulit didapat jika data tersebut masih terpisah-pisah pada instansi yang mempunyai data serta informasi tersebut. SISDI berdampak terhadap interaksi yang terjadi antara pelaku usaha dengan pemerintah. Jika di masa lalu, pelaku usaha perlu sering mendatangi instansi pemerintah di masing-masing sektor dan mendekati pihak yang terkait untuk mendapatkan informasi tentang pasar, material dan peralatan konstruksi, maka kini informasi tersebut telah tersedia dalam sistem, sehingga terjadi perubahan cara berinteraksi dimana frekuensi media komunikasi melalui SISDI

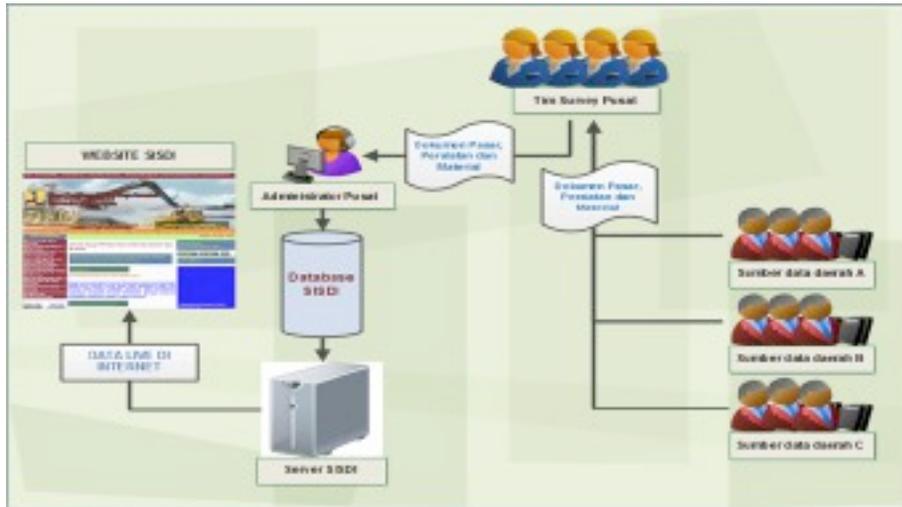
meningkat. Pelaku usaha dapat lebih fokus dalam menentukan langkah-langkah bisnis selanjutnya berdasarkan data yang didapat dari SISDI.

SISDI meningkatkan perhatian terhadap fasilitas Teknologi Informasi. Sifat SISDI yang berbasis internet menuntut penyediaan fasilitas Teknologi Informasi yang mencukupi kebutuhan setiap pengguna untuk mengakses SISDI. Ketikasistem yang ada tidak dapat digunakan oleh pihak yang terkait seperti server mati, aplikasi rusak atau jaringan internet terputus, tentunya akan menimbulkan keluhan. Oleh karenanya, SISDI menuntut organisasi untuk meningkatkan kapasitas, dan kemampuan dalam pengelolaan data dan informasi sumber daya investasi secara berkelanjutan, maka terobosan yang diterapkan sebagai berikut :

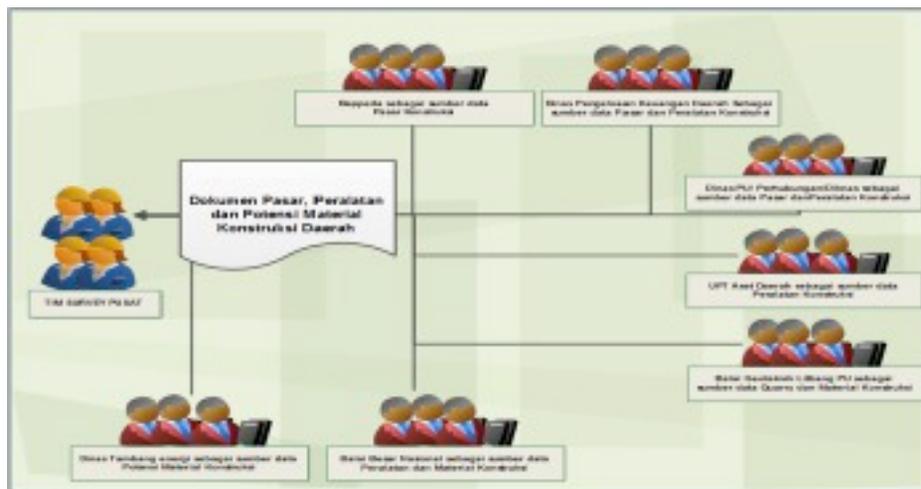
1. Survei data material, peralatan dan pasar konstruksi;
2. Pengolahan dan *updating* data material, peralatan dan pasar konstruksi;
3. Validasi Database material, peralatan dan pasar konstruksi terdiri dari :
  - a. Validasi database Internal oleh Admin Pusat;
  - b. Validasi Database Eksternal oleh Para *Stakeholder*
4. Pemeliharaan Website SISDI, terdiri dari :
  - a. Pemeliharaan masa aktif domain SISDI;
  - b. Pemeliharaan masa aktif jasa collocation server;
  - c. Pemeliharaan pemrograman Website SISDI;
  - d. Pemeliharaan Database SISDI.

## INOVASI SISDI DIMASA DEPAN

Kebutuhan akan kecepatan dan ketepatan data semakin besar dimasa depan, pola konvensional dalam pencarian data dengan menugaskan Tim Survei Pusat untuk terjun langsung di setiap daerah di Indonesia dirasa kurang maksimal dalam hal kecepatan dan ketepatan *updating* data sebagaimana gambar 1 mekanisme survei data material, peralatan dan pasar konstruksi saat ini. Keterbatasan sumber daya manusia Tim Survei Pusat; jarak dan kondisi geografis tiap-tiap daerah serta kondisi pemerintah tiap-tiap daerah sangat mempengaruhi hasil Tim Survei Pusat. Oleh karena itu diperlukan inovasi dalam mekanisme *updating* data dimasa depan. Pilihan yang akan coba diterapkan adalah memindahkan tugas dan tanggung jawab Tim Survei Pusat kepada Tim Survei Daerah Provinsi.



Gambar 1 : mekanisme survei data material, peralatan dan pasar konstruksi saat ini



Gambar 2 : Sumber data pasar, material dan peralatan konstruksi

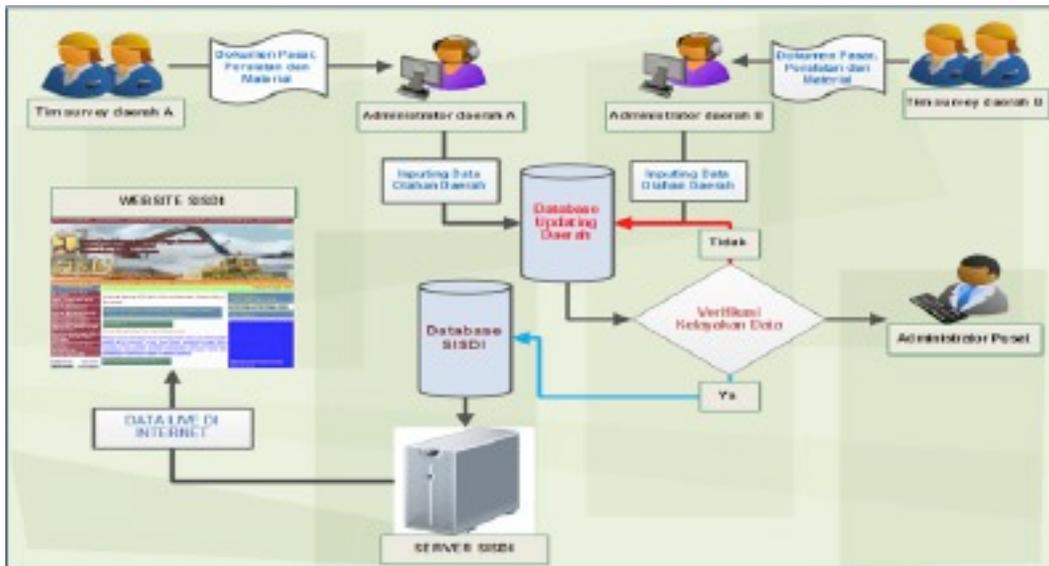


Kegiatan persiapan pembentukan Tim Survei Daerah Provinsi terdiri dari :

1. Penyedia layanan internet yang menjadi sarana utama Admin Daerah
2. Pembentukan Tim Survei Daerah Provinsi, terdiri dari :
  - a. 1 (satu) orang sebagai Tenaga Administrator Daerah dari Tim Pembina Jasa Konstruksi Provinsi;
  - b. 2 (dua) orang sebagai Koordinator Tenaga Survei Data material, peralatan dan pasar konstruksi dari Tim Pembina Jasa Konstruksi Provinsi;
  - c. 1 (satu) orang dari tiap-tiap instansi sumber Data Material, Peralatan dan Pasar Konstruksi Provinsi sebagai Tenaga Tim Survei Data baik wilayah provinsi maupun wilayah Kota/Kabupaten.
3. Tim Survei Daerah Provinsi ditetapkan dengan Surat keputusan (SK) dan fokus pada tugas sebagai Tim Survei Daerah Provinsi;

4. Pendanaan Tenaga Survei Daerah Provinsi dari dana dekonsentrasi Pusbin SDI, digunakan untuk :
  - a. Pendanaan infrastruktur sistem informasi dan jaringan internet pada tahun pertama;
  - b. Biaya operasional Tim Survei Daerah Provinsi per-Tahun Anggaran.
5. Kegiatan Bimbingan Teknis untuk Tim Survei Daerah Provinsi.

Mekanisme Tim Survei Daerah Provinsi sebagaimana gambar 3, ini dapat meningkatkan efisiensi proses updating data material, peralatan dan pasar konstruksi. Kendala yang sangat mungkin terjadi adalah masih terdapatnya kesenjangan TIK pada tiap-tiap daerah, seperti kualitas koneksi internet dan sumber daya manusia yang menguasai TIK tersebut, oleh sebab itu diperlukan adanya pelatihan dan bimbingan teknis yang intensif kepada masing-masing Tim Survei Daerah Provinsi.



Gambar 3: Mekanisme Kegiatan Tim Survei Daerah Provinsi



# Inovasi Peningkatan Kapasitas Manajemen dan Struktur Biaya

**Ir.Ismono, MA**

*Kepala Pusat Pembinaan Usaha dan Kelembagaan*

**DR.Putut Marhayudi**

*Kepala Bidang Regulasi dan Perizinan, Pusat Pembinaan Usaha dan Kelembagaan*

Dalam konteks globalisasi dan perdagangan bebas (liberalisasi), pengukuran kinerja inovasi dapat dijadikan sebagai evaluasi posisi (*benchmarking*) industri konstruksi nasional terhadap industri konstruksi negara-negara lain dalam aspek kinerja inovasi. Disamping memberikan umpan balik atau refleksi bagi para pemangku kepentingan industri konstruksi untuk menyusun program inovasi dalam industri konstruksi nasional.

**P**emerintah Indonesia melalui Undang-undang No. 7 Tahun 1994 tentang Pengesahan Agreement Establishing The World Trade Organization (Peretujuan Pembentukan Organisasi Perdagangan Dunia) berkomitmen ikut serta dalam globalisasi perdagangan dunia, membuka pintu pasar ekonomi dan persaingan bebas yang selanjutnya dalam kancah regional Asean, pada tahun 2003 ditindaklanjuti dengan diberlakukan Asean Free Trade Area (AFTA) dan Asean Economic Community (Masyarakat Ekonomi Asean) di tahun 2015 nanti. Terbukanya pasar ekonomi Indonesia, mengakibatkan para pelaku ekonomi dalam negeri menghadapi persaingan yang ketat dengan para pelaku ekonomi negara-negara asing, tidak terkecuali para pelaku ekonomi bidang jasa konstruksi. Dalam era kebebasan ekonomi seperti ini, setiap perusahaan termasuk didalamnya badan usaha jasa konstruksi harus mencari terobosan agar bisa bertahan dan berkembang. Bentuk dari terobosan tersebut adalah melalui inovasi di setiap lini perusahaan dengan tujuan meningkatkan produktifitas, kualitas, kemampuan dan efisiensi yang pada akhirnya bisa meningkatkan daya saing perusahaan. Oleh karena itu, inovasi khususnya dalam usaha peningkatan kapasitas manajemen

dan struktur biaya mau tidak mau harus menjadi salah satu *strategic thrust* dalam pengembangan industri konstruksi nasional. Pertanyaan selanjutnya adalah sudah seberapa jauh inovasi dilakukan oleh industri konstruksi nasional dan pada lingkup apa saja serta inovasi seperti apa yang telah, sedang dan akan dilakukan.

Indonesia sedang membangun berbagai infrastruktur yang membutuhkan dukungan industri konstruksi yang memiliki kapasitas, kompetensi dan daya saing tinggi (Suraji et al., 2010). Industri konstruksi nasional dapat dikelompokkan ke dalam dua bagian besar yaitu industri jasa konstruksi dan industri jasa-jasa lainnya (BPK, 2010). Industri jasa konstruksi merupakan gabungan dari beberapa bidang usaha, yakni perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan (UU No.18/1999). Sedangkan industri-industri jasa yang lain meliputi: (1) jasa penyedia, (2) jasa keuangan, (3) jasa pendidikan, dan (4) jasa pelatihan (Hillebrandt, 1985; Myers, 2008). Agar industri konstruksi nasional mempunyai daya saing yang cukup tinggi di antara negara-negara anggota ASEAN lainnya maka perlu dibangun atmosfer yang kondusif untuk saling bersinergi, melalui koordinasi dan kegiatan inovasi yang terus-menerus, berkesinambungan dan terarah dalam hal peningkatan kapasitas manajemen dan struktur biaya.



### GAMBARAN KINERJA INOVASI DALAM INDUSTRI KONSTRUKSI NASIONAL

Dalam konteks globalisasi dan perdagangan bebas (liberalisasi), pengukuran kinerja inovasi dapat dijadikan sebagai evaluasi posisi (*benchmarking*) industri konstruksi nasional terhadap industri konstruksi negara-negara lain dalam aspek kinerja inovasi. Disamping memberikan umpan balik atau refleksi bagi para pemangku kepentingan industri konstruksi untuk menyusun program inovasi dalam industri konstruksi nasional.

Dalam konteks industri konstruksi, bentuk inovasi sangat beragam, mulai dari inovasi di bidang teknologi konstruksi, manajemen konstruksi, dan inovasi di bidang pendukung lainnya yang terkait dengan konstruksi. Substansi inovasi sendiri bersifat komprehensif dan mengakar; berbagai unsur berubah bukan hanya sebagian, perubahan baik dalam institusi, norma dan juga nilai; serta dalam perubahan tersebut ada bentuk adaptasi (Yuliar, 2010). Proses inovasi itu sendiri terjadi secara intensional (*goal transisi*), *deliberate* (sengaja), sarat interaksi (negosiasi), *back-casting* (menggiring proses dengan langkah-langkah transisi, untuk sampai pada tujuan), dan biasanya ada pihak sukarelawan (*volunteer*) yang merintis perubahan. Pola-pola inovasi sendiri ada beragam, mulai dari pihak inisiator (pemerintah, pelaku pasar, akademisi/periset), tipe perubahan (komprehensif-perencanaan unilateral; organik-perubahan emergent/spontan; kombinasi antara terencana dan emergent), dan bentuk pendekatannya (*top down*, *bottom up*, berjejaring). Dalam era *sustainable construction* maka pengertian inovasi menjadi lebih luas karena inovasi dalam industri konstruksi harus memperhatikan *issue/ value* yang seimbang antara isu ekonomi, isu sosial dan isu lingkungan (Ofori, 2010).

Selain memberikan manfaat ekonomis dan sosial melalui peningkatan pertumbuhan ekonomi dan produktivitas, inovasi juga diyakini memberikan sumbangan terhadap kelayakan teknis dan daya saing perusahaan konstruksi (Slaughter, 1998, dan Na, Ofori & park, 2006, dalam Biemo, 2008). Namun tantangan akan perkembangan inovasi ini bukan hal yang mudah (Sexton, et al., 2007) menyebutkan tiga hal yang oleh kalangan umum dianggap sebagai penyebab terhambatnya inovasi di industri konstruksi, yaitu:

1. Karakteristik industri konstruksi yang lebih

berorientasi pada proyek (waktu terbatas, bukan proses yang menerus dan berwujud segmentasi yang tidak menyatu dari satu proyek ke proyek lainnya);

2. Struktur industri yang terbatas. Perusahaan konstruksi pada umumnya tidak mempunyai sumberdaya yang banyak, lebih mengandalkan "outsourcing" untuk pemenuhan kebutuhan SDM. Hal ini menyebabkan interaksi di antara orang-orang yang terlibat dalam proses konstruksi menjadi tidak cukup terwadahi. Selain itu struktur industri yang tersegmentasi menyebabkan kesempatan untuk menumbuhkan inovasi melalui struktur rantai pasok yang dibentuk dari hubungan jangka panjang antara pelaku di industri sulit terwujud;
3. Perilaku hubungan adversial di antara pelaku konstruksi yang didasarkan pada kontrak kerjasama jangka pendek yang diperebutkan melalui proses tender yang sangat kompetitif.

Berdasarkan prinsip tahapan *life cycle built asset development*, kinerja inovasi dalam industri konstruksi digambarkan dalam 3 tahapan, yaitu: (1) perencanaan dan perancangan (*planning & design*), (2) pelaksanaan (*construction*) dan pengawasan dan (3) operasi dan pemeliharaan (*operation and maintenance*). Sedangkan berdasarkan hasil-hasil inovasi, pada umumnya dapat dikelompokkan menjadi: (1) inovasi material, (2) inovasi peralatan, (3) inovasi sumber daya manusia, (4) inovasi metode konstruksi, (5) inovasi manajemen proyek, dan (6) inovasi manajemen perusahaan.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh Pusat Pembinaan Usaha dan Kelembagaan bekerjasama dengan Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Nasional dan Perguruan Tinggi tentang Kinerja Inovasi Dalam Industri Konstruksi pada tahun 2012, gambaran kinerja inovasi industri konstruksi di Indonesia adalah sebagai berikut.

#### a. Tahap Perencanaan dan Perancangan

Dalam perencanaan konstruksi banyak indikator yang dapat diukur untuk menghasilkan inovasi perusahaan konstruksi. Pelaku utama dalam sistem inovasi perencanaan konstruksi adalah pemerintah, akademisi dan konsultan perencana. Dalam lingkup ini difokuskan pada konsultan perencana yang digambarkan dalam tabel 1 berikut ini.



**Tabel 1. Kinerja Inovasi Konsultan Perencana Konstruksi**

No	Indikator	Kondisi
1	Ketersediaan Lembaga Litbang	Sangat sedikit
2	Kebijakan Pemerintah	Sangat sedikit yang mengetahui
3	Keterediaan SDM	Cukup
4	Kepemilikan Software Lisensi	Cukup
5	Jumlah dana untuk inovasi	Sedikit
6	Pengetahuan teknologi baru	Sedikit
7	Kepemilikan hak kekayaan intelektual	Belum ada yang didaftarkan resmi
8	Pengetahuan informasi inovasi konstruksi baru	Sangat sedikit
9	Peningkatan kualitas proyek	Inovasi belum menjadi cara prioritas untuk meningkatkan kualitas
10	Produktifitas perusahaan meningkat	Sangat sedikit yang dapat merasakan
11	Profitabilitas perusahaan meningkat	Sangat sedikit yang dapat merasakan
12	Pangsa pasar perusahaan meningkat	Belum

Sumber: Aminullah, 2012

Faktor-faktor pendorong inovasi perencanaan konstruksi terdiri atas (1) faktor internal dan (2) faktor eksternal dari konsultan.

Faktor-faktor pendorong internal dari konsultan perencana, antara lain: (1) Struktur organisasi, (2) Budaya organisasi, (3) Prioritas organisasi, (4) Kebijakan organisasi, (5) Strategi inovasi, (6) Strategi perusahaan, (7) Penempatan SDM yang tepat, (8) Berani mengambil resiko, (9) Daya serap iptek, (10) Individu inovator, dan (11) Budaya inovasi. Faktor pendorong internal yang paling berpengaruh adalah faktor individu dan kebijakan perusahaan dari perusahaan untuk mendorong terwujudnya inovasi.

Faktor-faktor pendorong eksternal dari konsultan perencana antaralain: (1) saran dari konsultan lain, (2) tuntutan permasalahan proyek, (3) peraturan perundangan, (4) meningkatkan daya saing, (5) keinginan *owner*. Faktor pendorong eksternal yang paling berpengaruh adalah keinginan *owner*.

Faktor-faktor penghambat inovasi perencana konstruksi dibagi menjadi 2 (dua) kategori, yaitu (1) faktor internal dan (2) faktor eksternal dari perencana.

Faktor-faktor penghambat internal dari perencana konstruksi antaralain: (1) struktur organisasi yang kaku, (2) budaya kerja, (3) sulitnya mengontrol biaya inovasi, (4) ketidakinginan untuk berubah (zona nyaman), (5) kurangnya tenaga terampil, (6) konsekuensi yang sedang ditanggung perusahaan, (7) kurang berani untuk menanggung risiko, (8) nilai-nilai organisasi yang tidak kondusif, (9) kurangnya bantuan teknis dari perusahaan, (10) kurangnya informasi teknologi terbaru. Faktor penghambat internal yang paling berperan adalah faktor individu yaitu ketidakinginan untuk berubah dan kurangnya tenaga ahli.

Faktor-faktor penghambat eksternal dari perencana konstruksi antaralain: (1) kurangnya kesempatan untuk bekerjasama dengan pihak luar, (2) kondisi dan persepsi pasar, (3) sistem pengadaan proyek, (4) peraturan dan perundangan yang berlaku, (5) lembaga-lembaga pemerintah. Faktor penghambat eksternal yang paling berpengaruh adalah kurangnya kesempatan untuk bekerjasama dengan perusahaan lain karena adanya persaingan yang ketat antar perencana.



Gambaran lain kondisi eksisting atmosfer inovasi di perusahaan konsultan Indonesia antara lain:

1. Belum terciptanya kerjasama antara perusahaan perencanaan konstruksi, akademisi dan lembaga litbang pemerintah,
2. Rendahnya penghargaan untuk perencanaan
3. Kurang kondusifnya dunia perencanaan
4. Sistem pengadaan proyek perencanaan belum mendukung dan tertata rapi,
5. Faktor sumber daya manusia merupakan penentu utama keberhasilan dan kegagalan perusahaan untuk berinovasi.

**b. Tahap Pelaksanaan**

Pelaku utama dalam sistem inovasi pelaksana konstruksi adalah pemerintah, akademisi dan kontraktor. Dalam lingkup ini hanya akan difokuskan pada pelaku kontraktor saja. Pada sistem ini kontraktor berperan ganda baik sebagai pengguna inovasi maupun sebagai pencipta inovasi. Indikator kinerja inovasi untuk kontraktor ditunjukkan pada tabel 2 di bawah ini.

**Tabel 2. Indikator Kinerja Inovasi Pelaksanaan Konstruksi**

Subsistem	Kontraktor	
	Pencipta Inovasi	Pengguna Inovasi
Input	SDM/ Tenaga Peneliti, Material, Peralatan, Uang/ Dana	Material baru, Peralatan baru, Metode konstruksi baru, Manajemen proyek baru
Proses	Lama produksi	Lama produksi
Output	Material baru, Peralatan baru, Metode konstruksi baru, Manajemen proyek baru, Hak kekayaan intelektual	Penyelesaian proyek: waktu lebih cepat, biaya lebih murah, kualitas lebih baik, Nol kecelakaan kerja
Dampak	Penyelesaian proyek: waktu lebih cepat, biaya lebih murah, kualitas lebih baik, Nol kecelakaan kerja, Peningkatan produktifitas, profitabilitas, pangsa pasar perusahaan	Peningkatan produktifitas, profitabilitas, pangsa pasar perusahaan

Sumber: Buckley et al, 1998; Kemendikbud, 2012; Kemenristek, 2008; LIPI, 2006; Wibowo, 2012



Dari hasil penelitian tersebut, kinerja inovasi kontraktor sebagai pencipta inovasi ditunjukkan pada tabel 3 di bawah ini.

**Tabel 3 Kinerja Inovasi Kontraktor sebagai Pencipta Inovasi**

No	Indikator	Kontraktor		
		Besar	Menengah	Kecil
1	Jumlah SDM/ Tenaga Peneliti	Cukup	Kurang	Kurang
2	Jumlah Material	Cukup	Cukup	Cukup
3	Jumlah Peralatan	Kurang	Kurang	Kurang
4	Jumlah Uang/ Dana	Kurang	Kurang	Kurang
5	Lama Produksi	9-12 bulan	1-3 bulan	1-3 bulan
6	Material Baru	Kurang	Tidak Ada	Tidak Ada
7	Peralatan Baru	Cukup	Kurang	Kurang
8	Metode Konstruksi Baru	Kurang	Kurang	Tidak Ada
9	Manajemen Proyek Baru	Tidak Ada	Tidak Ada	Tidak Ada
10	Hak Kekayaan Intelektual	Kurang	Kurang	Tidak Ada
11	Waktu penyelesaian proyek lebih cepat	Sangat Setuju	Sangat Setuju	Sangat Setuju
12	Biaya penyelesaian proyek lebih murah	Sangat Setuju	Sangat Setuju	Sangat Setuju
13	Kualitas proyek lebih baik	Sangat Setuju	Setuju	Setuju
14	Kecelakaan kerja proyek minimal	Sangat Setuju	Sangat Setuju	Sangat Setuju
15	Produktifitas perusahaan meningkat	Sangat Setuju	Sangat Setuju	Sangat Setuju
16	Profitabilitas perusahaan meningkat	Sangat Setuju	Sangat Setuju	Sangat Setuju
17	Pangsa pasar perusahaan meningkat	Sangat Setuju	Sangat Setuju	Setuju

Sumber: Wibowo, 2012



Seperti disajikan oleh Tabel 3, kinerja inovasi Kontraktor sebagai pencipta inovasi adalah sebagai berikut:

1. **Input:**
  - Ketersediaan sumber daya manusia/tenaga peneliti untuk kontraktor besar cukup memadai, kontraktor menengah dan kontraktor kecil kurang memadai,
  - Ketersediaan material cukup memadai,
  - Ketersediaan peralatan & uang/dana kurang memadai.
2. **Proses:** lama produksi untuk kontraktor besar 9-12 bulan, kontraktor menengah dan kontraktor kecil 1-3 bulan,
3. **Output:**
  - Material baru untuk kontraktor besar kurang memadai, kontraktor menengah dan kontraktor kecil tidak ada,
  - Peralatan baru untuk kontraktor besar cukup memadai, kontraktor menengah dan kontraktor kecil kurang memadai,
  - Metode konstruksi baru untuk kontraktor besar dan kontraktor menengah kurang memadai, untuk kontraktor kecil tidak ada,
  - Manajemen proyek baru tidak ada,
  - Jumlah publikasi tidak ada,
  - Hak kekayaan intelektual untuk kontraktor besar dan kontraktor menengah kurang memadai, untuk kontraktor kecil tidak ada.
4. **Dampak:**
  - Terhadap penyelesaian proyek: waktu penyelesaian menjadi lebih cepat, biaya penyelesaian lebih murah, kualitas lebih baik, dan kecelakaan kerja minimal. Ini berlaku untuk semua golongan kontraktor.
  - Terhadap kinerja perusahaan : produktivitas, profitabilitas, dan pangsa pasar perusahaan meningkat. Ini juga berlaku untuk semua golongan kontraktor.

Untuk Kontraktor golongan besar yang menempati peringkat enam terbesar adalah: lama produksi, biaya penyelesaian proyek lebih murah, kecelakaan kerja proyek minimal, pangsa pasar perusahaan meningkat, profitabilitas perusahaan meningkat, dan waktu penyelesaian proyek lebih cepat.

Untuk Kontraktor golongan menengah yang menempati peringkat enam terbesar adalah: biaya penyelesaian proyek lebih murah, kecelakaan kerja proyek minimal, profitabilitas perusahaan meningkat, produktivitas perusahaan meningkat, waktu penyelesaian proyek lebih cepat, dan pangsa pasar perusahaan meningkat. Untuk Kontraktor golongan kecil yang menempati peringkat enam terbesar adalah: kecelakaan kerja proyek minimal, biaya penyelesaian proyek lebih murah, profitabilitas perusahaan meningkat, waktu penyelesaian proyek lebih cepat, produktivitas perusahaan meningkat, dan pangsa pasar perusahaan meningkat.

Untuk semua golongan Kontraktor semua sepakat mengenai dampak inovasi yang sangat positif terhadap kinerja proyek dan kinerja perusahaan.

Dari hasil penelitian tersebut, kinerja inovasi kontraktor sebagai pencipta inovasi ditunjukkan pada tabel 3.

Kinerja inovasi kontraktor sebagai pengguna inovasi adalah sebagai berikut:

1. **Input:**
  - Pengetahuan ketersediaan material & peralatan baru untuk kontraktor besar memadai, kontraktor menengah cukup memadai, dan kontraktor kecil kurang memadai,
  - Pengetahuan ketersediaan metode konstruksi dan manajemen proyek baru untuk kontraktor besar memadai, kontraktor menengah dan kontraktor kecil kurang memadai,
2. **Proses:** lama penerapan untuk kontraktor besar 3-6 bulan, kontraktor menengah 1-3 bulan, dan kontraktor kecil 1-3 bulan.
3. **Output:** semua golongan Kontraktor sepakat bahwa inovasi berpengaruh positif terhadap kinerja proyek yaitu dengan cara waktu penyelesaian lebih cepat, biaya lebih murah, kualitas lebih baik, dan kecelakaan kerja minimal.
4. **Dampak:** semua golongan Kontraktor sepakat bahwa inovasi berpengaruh positif terhadap kinerja perusahaan yaitu dengan cara meningkatkan produktivitas, profitabilitas, dan pangsa pasar.



**Tabel 3 Kinerja Inovasi Kontraktor sebagai Pencipta Inovasi**

No	Indikator	Kontraktor		
		Besar	Menengah	Kecil
1	Pengetahuan mengenai Material Baru	Memadai	Cukup	Kurang
2	Pengetahuan mengenai Peralatan Baru	Memadai	Cukup	Kurang
3	Pengetahuan mengenai Metode Konstruksi Baru	Memadai	Kurang	Kurang
4	Pengetahuan mengenai Manajemen Proyek Baru	Memadai	Kurang	Kurang
5	Lama Proses	3-6 bulan	1-3 bulan	1-3 bulan
6	Waktu penyelesaian proyek lebih cepat	Sangat Setuju	Sangat Setuju	Sangat Setuju
7	Biaya penyelesaian proyek lebih murah	Sangat Setuju	Sangat Setuju	Sangat Setuju
8	Kualitas proyek lebih baik	Setuju	Setuju	Setuju
9	Kecelakaan kerja proyek minimal	Sangat Setuju	Sangat Setuju	Sangat Setuju
10	Produktifitas perusahaan meningkat	Sangat Setuju	Sangat Setuju	Sangat Setuju
11	Profitabilitas perusahaan meningkat	Sangat Setuju	Sangat Setuju	Sangat Setuju
12	Pangsa pasar perusahaan meningkat	Sangat Setuju	Sangat Setuju	Sangat Setuju

Sumber: Wibowo, 2012

Untuk Kontraktor golongan besar yang menempati peringkat enam terbesar adalah: pengetahuan mengenai peralatan baru, pengetahuan mengenai material baru, kecelakaan kerja proyek minimal, pangsa pasar perusahaan meningkat, biaya penyelesaian proyek lebih murah, dan profitabilitas perusahaan meningkat.

Untuk Kontraktor golongan menengah yang menempati peringkat enam terbesar adalah: kecelakaan kerja proyek minimal, biaya penyelesaian proyek lebih murah, profitabilitas perusahaan meningkat, produktifitas perusahaan meningkat, pangsa pasar perusahaan meningkat, dan waktu penyelesaian proyek lebih cepat.

Untuk Kontraktor golongan kecil yang menempati peringkat enam terbesar adalah: kecelakaan kerja proyek minimal, biaya penyelesaian proyek lebih murah, profitabilitas perusahaan meningkat, waktu penyelesaian proyek lebih cepat, produktifitas perusahaan

meningkat, dan pangsa pasar perusahaan meningkat. Pengetahuan mengenai material dan peralatan baru memadai bagi Kontraktor besar tapi tidak untuk Kontraktor golongan lain, dan semua golongan Kontraktor sepakat mengenai dampak inovasi yang sangat positif terhadap kinerja proyek dan kinerja perusahaan. Secara kuantitatif dampak inovasi bagi Kontraktor baik sebagai pengguna dan pencipta inovasi adalah sebagai berikut:

- 1) Bagi proyek:
  - Penyelesaian waktu lebih cepat 5-50%,
  - Biaya lebih murah 2-25%,
- 2) Bagi perusahaan:
  - Pendapatan meningkat 5-15%,
  - Pengeluaran turun 2-15%,
  - Profitabilitas meningkat 2-15%, dan
  - Pangsa pasar meningkat 30-150%.

Faktor-faktor kunci yang mempengaruhi kinerja inovasi dalam industri konstruksi dikelompokkan ke dalam 2 grup, yaitu faktor-faktor pendukung/pendorong dan faktor-faktor penghambat. Faktor pendorong adalah



faktor-faktor yang keberadaannya memberikan pengaruh yang positif bagi peningkatan kinerja inovasi pelaksanaan konstruksi, sedangkan faktor penghambat adalah faktor-faktor yang keberadaannya memberikan pengaruh negatif bagi peningkatan kinerja inovasi pelaksanaan konstruksi.

Faktor-faktor pendorong kinerja inovasi kontraktor yang dianggap cukup penting, antara lain:

1. Strategi perusahaan yang ada;
2. Keinginan perusahaan untuk meningkatkan daya saing;
3. Ketersediaan sumber-sumber daya organisasi seperti budaya inovasi perusahaan, keberadaan individu-individu inovator, & kodifikasi pengetahuan yang dimiliki perusahaan;
4. Tuntutan permasalahan yang timbul dalam pelaksanaan proyek;
5. Dorongan atau saran dari rekan atau kolega kontraktor;
6. Permintaan owner untuk melakukan inovasi-inovasi tertentu, khususnya untuk proyek swasta.

Sedangkan faktor-faktor yang menjadi penghambat inovasi kontraktor antarlain:

1. Kelangkaan sumber daya perusahaan;
2. Kurangnya tenaga terampil;
3. Sulitnya mengontrol biaya inovasi;
4. Biaya ekstra yang harus dikeluarkan untuk berinovasi;
5. Kurangnya informasi atau pengetahuan tentang teknologi terbaru yang tersedia di pasar;
6. Merasa cukup puas dengan teknologi yang sudah dimiliki;
7. Lamanya proses persetujuan dari pihak terkait untuk menerapkan inovasi teknologi.

Ketujuh faktor tersebut di atas memberikan pengaruh yang berbeda-beda bagi kontraktor-kontraktor sesuai dengan kualifikasi/golongannya. Untuk kontraktor besar, sulitnya mengontrol biaya inovasi, merasa cukup puas dengan teknologi yang sudah dimiliki, dan lamanya proses persetujuan dari pihak terkait untuk menerapkan inovasi teknologi sangat menghambat kinerja inovasi perusahaan. Adapun untuk kontraktor golongan menengah dan kecil, sulitnya mengontrol biaya inovasi dan

lamanya proses persetujuan dari pihak terkait untuk menerapkan inovasi teknologi tidak memberikan pengaruh yang cukup berarti.

Beberapa perusahaan konstruksi melakukan inovasi walaupun tidak mempunyai unit penelitian dan pengembangan (Litbang). Perusahaan konstruksi yang mempunyai unit Litbang dalam berinovasi cenderung lebih kontinu daripada perusahaan yang tidak memiliki. Perusahaan yang tidak mempunyai unit Litbang, hak cipta atas inovasinya dimiliki oleh individu/karyawan. Jumlah yang memadai atas sumber daya manusia yang terampil dan inovatif akan menjamin keberlangsungan inovasi perusahaan kontraktor. Perusahaan kontraktor, akademisi, dan lembaga Litbang Pemerintah berinovasi secara sendiri-sendiri dan kurang bekerja sama. Sistem pengadaan proyek Design & Build lebih memotivasi perusahaan kontraktor untuk berinovasi daripada sistem pengadaan proyek yang tradisional.

### c. Tahap Operasional dan Perawatan Gedung

Fokus penilaian kinerja inovasi pada tahap operasional adalah perusahaan kontraktor. Kriteria kinerja terbagi dalam 4 kelompok perspektif yaitu *Internal Business Process*, *Learning and growth*, *Customer*, dan *Financial*. Gambaran kinerja inovasi perusahaan kontraktor berdasarkan kriteria tersebut adalah sebagai berikut:

1. Keadaan *Internal Business Process* yang mempunyai bobot target 25,5 %, tercapai keadaan aktual (kinerja) 3,811%. Jadi keadaan kinerja dari aspek ini sangat rendah. Sub-kriteria yang dilihat dari aspek ini diantaranya adalah diferensiasi dan diversifikasi produk unggulan, penerapan teknologi baru, jumlah program inovasi pelaksanaan konstruksi dan lamanya penerapan standar mutu perusahaan.
2. Keadaan *Internal Learning and growth* yang mempunyai bobot target 28,20%, telah berhasil mencapai keadaan aktual 7,853%. Subkriteria yang dinilai antarlain: terdapatnya bagian/departemen *research and development* (R&D) dan belanja yang dikeluarkan untuk itu, umur perusahaan, waktu yang diperlukan untuk menyusun



standar mutu, jumlah tenaga *engineers* S1/S2/S3, dengan perbandingan 3 : 2 : 1, masa kerja para *engineers*, jumlah/ jenis *software* teknik yang telah digunakan, prestasi bidang teknologi, jumlah perolehan hak patent di bidang teknologi atau konstruksi, perolehan penghargaan (teknologi) dari dalam negeri, perolehan penghargaan dari luar negeri, metode konstruksi baru yang ditemukan (*invention*), efisiensi/ produktivitas unggulan, temuan teknik pelaksanaan (*invention*), tingkat keberhasilan pencapaian target biaya, mutu dan waktu, serta perolehan patent dan penghargaan di bidang manajemen operasional. Selain dari itu, di aspek ini juga dimintakan data perihal kerjasama penelitian (teknologi) dengan lembaga penelitian, perguruan tinggi maupun antar perusahaan. Jadi perolehannya sangat rendah dan jauh dari harapan/ keinginan *stakeholder*.

3. Aspek Eksternal Customer mencapai keadaan aktual 6,293 % dari target yang harus dicapai 10,711%. Suatu perolehan yang besarnya diatas 50% dari target. Prestasi ini patut dicatat untuk peningkatannya agar bisa mencapai target. Subkriteria yang harus dicapai pada aspek ini diantaranya adalah jumlah prosentase customer baru maupun tetap (*loyal*), customer nasional asing/nasional/NGO, besarnya pangsa yang bisa diperoleh, jumlah pembayaran *claim* akibat melesetnya pencapaian kewajiban kontrak (wan prestasi), kepuasan pelanggan yang dirupakan dalam bentuk kerjasama, pujian/penghargaan atau loyalitas.
4. Pada aspek Eksternal *Financial* capaian keadaan aktual adalah 19,04 % dengan target yang harus dicapai sebesar 35,6 %. Suatu tingkat pencapaian keadaan lebih 50 % pula.

Aspek *Customer* dan *Financial* merupakan kelompok eksternal. Dengan tercatatnya prestasi keadaan (kinerja) aktual pada aspek *customer* dan *financial* di atas 50 %, maka kedua aspek eksternal ini menyimpan potensi perusahaan lebih besar dari pada

potensi aspek internal perusahaan. Bisa disimpulkan bahwa dorongan untuk melakukan inovasi lebih banyak diperankan oleh aspek eksternal perusahaan karena merupakan tuntutan dari luar untuk bertahan di industri jasa konstruksi, bukan keinginan sendiri dari perusahaan. Rendahnya pencapaian target kuantitatif kinerja pada aspek internal membawa konsekuensi terhadap rendahnya atau sulitnya dan bahkan tertutupnya kemungkinan berinovasi teknik pada tahap operasional konstruksi.

### INOVASI PENINGKATAN KAPASITAS MANAJEMEN

Dalam upaya menciptakan dan mengkondisikan badan usaha konstruksi nasional yang kokoh dan berdaya saing di era perdagangan bebas ini, hal yang perlu dilakukan adalah peningkatan kapasitas badan usaha tersebut melalui terobosan-terobosan yang inovatif. Manajemen perusahaan adalah salah satu aspek yang perlu ditingkatkan suatu perusahaan bila ingin bertahan, berkembang dan berkelanjutan. Berdasarkan hasil penelitian tentang kinerja inovasi di perusahaan konstruksi nasional, keinginan dan tindakan inovasi yang dilakukan perusahaan masih tergolong rendah, untuk itu pihak Pemerintah perlu menciptakan atmosfer dan kebijakan yang bisa menginisiasi badan usaha untuk menciptakan dan mempergunakan bentuk-bentuk inovasi yang bisa meningkatkan kapasitas perusahaannya.

Salah satu konsep yang dikembangkan untuk bisa meningkatkan kompetensi dan kapabilitas badan usaha adalah konsep Pengembangan Usaha Berkelanjutan atau *Continuous Business Development* (CBD). Konsep pengembangan usaha ini memberikan manfaat baik secara internal maupun eksternal. Secara internal, badan usaha dapat memetakan sejauh mana pengembangan kompetensinya sehingga menjadi masukan untuk menentukan kebijakan manajerial dan teknikal perusahaannya. Dari sisi eksternal, dengan adanya gambaran kompetensi dan kapabilitas suatu badan usaha yang akurat dan terekam dari waktu ke waktu, akan memudahkan pengguna jasa sebagai partner kerja dalam menilai kompetensi dan kapabilitas penyedia jasa.



*Continuous Business Development* (CBD) adalah proses pembelajaran seumur hidup badan usaha, untuk menjaga dan meningkatkan kinerjanya sehingga dapat berkembang dan dapat mengikuti perkembangan teknologi dan kebutuhan terkini. Program CBD ditujukan untuk mendorong badan usaha agar melakukan kegiatan-kegiatan dalam rangka meningkatkan kompetensinya, sehingga mempunyai daya saing yang tinggi, dapat bertahan dan berkembang dalam jangka panjang. Disisi lain program CBD juga dapat digunakan oleh Asosiasi Badan Usaha dalam membina anggotanya. Secara teknis, program ini merupakan suatu bentuk penilaian (*assesment*) pada aspek manajerial badan usaha untuk melihat kompetensi dan kapasitasnya dengan menggunakan instrumen tertentu. Hasil penilaian ini menunjukkan kualifikasi suatu badan usaha.

Program CBD secara umum meliputi komponen-komponen sebagai berikut:

1. Alat Ukur Satuan Kredit
2. Persyaratan Minimum
3. Jenis Aktivitas yang dinilai
4. Tata cara penilaian
5. Komponen Penunjang

Untuk CBD dipilih alat ukur Business Development Unit (BDU). Besarnya nilai BDU ditentukan berdasarkan beberapa kriteria, antara lain:

- Lama kegiatan (hari, bulan, tahun)
- Cakupan kegiatan: nasional/internasional, diselenggarakan oleh asosiasi ybs/ bukan
- Posisi: sebagai peserta/presenter, anggota/ketua
- Biaya (Rupiah)

Secara umum kegiatan-kegiatan yang dinilai sebagai bagian dari program CBD dapat dikelompokkan dalam 2 kategori, yaitu:

(A) Pengembangan Organisasi, meliputi:

- (A.1) Pengembangan Kompetensi Pejabat/ Karyawan  
Kegiatan pengembangan kompetensi pejabat/karyawan ini merupakan aktifitas kerja SDM yang bisa memberikan dan mendukung kemajuan perusahaan, seperti: pertemuan bisnis (seminar, konferensi), peningkatan kapasitas diri (pelatihan, kursus),

publikasi karya ilmiah (majalah, jurnal, buku), kepesertaan (lomba, penghargaan), kepengurusan organisasi (badan usaha, jabatan), kepesertaan muhibah bisnis (pameran, forum bisnis), kepesertaan sekolah lanjutan (diploma, sarjana, pascasarjana).

(A.2) Pengembangan Kemampuan Perusahaan

Pengembangan kemampuan perusahaan adalah bentuk usaha terobosan dan inovasi yang dilakukan oleh perusahaan untuk meningkatkan kapasitasnya, antarlain: pengembangan inovasi sistem produksi (metode, teknologi), inovasi produk (barang/jasa), pengembangan penelitian tindakan (korporasi, industri), pengembangan diversifikasi usaha (jenis, sektor), pengembangan penetrasi dan perluasan pangsa pasar (nasional, global), pengembangan kemitraan usaha.

(B) Pengembangan Sistem Manajemen

(B.1) Sistem Operasi/ Manajemen Usaha  
Pengembangan sistem manajemen ini merupakan bentuk penerapan suatu sistem operasional dan manajerial perusahaan, antarlain: Sistem Mutu Proses (ISO 9000, ISO 14000), Sistem Akuntansi Perusahaan (SAP), Sistem Keselamatan & Kesehatan Kerja (OHSAS), Sistem Informasi Manajemen (SIM), Sistem Pengukuran Kinerja Usaha (MB/BSC), Sistem Manajemen SDM (HRM/HRD), Sistem Manajemen Pengetahuan (KMS).

(B.2) Pendayagunaan Sumberdaya Usaha

Kegiatan-kegiatan Pendayagunaan Sumberdaya Usaha meliputi: Pembukaan Kantor Cabang Baru (Nasional/ Global), Pemanfaatan Kerjasama Penelitian (PT/Lembaga Riset), Perluasan Kerjasama Pembiayaan (Perbankan/Investor), Kerjasama Penerapan Teknologi Baru (Nasional/Global), Pengintegrasian Rantai Pasok Usaha (Nasio-



nal/ Global), Penerapan Program CSR Perusahaan (Lokal/Nasional), Pengembangan Kerjasama Pendidikan SDM (Nasional/Global).

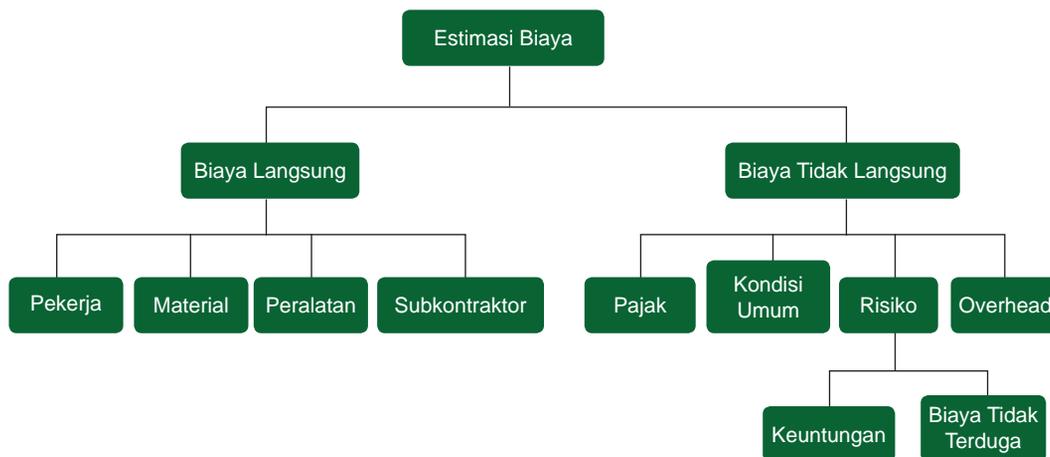
Dengan program CBD ini, diharapkan badan usaha akan mencoba untuk melaksanakan, menjalankan dan melengkapi kegiatan-kegiatan yang menjadi komponen penilaian program CBD. Selain itu, badan usaha dituntut untuk tertib usaha dari sisi manajerial, karena apa yang akan dinilai dalam program CBD ini harus terekam akurat dari waktu ke waktu (*historical document*). Ke depan, program CBD ini menjadi bentuk gambaran kualifikasi suatu badan usaha sehingga bisa menjadi salah satu pedoman untuk proses sertifikasi dan referensi para pengguna jasa (pelelangan, dsb.). Dalam penerapan konsep dan program CBD ini perlu kesiapan dan dukungan semua pihak yang terlibat, yaitu pelaksana program (asosiasi, lembaga, pemerintah) dan badan usaha. Dalam level cakupan penerapan yang kecil (level asosiasi), kriteria penilaian CBD bisa disesuaikan dengan karakter masing-masing badan usaha.

## INOVASI PENINGKATAN KAPASITAS STRUKTUR BIAYA

Dalam level proyek konstruksi, baik perencanaan maupun pelaksanaan, komponen yang terkait didalamnya adalah biaya, mutu dan waktu. Komponen terpenting dari ketiga batasan di atas adalah biaya. Hal ini berkaitan langsung dengan terlaksana atau tidaknya suatu proyek. Dalam proses pelelangan jasa konstruksi, pelaku usaha harus dapat mengestimasi biaya proyek sebaik mungkin, agar dapat bersaing dengan kontraktor atau konsultan lainnya. Hal yang biasanya dijadikan sebagai penilaian utama dari suatu proses pelelangan jasa konstruksi adalah pengusaha yang dapat memberikan penawaran yang paling rendah. Selain itu, estimasi biaya proyek (*cost estimating*) dapat digunakan untuk beberapa tujuan lain, seperti penentuan kelayakan ekonomi suatu proyek, evaluasi beberapa alternatif proyek, perencanaan anggaran proyek, dan penyediaan biaya proyek awal serta pengendalian jadwal proyek (AACE, 1992).

Setelah proyek konstruksi dimenangkan, maka langkah selanjutnya yang harus dilakukan oleh

Gambar Struktur Biaya Proyek Konstruksi AACE, 1992



(Sumber: AACE, 1992)

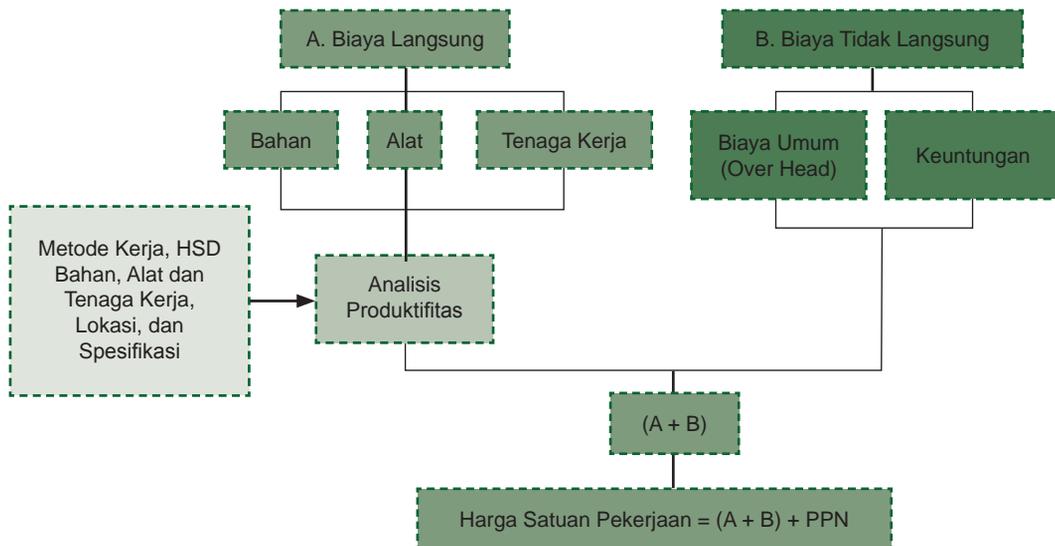


pengusaha adalah mengupayakan pengawasan dan pengendalian anggaran biaya yang telah ditetapkan dalam kontrak jasa konstruksi sesuai dengan perencanaan sebelumnya. Untuk itu perlu adanya inovasi dan terobosan dalam perencanaan biaya proyek ini sehingga bisa mengubah sumber-sumber yang ditanamkan menjadi suatu keluaran (*output*), memberikan hasil (*outcome*), memberikan manfaat (*benefit*) dan mencapai sasaran yang lebih luas (*target, goal*). Rekayasa biaya konstruksi (*cost engineering*) adalah area dari kegiatan engineering dimana pengalaman dan pertimbangan engineering dipakai pada aplikasi prinsip-prinsip teknik dan ilmu pengetahuan dalam masalah perkiraan biaya, pengendalian biaya, rencana bisnis dan pengetahuan manajemen, analisa keuangan, manajemen proyek, dan perencanaan dan penjadwalan (AACE International, 1992).

Berdasarkan AACE International Tahun 1992, struktur dari biaya konstruksi terdiri dari dua komponen utama, yaitu: biaya langsung (*direct cost*) dan biaya tidak langsung (*indirect cost*). Hal tersebut juga tertuang dalam Panduan Analisis Harga Satuan (PAHS) (Ditjen Bina Marga, 2010). Selain itu, besaran biaya pokok tergantung pada banyak faktor lain, seperti lokasi proyek,

spesifikasi, ketersediaan sumber daya, kondisi pekerjaan (*working condition*) dan kondisi politik. Terkait dengan kondisi dari struktur pembiayaan proyek konstruksi di Indonesia baik struktur elemen pembiayaan maupun varian atas proporsi dari biaya langsung dan tidak langsung yang bisa terjadi pada setiap proyek konstruksi, serta bagaimana dan seberapa besar biaya *contingencies*, termasuk perilaku biaya tidak langsung bisa terjadi tergantung dari besaran volume dan beragam variabel dari proyek konstruksi di Indonesia. Dengan melakukan strukturisasi biaya proyek konstruksi dapat mengidentifikasi elemen-elemen yang tidak lazim dalam perhitungan biaya tidak langsung dan biaya langsung dari sebuah proyek konstruksi. Selanjutnya, pengetahuan dan pemahaman secara komprehensif terhadap struktur biaya proyek konstruksi akan dapat digunakan untuk mengukur in-efisiensi pelaksanaan proyek konstruksi dan kemudian dapat menjadi landasan utama untuk perumusan kebijakan pembinaan usaha di sektor konstruksi. Pusat Pembinaan Usaha dan Kelembagaan melakukan studi tentang struktur biaya proyek konstruksi di Indonesia. Studi ini dilakukan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang menyebabkan perubahan struktur dan elemen

Gambar 2.2 Struktur Biaya Proyek Konstruksi PAHS, 2010



(Sumber: Panduan Analisis Harga Satuan, 2010)



biaya konstruksi, menyusun model-model cost breakdown structure dari berbagai jenis dan ragam proyek konstruksi di Indonesia, menentukan proporsi dari elemen-elemen biaya langsung dan biaya tidak langsung dari proyek konstruksi berdasarkan pendekatan teoritik dan empirik, dan mengidentifikasi variasi biaya dari setiap elemen pembiayaan suatu proyek konstruksi berdasarkan pendekatan teoritik dan empirik.

Hasil kajian struktur biaya konstruksi tersebut, besaran proporsi antara biaya langsung dan biaya tidak langsung pada proyek konstruksi yang sudah dikategorikan dapat dilihat dalam tabel di bawah ini.

Sedangkan pada biaya tidak langsung, proporsi biaya tak terduga memberikan kontribusi yang paling besar dibandingkan komponen biaya yang lainnya (13,66%-40,19%). Kecuali pada proyek yang bersumber dana dari swasta, komponen biaya tak terduga menyumbang kontribusi yang cukup marginal (sekitar 13,66% saja terhadap biaya tidak langsung). Proporsi terbesar selanjutnya adalah komponen keuntungan (22,41%-35,75%) dan pajak (28,84%-37,94%). Selanjutnya proporsi biaya tak terduga terhadap biaya tidak langsung, pada proyek kecil dan proyek besar, secara berturut-turut, adalah 31,62% dan 29,25%.

Kategori		Proporsi	
		Proporsi	Proporsi
Nilai Proyek	Kecil	59,23%	40,77%
	Besar	62,35%	37,65%
Sumber Dana	Pemerintah	59,33%	40,67%
	Swasta	61,85%	59,33%
Jenis	Gedung	62,71%	37,29%
	SDA	61,19%	38,81%
	Transportasi	58,11%	41,89%

(Sumber: Studi Struktur Biaya Proyek Konstruksi di Indonesia, 2012)

Untuk proyek kualifikasi besar maupun kecil, biaya tidak langsung memberi kontribusi yang cukup signifikan terhadap total biaya proyek (37,65% – 40,77%). Sedangkan bila proyek diklasifikasikan berdasarkan sumber dana proyek, komponen biaya tidak langsung pada proyek pemerintah lebih tinggi dari pada proyek swasta (38,15% proyek swasta banding 40,67% proyek Pemerintah). Berdasarkan jenis proyek konstruksinya diperoleh bahwa proporsi biaya langsung paling besar pada proyek gedung (62,71%), diikuti proyek SDA (61,19%), dan transportasi (58,11%).

Selanjutnya bila tinjauan dibatasi hanya pada biaya langsung, proporsi biaya bahan diketahui memiliki proporsi yang paling besar (55,61%-59,81% terhadap biaya langsung), diikuti oleh komponen biaya tenaga kerja (27,05%-33,34%) dan biaya alat (9,11%-16,78%).

Selanjutnya pada proyek gedung, sumber daya air dan transportasi adalah 26,83%, 28,51% dan 40,19%, secara berturut-turut. Secara umum diperoleh bahwa biaya tidak terduga terhadap biaya tidak langsung memiliki proporsi yang relatif sama, sekitar 26,83% - 40,19%, kecuali pada proyek dengan sumber dana dari swasta yang hanya 13,66%.

Besarnya proporsi biaya tidak langsung juga disebabkan beberapa isu, yaitu: adanya mekanisme sub-kontraktor (di luar prosedur), biaya marketing, biaya administrasi dan biaya birokrasi serta biaya sosial. Komponen-komponen biaya tersebut, khususnya dalam proyek pemerintah, diperkirakan memberikan kontribusi terhadap 'pergeseran' rencana anggaran biaya (RAB) dengan biaya realisasi proyek. Bila pergeseran antara RAB dengan pelaksanaan di lapangan cukup besar yang mengakibatkan proyek tersebut tidak sesuai



dengan *output* dan waktu yang direncanakan, dan hal ini menjadi fenomena di industri konstruksi nasional maka bisa menjadi faktor penghambat pencapaian dan peningkatan daya saing perusahaan konstruksi di Indonesia. Struktur biaya pada dasarnya akan mempengaruhi *total cost* daripada perusahaan dan pada akhirnya total profit yang didapatkan oleh perusahaan. Bila kondisi proporsi struktur biaya pada proyek konstruksi di Indonesia tidak mendukung ke arah peningkatan kapasitas dan kompetitifitas perusahaan maka perlu adanya reformasi dalam sistem industri konstruksi. Menyikapi hal tersebut, maka baik badan usaha sebagai pelaku pelaksana proyek konstruksi dan pengguna jasa, khususnya pemerintah perlu mencari bentuk terobosan dan inovasi terkait perekrutan struktur biaya proyek ini. Apakah perlu peninjauan kembali mekanisme pelaksanaan proyek konstruksi mulai dari tahap inisiasi proyek, proses pelelangan, hingga tahap pelaksanaan dan operasional proyek hingga peninjauan kembali kebijakan-kebijakan jasa konstruksi yang ada di level *stakeholder*.

## RANGKUMAN

Gambaran kinerja sektor konstruksi bisa menunjukkan bagaimana tingkat daya saing sektor tersebut di tengah kancah perdagangan bebas internasional. Kinerja sektor konstruksi dapat dinilai dari produktifitas pada berbagai tingkatan, baik di tingkat industri secara keseluruhan, tingkat perusahaan (kontraktor dan konsultan) dan tingkat proyek, bahkan hingga di tingkat operasional. Salah satu cara untuk meningkatkan produktifitas dan kinerja di industri konstruksi adalah melakukan inovasi di setiap lini perusahaan dengan tujuan meningkatkan produktifitas, kualitas, kemampuan dan efisiensi yang pada akhirnya bisa meningkatkan daya saing perusahaan. Inovasi mau tidak mau harus menjadi salah satu *strategic thrust* dalam pengembangan industri konstruksi nasional. Gambaran potret kinerja inovasi di perusahaan konstruksi Indonesia saat ini relatif masih kurang menggembirakan. Hal ini dikarenakan baik dari faktor internal badan usaha yang kurang memahami arti dan manfaat pengembangan inovasi sehingga berdampak pada kurangnya alokasi anggaran pengembangan litbang, serta kurangnya keberanian untuk mencoba hal-hal baru dalam

upaya perbaikan dan peningkatan kapasitas kinerja perusahaan.

Salah satu strategi inovasi dalam peningkatan kapasitas manajemen bisa dilaksanakan dengan melakukan penilaian terhadap aspek manajerial perusahaan yang menggambarkan kemampuan perusahaan melalui program *Continuous Business Development* (CBD). Pada dasarnya program ini merupakan bentuk pembinaan terhadap badan usaha yang dilakukan oleh asosiasi, lembaga, maupun pemerintah. Program CBD merupakan upaya badan usaha untuk menjaga dan meningkatkan kinerjanya sehingga dapat berkembang dan dapat mengikuti perkembangan teknologi dan kebutuhan terkini, khususnya dalam menghadapi persaingan di era globalisasi dan liberalisasi. Untuk itu, badan usaha perlu mempersiapkan dan membenahi diri, khususnya dalam hal organisasi dan sistem manajemen perusahaan. Pengembangan organisasi meliputi pengembangan kompetensi SDM dan kemampuan perusahaan, sedangkan pengembangan sistem manajemen meliputi penerapan sistem operasi dan manajemen usaha, serta pendayagunaan sumberdaya usaha. CBD dilakukan untuk mendorong badan usaha melakukan peningkatan kompetensi secara lebih terstruktur dan terukur.

Komponen yang tidak kalah penting dalam membangun suatu proyek konstruksi adalah biaya, mutu dan waktu. Biaya merupakan komponen terpenting, karena berkaitan dengan langsung dengan terlaksana atau tidaknya suatu proyek. Untuk itu perlu adanya terobosan dalam perekrutan biaya proyek ini sehingga bisa mengubah sumber-sumber yang ditanamkan menjadi suatu keluaran (*output*), memberikan hasil (*outcome*), memberikan manfaat (*benefit*) dan mencapai sasaran yang lebih luas (*target, goal*). Dengan meningkatkan kapasitas struktur biaya melalui strukturisasi biaya proyek konstruksi, dapat diidentifikasi elemen-elemen yang tidak lazim dalam perhitungan biaya tidak langsung dan biaya langsung dari sebuah proyek konstruksi. Selain itu, level optimal proporsi antara biaya langsung dan tidak langsung dalam suatu proyek konstruksi menjadi indikator tingkat efektifitas proyek tersebut. Terkait dengan kondisi dari struktur pembiayaan proyek konstruksi di Indonesia baik



struktur elemen pembiayaan maupun varian atas proporsi dari biaya langsung dan tidak langsung yang bisa terjadi pada setiap proyek konstruksi, serta bagaimana dan seberapa besar biaya *contingencies*, termasuk perilaku biaya tidak langsung bisa terjadi tergantung dari besaran volume dan beragam variabel dari proyek konstruksi di Indonesia. Hal-hal yang tidak terukur yang masuk dalam komponen biaya tidak langsung, seperti biaya administrasi, biaya marketing dan biaya sosial yang nilai relatif tinggi dalam proyek pemerintah menjadi suatu wacana tersendiri. Hal ini bisa menjadi salah satu pertimbangan dalam penyusunan kebijakan khususnya dalam mengatur mekanisme pelaksanaan proyek di sektor pemerintah.

Dalam menghadapi era masyarakat ekonomi ASEAN di tahun 2015, Industri Konstruksi di Indonesia khususnya dalam level perusahaan kualifikasi besar telah menunjukkan kemajuan yang progresif terkait kapasitas, kompetensi dan kompetisi, yang ditunjukkan dengan mulai berkiprah di kancah industri konstruksi internasional. Namun dalam level perusahaan kecil hingga menengah yang berkarya di dalam negeri masih perlu diperkuat dan dikembangkan kompetensi dan kapasitasnya dalam persiapan kompetisi globalisasi industri konstruksi di ASEAN. Bila kondisi industri konstruksi di dalam negeri tidak kokoh, kuat dan berdaya saing, bisa dipastikan akan menjadi 'penonton' di negeri sendiri. Pemerintah, dalam hal ini adalah Badan Pembinaan Konstruksi Kementerian Pekerjaan Umum bersama dengan Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi telah melakukan banyak upaya untuk meningkatkan kapasitas pelaku usaha melalui perkuatan dan penciptaan atmosfer berinovasi di bidang industri konstruksi, yang diinisiasi dalam program studi konstruksi bekerjasama dengan perguruan tinggi. Upaya ke depan diharapkan bisa menindaklanjuti program perkuatan dan pengembangan kapasitas badan usaha jasa konstruksi untuk menghadapi tantangan globalisasi masyarakat ekonomi ASEAN dan pengembangan industri konstruksi di Indonesia pada umumnya.

### DAFTAR PUSTAKA

1. Soemardi, B. W. dan Pramesti, R. A., 2012, Penilaian Kinerja Keuangan Perusahaan-perusahaan Jasa Konstruksi Badan usaha Milik Negara (BUMN) melalui Perbandingan Indikator Keuangan, Naskah dalam proses pengiriman ke Jurnal Teknik Sipil ITB.
2. Sulistyaningsih, D., Arisca, R., Abduh, M., 2010, Survey Motivasi Peningkatan Produktifitas Pekerja pada Proyek Konstruksi di Indonesia, Seminar Nasional Teknik Sipil VI-2010 Pengembangan Infrastruktur dalam Menunjang Pembangunan Ekonomi Nasional, ITS Surabaya.
3. Suraji, A. dan Krisnandar, D., 2008, Productivity Improvement of The Construction Industry: A Case of Indonesia, The 14th Asia Construct Conference, Japan.
4. Aminullah, A., 2012, Kajian Kinerja Inovasi dalam Industri Konstruksi Nasional-Dalam Tahapan: Perencanaan dan Perancangan, Pusat Pembinaan Usaha dan Kelembagaan Badan Pembinaan Konstruksi Kementerian Pekerjaan Umum bekerjasama dengan Universitas Gadjah Mada Yogyakarta.
5. Wibowo, M.A., 2012, Penelitian Kinerja Inovasi dalam Industri Konstruksi: Pelaksanaan dan Material Konstruksi, Pusat Pembinaan Usaha dan Kelembagaan Badan Pembinaan Konstruksi Kementerian Pekerjaan Umum bekerjasama dengan Universitas Diponegoro Semarang.
6. Soemardiono, B., Prayogo, I., 2012, Kajian Kinerja Inovasi Dalam Industri Konstruksi Nasional: Operasional dan Perawatan Konstruksi, Pusat Pembinaan Usaha dan Kelembagaan Badan Pembinaan Konstruksi Kementerian Pekerjaan Umum bekerjasama dengan Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya.
7. Konsep *Continuous Business Development* (CBD) Untuk Pembinaan Asosiasi Badan Usaha Konstruksi, 2011, Pusat Pembinaan Usaha dan Kelembagaan Badan Pembinaan Konstruksi Kementerian Pekerjaan Umum bekerjasama dengan PT. Cipta Multi Kreasi.
8. Studi Struktur Biaya Proyek Konstruksi di Indonesia, 2012, Pusat Pembinaan Usaha dan Kelembagaan Badan Pembinaan Konstruksi Kementerian Pekerjaan Umum bekerjasama dengan PT. Aria Graha Consultant.





# Peningkatan Kapasitas untuk Penerapan Kontrak Berbasis Kinerja

**Ir. Agus Rahardjo, Dipl. HE**

*Kepala Pusat Pembinaan Penyelenggaraan Konstruksi*

**D. Ricky Swaramahardhika**

*Staf Pusat Pembinaan Penyelenggaraan Konstruksi*

Kontrak Berbasis Kinerja (KBK) merupakan salah satu jenis kontrak terintegrasi karena menggabungkan antara kegiatan perencanaan dan pelaksanaan konstruksi berikut pemeliharannya.

**P**embangunan Infrastruktur oleh pemerintah untuk mendorong pertumbuhan ekonomi masyarakat memerlukan dukungan dari berbagai aspek, salah satu aspek yang penting adalah penyelenggaraan pekerjaan konstruksi. Penyelenggaraan pekerjaan konstruksi umumnya dilakukan oleh dua belah pihak antara Pengguna Jasa (Sektor Pemerintah) selaku pemilik pekerjaan dengan Penyedia Jasa (Sektor Swasta) selaku pelaksana pekerjaan. Hubungan kerja dalam penyelenggaraan pekerjaan konstruksi antara kedua pihak tersebut diatur dalam suatu ketentuan kontrak kerja konstruksi. Indonesia sedang membangun berbagai infrastruktur yang membutuhkan dukungan industri konstruksi yang memiliki kapasitas, kompetensi dan daya saing tinggi (Suraji et al., 2010). Industri konstruksi nasional dapat dikelompokkan ke dalam dua bagian besar yaitu industri jasa konstruksi dan industri jasa-jasa lainnya (BPK, 2010). Industri jasa konstruksi merupakan gabungan dari beberapa bidang usaha, yakni perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan (UU No.18/1999). Sedangkan industri-industri jasa yang lain meliputi: (1) jasa penyedia, (2) jasa keuangan, (3) jasa pendidikan, dan (4) jasa pelatihan (Hillebrandt, 1985; Myers, 2008). Agar industri konstruksi nasional

mempunyai daya saing yang cukup tinggi di antara negara-negara anggota ASEAN lainnya maka perlu dibangun atmosfer yang kondusif untuk saling bersinergi, melalui koordinasi dan kegiatan inovasi yang terus-menerus, berkesinambungan dan terarah dalam hal peningkatan kapasitas manajemen dan struktur biaya.

Berdasarkan Undang Undang Nomer 18 Tahun 1999 Tentang Jasa Konstruksi Pasal 1 mengenai Ketentuan Umum, Kontrak kerja konstruksi adalah keseluruhan dokumen yang mengatur hubungan hukum antara pengguna jasa dan penyedia jasa dalam penyelenggaraan pekerjaan konstruksi. Undang Undang Jasa Konstruksi (UUJK) Pasal 23 juga menyebutkan bahwa penyelenggaraan konstruksi meliputi tahap perencanaan, dan tahap pelaksanaan beserta pengawasannya. Umumnya dalam penyelenggaraan konstruksi tahapan pekerjaan perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan dilakukan terpisah sesuai dengan jenis pekerjaan, namun sesuai UUJK Pasal 16 ayat 3 menyebutkan bahwa layanan jasa perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan dapat dilakukan secara terintegrasi dengan memperhatikan besaran pekerjaan atau biaya, penggunaan teknologi canggih, serta resiko besar bagi para pihak ataupun kepentingan umum dalam satu pekerjaan konstruksi.



Penggabungan tahapan perencanaan, pelaksanaan, dan/atau pengawasan dengan kriteria pekerjaan tersebut dilakukan untuk mengintegrasikan beberapa pekerjaan dengan tujuan lebih efektif dan efisienya penyelenggaraan pekerjaan konstruksi, dengan kata lain “*better performance*” dan/atau “*lower cost*” dalam penyelenggaraan pekerjaan konstruksi. Pekerjaan terintegrasi tersebut didukung oleh Peraturan Pemerintah Nomer 59 Tahun 2010 Pasal 13 yang berisi antara lain tentang tata cara pelelangan, kriteria pekerjaan, pemilihan penyedia jasa, dan tata cara pemilihan untuk pekerjaan terintegrasi.

Selain itu dalam Peraturan Presiden Nomor 70 Tahun 2012 Tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Presiden Nomor 54 Tahun 2010 Tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah Pasal 50 ayat 6 kontrak Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah berdasarkan jenis pekerjaan terdiri dari kontrak pengadaan pekerjaan tunggal dan kontrak pengadaan pekerjaan terintegrasi. Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 54 Tahun 2010 Pasal 54 kontrak pengadaan pekerjaan terintegrasi merupakan kontrak pengadaan pekerjaan konstruksi yang bersifat kompleks dengan menggabungkan kegiatan perencanaan, pelaksanaan, dan/atau pengawasan. Selain itu dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 07 Tahun 2011 Tentang Standar Dan Pedoman Pengadaan Pekerjaan Konstruksi dan Jasa Konsultasi –yang akan direvisi terkait dengan terbitnya Peraturan Presiden Nomor 70 Tahun 2012 – dalam salah satu bukunya telah mengakomodir mengenai Standar Dokumen Pemilihan Pekerjaan Konstruksi Terintegrasi Tanpa Penyetaraan Teknis dan Dengan Penyetaraan Teknis.

Kontrak Berbasis Kinerja (KBK) merupakan salah satu jenis kontrak terintegrasi karena menggabungkan antara kegiatan perencanaan dan pelaksanaan konstruksi berikut pemeliharannya. Dasar hukum untuk penerapan KBK sesungguhnya sudah mempunyai payung hukum dengan ketentuan yang tercantum dalam undang-undang, peraturan pemerintah, peraturan presiden, bahkan peraturan menteri teknis terkait. Pada kenyataannya diluar dunia konstruksi, jenis kontrak terintegrasi seperti Kontrak Terima Jadi (*Turnkey*), Kontrak EPC (*Engineering, Procurement, and Construction*) Kontrak Rancang Bangun

(*Design and Build*) dan Kontrak Berbasis Kinerja (*Performance Based Contract/PBC*) sudah umum dilaksanakan, namun dalam dunia konstruksi umumnya jenis kontrak yang digunakan tetap kontrak yang memisahkan antara tahapan perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan. Hal ini selayaknya mendapat perhatian khusus mengapa dalam dunia konstruksi, kontrak terintegrasi khususnya Kontrak Berbasis Kinerja masih jarang digunakan meskipun Kontrak Berbasis Kinerja tersebut mempunyai tujuan agar penyelenggaraan pekerjaan konstruksi lebih efektif dan efisien.

### PERBANDINGAN KONTRAK TRADISIONAL DAN KONTRAK BERBASIS KINERJA

Kontrak Tradisional merupakan kontrak yang umum digunakan dalam dunia konstruksi dimana setiap tahapan penyelenggaraan (pekerjaan konstruksi, jasa konsultansi perencanaan, dan jasa konsultansi supervisi) dilaksanakan terpisah. Kontrak Berbasis Kinerja merupakan kontrak yang menggabungkan antara tahap perencanaan dan tahap konstruksi berikut pemeliharannya, sehingga antara kontrak tradisional dan KBK terdapat perbedaan ketentuan dalam penerapannya.

Kualifikasi penyedia jasa untuk pekerjaan tradisional sesuai dengan jenis tiap tahapan pekerjaannya, seperti kualifikasi penyedia jasa konsultan untuk pekerjaan perencanaan atau pengawasan dan kualifikasi penyedia jasa pekerjaan konstruksi untuk pekerjaan pelaksanaan konstruksi. Sedangkan dalam KBK kualifikasi penyedia jasa yang digunakan adalah penyedia jasa pekerjaan konstruksi tunggal/ KSO terintegrasi yang memiliki divisi perencanaan, mensubkontrakkan pekerjaan perencanaan pada konsultan perencana, atau menggunakan tenaga ahli perencana.

Proses pemilihan metode pemasukan dokumen kontrak tradisional tidak menggunakan penyetaraan teknis, sedangkan dalam KBK ini berdasarkan Peraturan Presiden No 70 tahun 2012 terdapat ketentuan mengenai penyetaraan teknis. Dalam kontrak terintegrasi ini penyedia jasa akan diberikan kesempatan untuk berinovasi dalam perencanaan desain dan pelaksanaan konstruksi berdasarkan Kerangka Acuan Kerja/ KAK (*Employer's Requirements*) untuk mencapai



sasaran keluaran (*outcome*) yang diinginkan oleh pengguna jasa. Ketentuan penyeteraan teknis ini ditambahkan dalam ketentuan untuk kontrak terintegrasi karena inovasi yang dilakukan oleh penyedia jasa untuk usulan perencanaan teknis dalam menanggapi KAK akan sangat bervariasi dengan segala kelebihan dan kekurangannya. Penyeteraan teknis dilakukan untuk mendapatkan usulan perencanaan teknis terbaik dari penawaran seluruh penyedia jasa terkait. Kemudian setelah usulan perencanaan teknis disetarakan dilakukan addendum dokumen pemilihan, dimana penyedia jasa kemudian kembali memasukkan penawaran berdasarkan usulan perencanaan teknis hasil penyeteraan tersebut.

Sedangkan dalam tahapan evaluasinya, kontrak tradisional dan kontrak berbasis kinerja dapat menggunakan evaluasi sistem nilai dengan ambang batas, sistem gugur dengan ambang batas, dan sistem biaya selama umur ekonomis. Penerapan cara evaluasi untuk kontrak tradisional dan KBK secara garis besar tidak ada perbedaan, yang membedakan hanyalah kriteria evaluasinya dan dasar untuk evaluasi, dalam kontrak tradisional kriteria evaluasi yang digunakan adalah untuk item pekerjaan yang sifatnya input based, sedangkan dalam KBK kriteria evaluasi yang digunakan adalah untuk item pekerjaan yang sifatnya *output based*. Dasar untuk melakukan evaluasi teknis penawaran penyedia jasa dalam kontrak tradisional adalah perencanaan teknis dari pengguna jasa, sedangkan dalam KBK dasar untuk melakukan evaluasi teknis adalah usulan perencanaan teknis dari penyedia jasa hasil penyeteraan teknis ataupun tanpa penyeteraan teknis.

Jenis Kontrak berdasarkan cara pembayaran, kontrak tradisional dapat menggunakan jenis kontrak harga satuan, kontrak lumpsum, atau kontrak gabungan. KBK pada umumnya menggunakan kontrak lumpsum, karena sebagai bentuk pengalihan resiko dari pengguna jasa ke penyedia jasa. Salah satu perbedaan prinsip mendasar antara kontrak tradisional dengan kontrak berbasis kinerja lainnya adalah pembayaran yang dilakukan oleh PPK kepada penyedia jasa sebigian besar tidak diukur dari kuantitas harga satuan pekerjaan (*input*) namun diukur dari kuantitas harga keluaran pekerjaan (*output*). Keluaran pekerjaan didasarkan atas sasaran kinerja infrastruktur yang ingin dicapai

dengan indikator spesifikasi kinerja dan keluaran yang disesuaikan dengan kebutuhan masyarakat sebagai pengguna infrastruktur tersebut.

Perbedaan prinsip mendasar berikutnya adalah kontrak tradisional pada umumnya antara perencanaan, konstruksi, dan pengawasan dilakukan terpisah sedangkan Kontrak Berbasis Kinerja ini merupakan kontrak terintegrasi yang menggabungkan antara tahapan perencanaan dengan konstruksi berikut pemeliharannya dalam periode kontrak yang panjang (lebih dari 5 tahun). Tanggung jawab desain sepenuhnya menjadi tanggung jawab penyedia jasa untuk menjaga infrastruktur tetap dalam standar minimum layanan kinerja yang telah ditetapkan untuk periode yang panjang, sehingga resiko yang ditanggung oleh pengguna jasa jika menggunakan kontrak tradisional dialihkan ke penyedia jasa dengan KBK ini. Pengalihan resiko ini bukan bertujuan untuk memberatkan penyedia jasa dalam menyelesaikan pekerjaannya, sebaliknya tujuan yang ingin dicapai antara lain adalah memberikan ruang lingkup dan tanggung jawab yang lebih luas bagi penyedia jasa untuk mencapai keluaran pekerjaan (*outcome*) yang diinginkan. Penyedia jasa juga dituntut untuk menjaga kinerja suatu infrastruktur dalam suatu periode yang panjang dengan segala resiko yang mungkin terjadi, oleh karenanya penyedia diberikan ruang yang lebih besar untuk melakukan inovasi dalam tahap perencanaan, konstruksi, dan pemeliharannya. Pengalihan resiko dan tanggung jawab ini selain dapat memberikan efek positif bagi pengguna jasa (*lower cost and better performance*), juga dapat memberikan efek positif bagi penyedia jasa misal seperti kepastian business plan bagi penyedia jasa dalam periode yang panjang, kesempatan bagi penyedia untuk berinovasi dalam menyelesaikan pekerjaan sehingga dapat menekan biaya produksi.

### **PENERAPAN KONTRAK BERBASIS KINERJA**

Setelah digambarkan beberapa contoh perbandingan ketentuan antara kontrak tradisional dan KBK, untuk penerapan KBK tentunya akan menimbulkan beberapa konsekuensi. Seperti dalam kualifikasi penyedia jasa, salah satu persyaratan penyedia jasa untuk mengikuti pelelangan di pemerintahan adalah memiliki sertifikat badan usaha, ketentuan mengenai SBU diatur oleh UU 18 Tahun 1999 dan peraturan perundangan dibawahnya, antara lain PP No

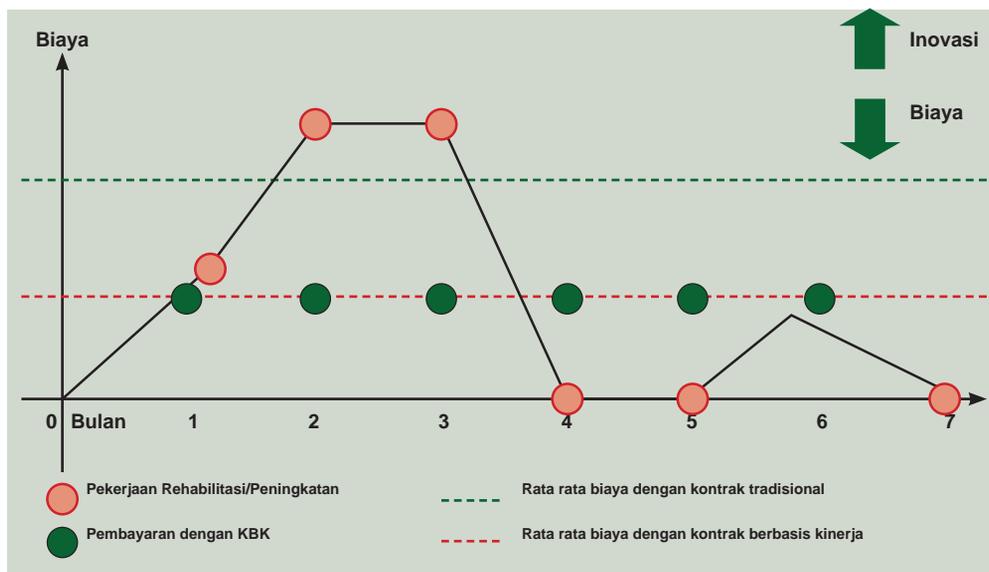


28 dan 29 Tahun 2000 beserta perubahannya. Untuk penerapan KBK kualifikasi penyedia jasa yang diinginkan adalah penyedia jasa pekerjaan konstruksi tunggal/KSO terintegrasi yang memiliki divisi perencanaan, mensubkontrakkan pekerjaan perencanaan pada konsultan perencana, atau menggunakan tenaga ahli perencana, sehingga dalam proses pemilihannya dapat dipersyaratkan untuk memiliki SBU terintegrasi, namun pada kenyataannya dalam dunia jasa konstruksi belum semua penyedia jasa memiliki SBU terintegrasi sehingga jika hal ini dipersyaratkan bisa membatasi penyedia jasa untuk mengikuti pelelangan yang dimana pada akhirnya akan bertentangan dengan salah satu prinsip pengadaan yaitu keterbukaan.

Terkait dengan penyeteraan teknis, masih menjadi perdebatan jika nantinya usulan perencanaan teknis dari para penyedia jasa setelah dilakukan penyeteraan teknis oleh pokja untuk dijadikan dasar perencanaan teknis bagi penyedia jasa untuk melakukan penawaran, jika nantinya terjadi kegagalan bangunan siapa yang bertanggung jawab, penyedia jasa atau pengguna jasa. Selain itu untuk evaluasi teknis dari penawaran penyedia jasa, pokja pada umumnya telah terbiasa melakukan evaluasi berdasarkan input based bukan *output based*, sehingga hal

ini akan menyebabkan kesulitan untuk pokja dalam menetapkan kriteria evaluasi untuk KBK yang berdasarkan *output based*. Selain itu dalam mengevaluasi dengan kontrak tradisional pokja menggunakan dokumen teknis (metode pelaksanaan, spesifikasi teknis, dan seterusnya) yang telah ditetapkan oleh pihak pengguna jasa (PPK) sehingga pokja telah memahami dengan baik dokumen teknis tersebut, berbeda dengan kontrak terintegrasi khususnya KBK pokja akan mengevaluasi dokumen teknis dengan menggunakan perencanaan teknis yang diusulkan oleh penyedia jasa baik itu hasil penyeteraan teknis atau tanpa penyeteraan.

Terkait dengan pembayaran prestasi pekerjaan kontrak tradisional dengan kontrak berbasis kinerja terdapat paradigma yang berbeda. Dalam kontrak tradisional penyedia jasa dibayar berdasarkan input pekerjaan dan besarnya sesuai kuantitas pekerjaan yang telah dilaksanakan, namun dalam KBK dalam masa layanan kinerja terdapat kemungkinan bahwa ada beberapa bulan penyedia jasa akan melakukan pekerjaan fisik yang besar atau melakukan pekerjaan fisik kecil tetapi besarnya pembayaran tiap bulan tetap sama sepanjang memenuhi layanan kinerja. Bahkan tidak menutup kemungkinan penyedia jasa tidak melakukan



Bagan 1 Skema Pembayaran Layanan Kinerja

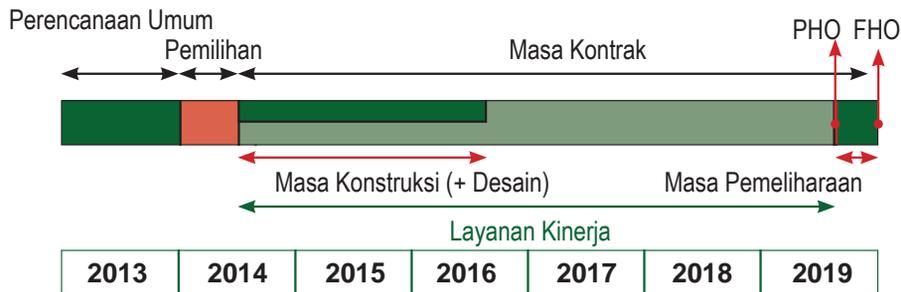


pekerjaan yang signifikan dalam masa layanan kinerja namun tetap mendapatkan pembayaran karena pemenuhan standar layanan kinerja tersebut tetap terpenuhi. Hal ini mungkin terjadi karena inovasi yang dilakukan oleh penyedia jasa dalam desain konstruksinya, karena konstruksinya ditempatkan dalam mutu dan kualitas yang tinggi maka dalam masa layanan kinerja penyedia tidak perlu melakukan pekerjaan yang signifikan sehingga bisa menekan biaya untuk menjaga layanan kinerja pekerjaan tersebut. Perbedaan paradigma dalam penerapan KBK ini mau tidak mau akan berpengaruh terhadap beberapa ketentuan lain dari faktor eksternal, misal dalam paradigma auditor ataupun proses pembayaran oleh KPPN dimana penyedia jasa diaudit atau mendapatkan pembayarannya sesuai dengan kuantitas pekerjaan yang telah dilaksanakan bukan dari keluaran pekerjaan yang telah dicapai oleh penyedia jasa.

jasa yang mempunyai finansial, manajemen, dan kapasitas berkualitas tinggi.

### KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Berdasarkan perbandingan dan penerapan antara kontrak tradisional dan kontrak berbasis kinerja dapat ditarik kesimpulan meskipun kontrak terintegrasi sudah mempunyai payung hukum dalam undang-undang, peraturan pemerintah, peraturan presiden, dan peraturan menteri teknis terkait, masih banyak faktor lain yang perlu dikembangkan atau ditingkatkan kapasitasnya untuk penerapan KBK dalam dunia jasa konstruksi. Faktor faktor tersebut secara garis besar antara lain peningkatan kapasitas SDM baik itu dari sisi pengguna jasa maupun penyedia jasa dan peningkatan kapasitas kebijakan peraturan internal atau pun eksternal.



Bagan 2 Tahapan Pelaksanaan Kontrak Berbasis Kinerja

Selain itu karena KBK ini mengalihkan tanggung jawab desain ke penyedia jasa dan menempatkan pelaksanaan kontrak pada periode yang panjang ada beberapa hal yang perlu dicermati. Karena KBK lebih maksimal keuntungannya dalam pelaksanaan kontrak lebih dari 5 (lima) tahun, maka terkait dengan ijin kontrak tahun jamak, kepastian ketersediaan anggaran dan kepastian hukum pelaksanaan pekerjaan harus ditempatkan dalam periode pemerintahan lebih dari 1 (satu) masa kabinet. Pekerjaan KBK pada umumnya bernilai besar ditambah dengan Tanggung jawab desain oleh penyedia jasa untuk menyelesaikan pekerjaan, maka mutlak diperlukan penyedia

Dari sisi peningkatan kapasitas SDM, Pengguna jasa dapat melakukan pembinaan internal (pemerintah) dan eksternal (sektor swasta) untuk penerapan KBK. Pembinaan internal ditujukan pada pemerintah itu sendiri, misalnya dilakukan sosialisasi, bimbingan teknis, pelatihan bagi para pokja, PPK, Perangkat PPK atau pihak lain terkait agar lebih memahami konsep dan paradigma penerapan KBK. Pembinaan eksternal (sektor swasta) juga perlu dilakukan sehingga penyedia jasa dapat meningkatkan kapasitasnya untuk menyelesaikan pekerjaan dengan KBK, seperti proses sertifikasi badan usaha terintegrasi, pelatihan pelatihan bagi sektor swasta bagi SDM



nya atau pun bagi kapasitas perusahaan tersebut dengan menyediakan pekerjaan pekerjaan KBK yang dimulai dengan resiko yang kecil. Selain itu perlu juga adanya koordinasi dengan instansi lain terkait untuk menyamakan persepsi terhadap konsep dan paradigma KBK, misal dengan auditor, KPPN, Kementerian Keuangan, dan instansi lain terkait.

Dari sisi peningkatan kapasitas kebijakan peraturan internal atau pun eksternal, perlu dilakukannya inovasi kebijakan peraturan untuk mendukung penerapan KBK, dengan melakukan revisi peraturan perundangan yang sudah ada ataupun menambahkan peraturan perundangan yang lebih aplikatif untuk penerapan KBK. Kementerian Pekerjaan Umum melalui Badan Pembinaan Konstruksi khususnya Pusat Pembinaan Penyelenggaran Konstruksi salah satu program kerjanya adalah Diseminasi Kontrak Berbasis Kinerja yang saat ini tengah berjalan dan telah dilakukan di beberapa provinsi. Tujuan

diseminasi ini adalah salah satu bentuk untuk meningkatkan kapasitas kebijakan peraturan internal Kementerian Pekerjaan Umum untuk penerapan KBK.

Diharapkan dengan adanya peningkatan kapasitas SDM baik itu dari sisi pengguna jasa maupun penyedia jasa dan peningkatan kapasitas kebijakan peraturan internal atau pun eksternal kontrak terintegrasi pada umumnya dan Kontrak Berbasis Kinerja pada khususnya akan semakin banyak digunakan didalam dunia jasa konstruksi. Hasil akhir dari peningkatan kapasitas penyelenggaraan pekerjaan konstruksi tersebut adalah semakin efektif dan efisiennya suatu pembangunan infrastruktur sehingga infrastruktur sebagai infrastruktur sebagai *mechanism delivery* untuk mencapai kesejahteraan ekonomi dan sosial masyarakat menjadi lebih maksimal.



Istimewa



# Peningkatan Pasar Konstruksi Oleh Negara-Negara ASEAN

**Hari G. Soeparto**

*Praktisi Industri Konstruksi, dan Pengajar Bidang Konstruksi dan Manajemen Proyek pada beberapa Universitas di Indonesia*

Pasar Konstruksi berkembang mengikuti pertumbuhan ekonomi dan investasi pemerintah maupun swasta serta perorangan. Perusahaan konstruksi tidak dapat mengembangkan pasar konstruksi sendiri kecuali bila ia mendiversifikasikan diri menjadi perusahaan pengembang yang kemudian memasarkan langsung hasil pekerjaannya kepada konsumen pengguna langsung.

**J**adi peningkatan pasar maksudnya adalah melakukan penetrasi pasar dan memenangkan peluang yang sedang tumbuh akibat adanya investasi yang dipicu oleh perkembangan Ekonomi. Kawasan ASEAN adalah salah satu kawasan yang mempunyai

pertumbuhan ekonomi sangat tinggi termasuk Indonesia, yang masing-masing tumbuh negara tumbuh sekitar 4% sampai 7%. Setiap tahun. Hal ini tentu membuka peluang yang sangat luas pasar konstruksi di kawasan itu.





## MASYARAKAT EKONOMI ASEAN

### Indonesia

Walupun inflasi masih cukup tinggi diramalkan pertumbuhan ekonomi akan mencapai 6% ditahun ini masih kurang lebih sama dengan tahun lalu karena situasi ekonomi dunia yang belum menunjang pada tahun depan 2014 mungkin masih tetap dapat tumbuh sekitar 6% yang tetap didorong oleh konsumsi yang masih meningkat karena pertumbuhan kelas menengah yang cukup pesat serta investasi yang tetap akan tinggi, bila program yang di canangkan pemerintah yaitu MP3EI dapat berjalan dengan baik. Dampak inflasi mungkin tidak kentara terhadap pertumbuhan konsumsi karena pendapatan juga meningkat, akibat aturan tentang upah minimum dan kenaikan gaji pegawai negeri. Disamping itu pengeluaran akibat dampak pemilu juga akan menunjang peningkatan pembelanjaan.

### Malaysia

Sebagai salah satu Negara ASEAN yang paling ditunjang oleh ekonomi dalam negeri, Malaysi akan tetepa menikmati pertumbuhan berkelanjutan dalam tahun ini dan tahun tahaun yang akan datang. Disamping akan menikmati perbaikan ekonomi inetransional. Akan tetapi diramalkan bahwa pertumbuhan GDP akan menurun menjadi 4.7% tahun ini dari pertumbuhan 2012 yang mencapai 5.6%. yang disebabkan oeh dampak yang mendasar karena pertumbuhan GDPnya sudah stabil.

### Myanmar

Kunci pertumbuhan Myanmar adalah masuknya investasi asing untuk tahun 2013 dan selanjutnya. Lebih jauh diversikasi investasi dari *sector energy* ke sektor lain misalnya, manufacturing, turisme, pertanian, dan perbankan. Sementara ternyata ekspor beras jauh lebih besar dari perkiraan yang akan merupakan keuntungan yang tak terduga pada tahun 2013 ini. Asosiasi industri beras Myanmar mengharapkan negara ini akan mengekspor sampai 1.5 juta ton beras ditahun 2013 naik 88% dari atun sebelumnya. Pertanian merupakan penyumbang kira kira 1/3 GDP Negara itu mempekerjakan sebagian besar angkatan kerja dan hampir menyumbang 30% ekspor negara itu.

### Philippines

Pada tahun 2013 ini sepertinya pertumbuhan ekonomi Negara ini akan didorong oleh ekonomi domestik. Pada tahun ini Filipina akan menikmati pertumbuhan yang tinggi melebihi tetangga-

tetangganya. Menyebabkan pertumbuhan GDP mencapai 5.8% tahun ini lebih tinggi rata-rata 10 tahun belakang ini tumbuh 5.2 % rata-rata dari tahun 2003 sampai 2012.

### Singapore

Pertumbuhan Singapura pada tahun 2013 ini agak kurang baik, pertumbuhann GDP pertahun hanya 3.2%. Tahun ini setelah tumbuh hanya 1.3% tahun 2012.

### Thailand

Thailand diramalkan akan tumbuh sebesar 4% tahun 2013. Pertumbuhan karena konsumsi tidak akan pesat karena hambatan hutang rumah tangga, dan apresiasi Baht tidak ditunjang oleh pertumbuhan ekspor. Sektor manufaktur akan tumbuh 3% sampai 4% tahun karena ditunjang oleh pulihnya sector industri elektronika, Meskipun produksi mobil turun sampi 73.1% pada tahun 2012, industry manufacturing secara keseluruhan masih meningkat 2.5%. Produksi textile dan elektronika akan tetapi menciut sebesar 17.7% dan 14% masing masing, dikarenakan keterlambatan penyerahan akibat banjir besar. Ini menunjukkan bahwa pemulihan produksi tahun 2012 tidak berdasar landasan yang kuat. Tetapi hanya karena didorong sektor kendaraan bermotor karena hasil dari pengurangan pajak.

### Vietnam

Master plan untuk meningkatkan ekonomi telah disetujui, yang memusatkan pada restrukturisasi sector perbankan dan badan usaha milik Negara selama masa 21012-2020. Mungkin akan terjadi pemulihan pada tahun ini setelah trend pertumbuhan rendah tahun 2012 kemungkinan besar tahun ini akan tumbuh sebesar 5.5% dari 5% tahun 2012.

Berdasarkan perkiraan ukuran ekonomi dapat diperkirakan nilai investasi yang memerlukan jasa konstruksi berikut ini:

Dengan ukuran ekonomi sebesar 2,305,542,000,000 USD pada tahun lalu dan diperkirakan akan tumbuh menjadi 3,751,171,000,000 USD dan ASEN merupakan salah satu region yang mengalami pertumbuhan sangat pesat maka dapat diperkirakan potensi pasar konstruksi sebesar 187,558,550,000.00 USD, merupakan pasar konstruksi raksasa, dengan diintegrasikannya pasar ASEAN menjadi Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) atau ASEAN ECONOMIC COMMUNITY (AEC) maka peluang



industri konstruksi ASEAN akan membesar selama tahun-tahun yang akan datang.

Negara	Penduduk		GDP Nominal		GDP (Nominal)		GDP (PPP)		GDP (PPP)	
	dalam juta		dalam Juta		per capita		juta		per capita	
			USD		1.000 USD		USD		1.000 USD	
	2012	2018	2012	2018	2012	2018	2012	2018	2012	2018
<b>ASEAN</b>	615.60	670.71	2,305,542	3,751,171	3.75	5.59	3,605,602	5,612,921	5.86	8.37
<b>Indonesia</b>	244.47	266.15	878.20	1,482,211	3.59	5.57	1,216,738	1,992,555	4.98	7.49
<b>Thailand</b>	64.38	65.94	365.56	612.17	5.68	9.28	651.86	965.05	10.13	14.64
<b>Malaysia</b>	29.46	32.59	303.53	474.77	10.30	14.57	498.48	760.17	16.92	23.32
<b>Philippines</b>	95.80	107.63	250.44	451.04	2.61	4.19	326.51	660.11	4.43	6.13
<b>Singapore</b>	5.41	5.99	276.52	342.47	51.16	57.13	424.36	462.01	60.41	77.08
<b>Vietnam</b>	90.39	97.10	138.07	240.19	1.53	2.47	320.68	494.26	3.55	5.09
<b>Myanmar</b>	63.67	71.75	53.14	87.37	835.00	1.22	89.46	148.98	1.41	2.08
<b>Cambodia</b>	15.25	16.19	14.24	25.63	934.00	1.58	21.69	62.92	2.40	3.89
<b>Brunei</b>	0.40	0.44	16.63	19.01	41.70	43.54	36.65	32.93	54.39	75.41
<b>Laos</b>	6.38	6.93	9.22	16.32	1.45	2.35	19.20	33.94	3.01	4.90

## Pasar

Bila pasar kesepuluh Negara ASEAN diintegrasikan dan memang akan dimaksudkan ekonomi meningkat berkelanjutan maka pengintegrasian ini menjadi hal yang sangat penting untuk dilakukan bila region ini mengharapkan dapat tumbuh terus, dengan mengintegrasikan ekonomi ASEAN maka sekala penuh dapat pasar ASEAN dan perusahaan-perusahaan didalamnya akan benar-benar efisien dan berdaya saing tinggi.

Mengusahakan mengintegrasikan sepuluh Negara dengan tingkat ekonomi yang berbeda merupakan tantangan berat. Dapat diperdebatkan bahwa perkumpulan ASEAN adalah perkumpulan Negara-negara dengan banyak sekali perbedaan. Secara

perkapita GDP bervariasi antara 60.000 USD sampai ratusan USD saja, Indonesia berpenduduk kira-kira 600 kali lebih besar dari Brunei.

Secara sistem politik pun beraneka ragam dari setengah diktator sampai demokrasi yang hiruk-pikuk, sistem ekonomi dari komunis sampai kapitalis, serta beraneka ragam agama dan bahasa.

Masyarakat masih merespons integrasi ini dengan beraneka ragam reaksi ada yang masih skeptis ada pula yang optimis. Sebenarnya dikalangan pengusaha sudah mulai melakukan kerja sama bisnis, dan aneka ragam justru akan dapat menjadi saling komplementer bila diamati secara baik-baik.



Para pengusaha dibidang konstruksi dapat melihat dan membagi peluang terutama Negara-Negara yang pasar domestiknya sendiri cukup besar seperti Indonesia, Malaysia atau Filipina, menjadi dua yaitu pasar domestik yang harus dipertahankan dan peluang di luar negeri yang harus diraih.

## Domestik

Bagi Negara seperti Indonesia potensi pasar domestik yang besar secara alamiah harus dipertahankan sebelum mulai beranjak ke pasar internasional.

## International

Potensi pasar ASEAN ini tentu sangat menggiurkan bagi para pelaku usaha konstruksi yang telah siap dan sudah terbiasa melakukan usaha secara internasional, seperti para kontraktor Malaysia. Sambil tetap tentu saja mempertahankan existensinya dalam pasar dalam negeri.

## Produk

- **Gedung (*Building*)**

Pembangunan gedung baik tempat tinggal maupun bukan tempat tinggal baik pemerintah maupun swasta akan menjadi besar pula, demikian pula potensi untuk berinvestasi dibidang usaha pengembang juga akan menjadi sangat besar

- **Civil**

Bangunan Prasarana terutama Indonesia yang mempunyai program ambisiusnya untuk mengejar ketinggalannya dibidang infrastruktur baik jalan raya, ketenagalistrikan, pelabuhan dan lapangan udara dengan program MP3EI nya. Dan Pembangunan fasilitas industri yang didorong oleh swasta nasional dan asing juga berkembang sangat pesat.

- **Khusus**

Pasar untuk konstruksi spesialis juga akan berkembang seiring dengan pesatnya kemajuan pembanguna fisik yang didorong oleh kemajuan ekonomi.

## Arsitektur-Industri Konstruksi

Industri konstruksi merupakan kegiatan beraneka ragam yang diintegrasikan untuk menghasilkan suatu bangunan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam melakukan kegiatan hidupnya termasuk sarana untuk istirahat.

- **Produk**

Penggolongan besar hasil kegiatan konstruksi adalah Bangunan Gedung, sebagai sarana untuk melakukan aneka ragam berkegiatan, Bangunan Sipil yang dapat berupa fasilitas prasarana dan eksplotasi dan pengolahan produksi, yang dilengkapi dengan berbagai peralatan khusus

- **Permintaan**

Pengguna Jasa Konstruksi dapat saja pemerintah, swasta maupun kerja sama antara pemerintah dengan swasta

- **Kapasitas**

Kegiatan konstruksi dapat dibagi menjadi tiga kegiatan yaitu kegiatan desain dan perencanaan, kegiatan pengelolaan, koordinasi dan integrasi, serta kegiatan memproduksi secara langsung baik dilapangan maupun di workshop, atau pabrik. Kapasitas produksi industri konstruksi ditentukan oleh asset yang dimiliki.

## Proses

Pekerjaan konstruksi dilakukan secara berurutan mengikuti suatu proses tertentu.

## Skill

Dilakukan oleh para profesional bidang konstruksi yang harusnya berkemampuan tinggi dibidangnya.

## Tools and production facilities

Diperlukan sarana produksi sesuai dengan kebutuhan teknologinya.

## PELUANG PASAR YANG TERBUKA KARENA MEA

Pasar Bersama ASEAN yang mulai diintegrasikan seperti dijelaskan sebelumnya akan membuka peluang yang besar bagi para pelaku usaha konstruksi, tergantung bagaimana para pengusaha dapat memanfaatkan peluang ini, apakah mereka telah menyiapkan diri untuk memanfaatkannya atau tidak, apakah nantinya secara alamiah akan terjadi diferensiasi fungsi menuju suatu kekhususan tertentu sehingga karena perbedaan keahlian dan kemampuan akan dapat saling komplementer dan bekerja sama ataukah akan mati bersama dan akan didominasi oleh perusahaan dari negara yang yang paling siap.

## Kegiatan antar sesama negara ASEAN belum banyak

Pada kenyataannya belum banyak terlihat kerja sama antar Negara ASEAN dalam bidang konstruksi,



dan belum nampak arah pengkhususan keahlian di bidang konstruksi oleh masing masing negara anggota ASEAN.

### **Belum dapat memenuhi syarat syarat untuk memasuki pasar internasional**

Pertanyaan yang lain adalah apakah perusahaan perusahaan lokal negara-negara ASEAN sudah menyiapkan diri untuk memenuhi persyaratan bila akan bekerja di lingkungan internasional. Dari berbagai informasi yang terkumpul terlihat bahwa hanya Malaysia yang secara khusus menyiapkan diri menyusun strategi memasuki pasar internasional dan telah menyiapkan cara memasuki pasar internasional.

### **ARAH STRATEGIS NEGARA NEGARA ASEAN**

#### **Posture Strategi**

Dalam meraih pasar internasional ada dua arah pilihan yang dapat diambil, sesuai dengan kondisi pelaku usaha konstruksi di masing masing Negara pilihan itu adalah:

#### **Offensive**

Bila kemampuan industri konstruksi disuatu negara itu besar dan pasar *domestic relative* kecil dibanding kemampuannya secara alamiah mereka akan melakukan strategi ofensif, memasuki negara lain, dan mereka menyusun strategi yang rinci bagaimana cara masuk kenegara lain dengan menggunakan berbagai jalur masuk yang dipadukan dengan kekuatan ekonomi lainnya melalui pilihan-pilihan cara masuk atau *entry mode*.

#### **Entry Mode**

##### *Consesionair*

Adalah masuk melalui usaha investasi dan mendapatkan konsesi investasi dinegara lain misalnya membangun jalan atau prasarana lain, atau dibawa oleh industri tertentu dari suatu negara kemudian industri tersebut berinvestasi di negara lain dengan menggunakan jasa konstruksi dari negara asalnya (Malaysia).

#### **Free entry**

Cara masuk dengan cara biasa dengan mengikuti tender dinegara lain

#### **Market Development Assistance Scheme**

Suatu negara dapat membentuk bantuan pengembangan pasar yang didirikan berdasar inisiatif

pemerintah maupun inisiatif swasta mandiri. (Singapore)

#### **Defensive**

Bila pasar domestik cukup besar dan kekuatan industrinya belum cukup tinggi dan belum melampaui kebutuhan domestik secara alamiah akan memilih strategi defensiv dengan melobby pemerintahnya untuk menetralkan aturan aturan yang bersifat protektif, baik secara terang terangan ataupun terselubung.

#### **Mampu berpartisipasi secara regional dan global**

Dengan terbukanya pasar terintegrasi ASEAN maka sewajarnya para pelaku industri konstruksi hendaknya mampu berpartisipasi dalam proyek proyek konstruksi diregion ASEAN, kemudian diharapkan nantinya akan terjadi spesialisasi yang dapat meningkatkan produktifitas dan kemampuan mengerjakan proyek konstruksi dengan hasil yang baik, melalui ekonomi skala dan process pembelajaran (*learning curve*) yang lebih cepat karena mengerjakan pekerjaan dengan jenis yang sama dan berskala besar, secara berulang.

#### **Peranan Asosiasi Kontraktor Regional IFAWPCA**

Asosiasi kontraktor berskala regional semacam IFAWPCA mestinya dapat digunakan untuk membangun kolaborasi usaha antara anggota dari lingkungan negara-negara ASEAN.

### **KEBIJAKAN NEGARA NEGARA ASEAN DALAM MENGHADAPI MEA**

Bebagai negara mempunyai strategi yang berbeda dalam membangun kekuatan industrinya, melalui kebijakan fasilitasi dan regulasi misalnya negara negara dilingkungan ASEAN, bagaimana mereka membangun dan mempertahankan pasar domestik, membangun industry penunjang, pengarahan strategi bagi para pengusaha, menyiapkan prasarana pendukung usaha dan peraturan yang berupa fasilitasi dan regulasi.

#### **Pendorong Perusahaan konstruksi melakukan pemasaran keluar negeri**

Menurut Chan (1985) alasan alasan perusahaan kontraktor melakukan usaha konstruksi diluar negeri adalah:

1. Karena pasar dalam negeri tidak menarik atau terestrukturisasi satu perubahan.



2. Pasar dalam negeri kecil bila pekerjaan memerlukan *economy of scale* tertentu.
3. Kebutuhan untuk mengikuti pemberi tugas yang telah pergi ke luar negeri
4. *Prestige*
5. Pemerintah mendorong untuk ekspor
6. Kebutuhan untuk menyebarkan risiko
7. Margin keuntungan yang lebih besar di luar negeri
8. Hasil dari sinergi dengan partner asing
9. Memperluas horizon usaha
10. Langkah pembalasan dan
11. Untuk mendapatkan pengalaman

Chan(1985) menyampaikan bahwa ada juga alasan mengapa perusahaan konstruksi memilih suatu negara dibanding dengan negara lain:

1. Kedekatan Geografis
2. Kesamaan Budaya
3. Potensi Pasar
4. Kesamaan pasar dalam hal jenis konstruksi
5. Ketersediaan sumberdaya
6. Intensitas pembatasan perdagangan dibanding dengan negara lain, dan;
7. Pemerintah tuan rumah memberikan dorongan dan insentif

Wells (1986) menyarankan promosi ekspor konsultan jangan dilakukan, sampai

1. Negara bersangkutan telah mengembangkan basis dalam negeri cukup besar untuk jasa tersebut
2. Mentalitas ekspor telah dikembangkan oleh kebanyakan konsultan dinegara itu
3. Sasaran spesifik ekspor dalam arti geografis dan sektor jasa telah ditetapkan, dari pada menasar pasar secara acak.
4. Dukungan Pemerintah dalam mempromosikan ekspor telah dikembangkan, dan
5. Kerangka institusi atau badan pemerintah tingkat tinggi telah dibentuk untuk mengkoordinasi semua aspek promosi ekspor.

Newman (1975), mirip dengan diatas, menyatakan perusahaan jangan melakukan kegiatan di luar negeri terkecuali bila perusahaan bersangkutan:

1. Telah mempunyai basis domestik yang kuat dan siap pergi keluar negeri. Bila tidak, maka masalah domestik akan cenderung terakumulasi pada saat perusahaan menyebarkan sumberdayanya lebih jauh.
2. Dalam posisi menginvestasikan waktu eksekutif dan sumberdayanya untuk melakukan peneliti-

an pasar dan melakukan promosi ekspor.

3. Mempunyai kapabilitas dan siap menyediakan jasa untuk memuaskan pelanggan

Sebagai tambahan, Newman (1975) menyarankan bahwa semua negara pengeksport yang besar dan berhasil mempunyai pemerintahan yang stabil, mata uang yang kokoh, dukungan pemerintah untuk ekspor dan tenaga kerja yang bekerja keras dan disiplin.

Dalam kaitan dengan perusahaan, Gerwick Jr.dan Woolery (1983) mempunyai daftar berikut:

1. Memastikan bahwa kemampuan perusahaan menetapkan perusahaan sebagai spesialis dan mempunyai otoritas di bidang pekerjaan yang sedang dipertimbangkan. Proyek yang mirip yang telah diselesaikan dengan berhasil dapat dijadikan referensi sebagai catatan pengalaman
2. Jasa yang ditawarkan kepada pelanggan jangka panjang yang telah menamahi apa yang perusahaan dapat laksanakan dan telah menyetujui cara pendekatan perusahaan
3. Perusahaan sebaiknya menawarkan bantuan sebelum kontrak dengan cara yang memungkinkan kepada pelanggan yang baru dalam bidang ini. Setiap peluang harus digunakan secara sama untuk memberikan kesan kepada pelanggan baru akan kompetensi perusahaan
4. Perusahaan harus memastikan bahwa basis prakualifikasi diketahui oleh semua orang yang terkait dengan kontrak. Dalam melakukan itu kebiasaan perusahaan dapat ditetapkan dengan tepat
5. Semua peluang dalam *prefeasibility study* dan laporan *feasibility study* harus diambil. Dengan cara ini semua *exposure* bisa didapatkan, akan mengarah kepada peluang yang lebih besar dan kemungkinan berhasil lebih tinggi.
6. Tekankan bagaimana asset dan pengalaman perusahaan lebih maju dari pesaing bagi pelanggan dan proyeknya
7. Perusahaan memastikan bahwa kemampuannya dan mutu kinerjanya telah diketahui oleh pihak lain
8. Perusahaan harus menyampaikan kepada calon pelanggan potensial kesiapan dan kemampuannya mulai pekerja pada waktu yang telah ditentukan, dan bahwa tenaga kerja yang diperlukan dan peralatannya dan diaktifkan dengan pemberitahuan dalam waktu yang pendek.



Kriteria Seleksi Penyedia Jasa Konstruksi Secara Internasional pada Umumnya:

1. Reputasi Perusahaan
2. Jenis sumber daya yang dimiliki perusahaan atau yang dapat disediakan perusahaan bilamana diperlukan
3. Kestabilan dan kapasitas finansial perusahaan
4. Kesesuaian perusahaan dengan proyek yang akan ditangani Ini akan dikaitkan dengan jenis dan sifat alami dari pekerjaan yang terlibat dan apakah perusahaan telah mempunyai kemampuan dan pengalaman untuk mengerjakan proyek
5. Setelah ditentukan kesesuaian perusahaan, bila tepat untuk dilakukan untuk memastikan apakah perusahaan dalam waktu yang ditetapkan untuk menyelesaikan proyek dan menyelesaikannya.
6. Expertise manajemen yang diterapkan perusahaan, dan
7. Kerjasama dari seluruh jajaran perusahaan.

Di bawah ini dicuplikan beberapa program yang telah disiapkan oleh beberapa negara ASEAN:

## **MALAYSIA**

### **Kebijakan**

- **Fasilitasi**

Dukungan pendanaan dan pemasaran melalui Construction Development Board

- **Regulasi**

Persyaratan sertifikasi dan jaminan mutu

- **Arahan kedepan**

Kebijakan konstruksinya akan lebih dipusatkan kepada peningkatan produktifitas, meliputi pemusatan perhatian terhadap efektifitas biaya, kecepatan efisensi proses.

Kebijakan ICT yang aman dan pasti disusun termasuk memiliki system sendiri, dikonsentrasikan pada manajemen data *real time* dan *virtual reality*. Industri Konstruksi akan mengutamakan masukan local seperti material lokal, mesin dan peralatan, dan sumberdaya local lainnya.

Melakukan *Networking* dengan Pusat Penelitian Dunia secara mendunia untuk mengembangkan pengetahuan yang *competitive* dan memutakhirkan pengetahuan akan penemuan dan penciptaan baru.

Pengembangan teknologi dan sumberdaya, bahan pengganti, asli, peralatan dan mesin-mesin dan

dalam bioteknologi akan ditingkatkan. Penerapan satndar yang lebih ketat untuk produk terbagun khususnya yang berkaitan dengan kenyamanan dan kemudahan penggunaan oleh manusia.

Hanya tenaga kerja terlatih yang dapat bekerja pada industri konstruksi. Pekerjaan berbahaya dan pekerjaan yang berulang akan diotomatisasi dan digantikan dengan robot. Modularisasi dan Prefabrikasi akan menjadi praktek yang umum.

Penerapan Open systems akan merupakan tata-cara kerjakonstruksi yang akan memberikan kesempatan kepada pemberi tugas untuk membuat keputusan pada saat yang lebih awal, melalui siklus hidupnya lingkungan terbangun dapat diubah untuk menyesuaikan dengan kebutuhan manusia.

Efisiensi energi kan menjadi salah satu criteria untuk persetujuan dan sarana pemasaran-teknologi energy dan sumber baru energi. Setiap Proses dalam industri konstruksi harus hijau. Industri akan lebih menekankan masalah penggunaan material yang reusable, recycleable dan biodegradability.

Artificial intelligence yang ditanamkan dalam bangunan merupakan hal yang biasa. Penggunaan material canggih, komposit, bio composite akan menjadi material konstruksi dimasa depan. Expert systems akan digunakan secara umum.

## **INDONESIA**

### **Kebijakan**

- **Fasilitasi**

Belum kelihatan nyata dalam memberikan fasilitasi dalam memajukan Ekspor Industri Konstruksi, maupun dalam bantuan pemasaran keluar negeri dan dalam bidang pendanaan.

Memberikan dukungan penelitian dan pengembangan dalam bidang Industri Konstruksi, belum mencakup hal hal tentang pemasaran Internasional.

- **Regulasi**

Dilaksanakan oleh LPJKN yang diatur berdasarkan UUK No 18/1999

- Sertifikasi dan Klasifikasi badan usaha konstruksi
- Sertifikasi dan klasifikasi keahlian konstruksi
- Sertifikasi dan klasifikasi ketrampilan konstruksi

- **Arahan kedepan**

Industri yang berdaya saing, menciptakan lapangan kerja yang luas, dan keselamatan umum



**FILIPINA**

**Kebijakan**

• **Regulasi**

Berdasarkan dekrit Presiden no: PRESIDENTIAL DECREE NO. 1746 (As Amended by Executive Order Nos. 679 & 768) telah dibentuk badan badan sebagai berikut:

Construction Industry Authority of the Philippines (CIAP) yang terdiri dari Menteri Perdagangan dan Industri sebagai Ketua. Menteri Pekerjaan umum dan Jalan Raya, Menteri Transportasi dan Komunikasi, menteri Buruh dan Peluang Kerja, dan Ketua dari berbagai badan dibawah : The Philippine Contractors Accreditation Board (PCAB), The Philippine Overseas Construction Board (POCB), The Philippine Domestic Construction Board (PDCB), The Construction Manpower Development Foundation (CMDF), the President of the Philippine Constructors Association Incorporated (PCA), dan satu perwakilan dari Sektor Konstruksi Swasta yang ditunjuk Presiden sebagai anggota, dan satu perwakilan perusahaan yang bergerak diluar negeri

• **Arahan Kedepan**

- Konstruksi merupakan industri yang diprioritaskan
- Pembentukan Lapangan kerja baru dengan mengeksplor jasa konstruksi
- Daya saing global dengan memperbaiki kinerja
- Keselamatan Umum dengan penerapan lisensi dan registrasi.

**SINGAPORE**

**Kebijakan**

• **Fasilitas**

- Memberikan insentive financial termasuk Skema Bantuan Pengembangan usaha dan pemasaran
- Memberikan bantuan teknis seperti Skema Bantuan Perofesional Pemerintah yang disetujui di dalam skema ini perusahaan dapat menggunakan ahli dari sector pemerintah untuk proyek di luar negeri
- Jasa informasi termasuk data pemasaran dan tender di luar negeri

• **Regulasi**

Penerapan sarana mengases kinerja kontraktor melalui Construction Quality Assesment System (CONQUAS)

• **Arah Pembinaan Kedepan**

- Penggunaan Building Information

Management

- Standarisasi Informasi
- Standarisasi Proses Pelaksanaan Proyek konstruksi
- Pengembangan *Lean Construction*
- Meningkatkan profesionalisme di bidang konstruksi
- Meningkatkan tingkat ketrampilan
- Memperbaiki praktek dan teknik Industri konstruksi
- Pendekatan terintegrasi terhadap kegiatan konstruksi

**THAILAND**

Mengutamakan Technology Transfer

**PELAKSANAAN**

Dari negara negara ASEAN lain belum ditemukan data data tentang hasil pelaksanaan strategi pemasaran keluar negeri.

**Indonesia**

Beberapa perusahaan Indonesia seperti Waskita Karya, Adhi Karya, Hutama Karya di negara ASEAN dan Timur Tengah, dan Timor Leste. Walaupun demikian gerakan ini belum terlalu nyata akan tetapi setidaknya membantu meningkatkan kepercayaan diri kontraktor kontraktor Indonesia untuk bekerja diluar negeri

**FILIPINA**

Hasil dari penerapan strategi pemasaran internasional sebagai berikut:

Region	Jumlah kontrak	Tenaga dilapangan	
		Total	Persen
Africa	14	1,447	28.7%
Asia	12	113	2.2%
Middle East	19	1,603	31.8%
Oceania-Pacific	4	1,871	37.2%
Russia	1	12	0.0%
Grand Total	50	5.036%	



# Inovasi Peningkatan Daya Saing Industri Konstruksi

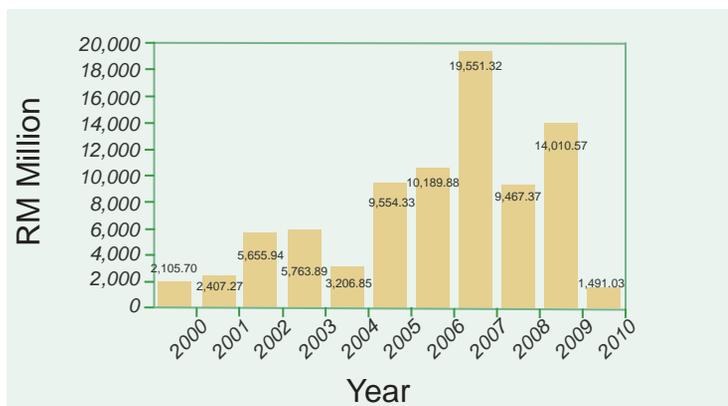
Distribusi Geografis Pekerja Konstruksi dengan Kontrak Jasa dibawah kontraktor terdaftar POCB :

## MALAYSIA

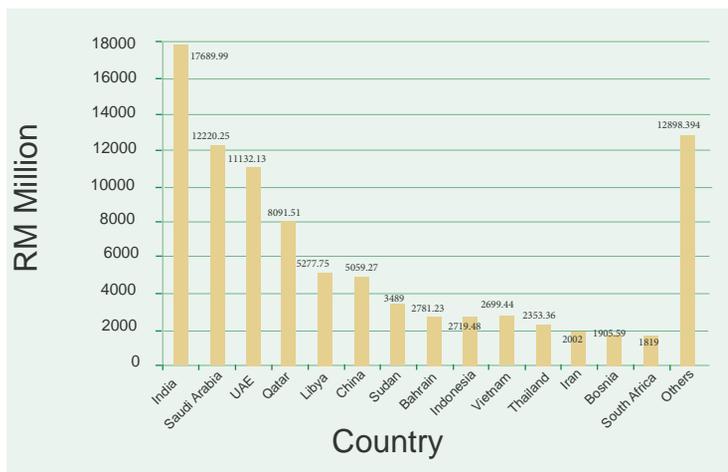
Bedasarkan nilai perolehan proyek diluar negeri tidak hanya ASEAN

## SINGAPURA

Telah melakukan Ekspor Jasa Konstruksi ke berbagai Negara Umumnya Timur Tengah dengan nilai 2.7 Milyard USD, dan dibidang konsultansi dibidang konstruksi juga telah banyak mengerjakan proyek diluar negeri antara lain China, Asia Tenggara, India dan Timur tengah.



Berdasarkan negara dimana pendapatan diperoleh:





## **PENUTUP**

Dari uraian yang telah disampaikan bahwa peluang pasar terintegrasi ASEAN akan menjadi jauh lebih besar. Kondisi ini akan menguntungkan bagi pengusaha dari negara yang pasarnya relatif tidak besar tetapi telah siap untuk melakukan pemasaran keluar negeri.

Masyarakat Ekonomi ASEAN akan membuat ekonomi lebih efisien dan berdaya saing karena peningkatan ekonomi skala dan pemebelajaran yang lebih cepat karena terjadinya spesialisasi, sehingga ekonomi akan tumbuh lebih cepat bagi negara negara ASEAN.

Membuka peluang terjadinya komplementer diantara perusahaan perusahaan dilingkungan ASEAN, yang akan makin meningkatkan saling ketergantungan. Perusahaan dari negara negara yang telah menyiapkan startegi globalisasi akan memimpin dan yang lainnya akan menjadi pengikut dalam pasar bersama ini, oleh karenanya Indonesia harus secepatnya mentukan sikap dan mengejar ketinggalan dalam menyiapkan diri menghadapi pasar bebas ASEAN.



**S  
A  
F  
E  
T  
Y  
F  
I  
R  
S**

A large, stylized graphic of the number '5555' in a light gray color, positioned on the left side of the page. The numbers are overlapping and have a slight 3D effect with shadows.

# Praktek Pengembangan Pasar Konstruksi

# Jembatan Tol di Atas Laut

## Akses Menuju Percepatan Pembangunan Ekonomi Nasional, Ikon Inovasi Konstruksi dan Budaya Indonesia

### PT Jasa Marga (Persero) Tbk

Pada bulan Juni 2013, PT Jasa Marga (Persero) Tbk melalui anak perusahaannya, bernama PT Jasamarga Bali Tol (konsorsium dengan BUMN lain dan BUMD Bali) berhasil menyelesaikan pembangunan jalan tol pertama di Indonesia yang berada di atas perairan, ikon inovasi konstruksi dan bernuansa budaya Indonesia. Dan yang harus menjadi kebanggaan bersama adalah bahwa pembangunan jalan tol ini merupakan 100 % hasil karya anak bangsa.

**B**ali, merupakan salah satu pulau di Indonesia yang menjadi ikon pariwisata di tingkat nasional maupun internasional. Pesona Pulau Bali telah menarik ribuan orang untuk mengunjungi pulau dewata tersebut. Pulau kecil ini, kurang lebih memiliki 32 destinasi wisata kelas dunia yang setiap tahunnya mampu menarik tidak kurang dari 6 juta wisatawan. Selain itu, Bali juga kerap menjadi tuan rumah penyelenggaraan acara – acara bertaraf nasional dan internasional.

Dengan kondisi tersebut di atas, dimana industri pariwisata dan MICE di Bali yang berkembang pesat, maka secara otomatis mobilitas orang, barang dan jasa juga semakin tinggi, dan peningkatan kepemilikan kendaraan bermotor juga semakin signifikan. Walaupun kondisi pertumbuhan ekonomi provinsi Bali beberapa tahun belakangan ini sangat meningkat, terutama di sekitar wilayah Denpasar Selatan serta daerah wisata Nusa Dua, namun apabila tidak didukung dengan ketersediaan prasarana infrastruktur yang memadai, maka riskan terjadi kondisi “overheated”. Mengingat padatnya jalan eksisting Denpasar Selatan – Nusa Dua, terutama di Jalan By Pass Ngurah Rai, maka penyediaan

infrastruktur jalan yang memiliki kapasitas cukup di daerah tersebut dirasakan semakin mendesak. Hal itu juga dipicu adanya convention hall di Nusa Dua yang dapat menampung 5000 – 12.000 *seat* dan pengembangan Bandara Ngurah Rai.

Kondisi sistem jaringan jalan arteri yang ada, untuk menghubungkan kawasan wisata utara Provinsi Bali dengan kawasan wisata yang berada di daerah selatan, khususnya wilayah yang berada di leher “kepala burung”, di Pulau Bali, hanya dihubungkan oleh satu ruas jalan, yaitu Jalan By Pass I Gusti Ngurah Rai. Kondisi sistem jaringan ini menunjukkan kondisi yang sangat kritis. Mempertimbangkan kondisi tersebut maka Pemerintah Indonesia melalui Program Master Plan Percepatan dan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI), mengagendakan untuk membangun infrastruktur jalan tol yang memiliki fungsi utama sebagai alternatif yang menghubungkan 3 kawasan strategis, yaitu Nusa Dua, Bandara Ngurah Rai, dan Denpasar melalui jalan akses Pelabuhan Benoa. Dengan adanya jalan tol ini diharapkan dapat menjadi alternatif ruas jalan yang menghubungkan kawasan utara dan selatan, khususnya kawasan Nusa Dua dengan kawasan utara lainnya, seperti kawasan Kuta.



Dengan dibangunnya jalan tol Nusa Dua – Ngurah Rai – Benoa maka diharapkan dapat memberikan kontribusi signifikan bagi pembangunan di wilayah Propinsi Bali pada umumnya dan wilayah wisata Nusa Dua dan sekitarnya pada khususnya, dapat mendorong pertumbuhan ekonomi, serta dapat mendorong ditingkatkannya upaya pengembangan jaringan jalan di masa datang yang lebih baik. Dengan terbentuknya sistem jaringan infrastruktur jalan yang efisien, secara umum akan menggerakkan ekonomi wilayah dengan lebih baik.

#### **Joint Venture sebagai Special Purpose Vehicle dan Wadah bagi Sinergi BUMN/BUMD/Pemda**

Sebagai hasil dari tender investasi yang dilakukan oleh Pemerintah (dalam hal ini BPJT), maka pembangunan dan pengelolaan atas Ruas Jalan Tol Nusa Dua – Ngurah Rai – Benoa diamanahkan kepada Konsorsium PT Jasa Marga (Persero) Tbk (pemegang saham mayoritas), PT Pelindo III (Persero), PT Angkasa Pura I (Persero), dan PT Pengembangan Pariwisata Bali (Persero). Dalam perjalanannya, konsorsium tersebut menggandeng

pula PT Wijaya Karya (Persero) Tbk, PT Adhi Karya (Persero) Tbk, dan PT Utama Karya (Persero), yang kemudian membentuk badan usaha jalan tol yang bernama PT Jasamarga Bali Tol.

Kemudian, pada tanggal 23 Januari 2013, yaitu sejak diselenggarakannya Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) Luar Biasa, susunan Pemegang Saham pada PT Jasamarga Bali Tol telah berubah. Para Pemegang Saham telah sepakat dan menyetujui masuknya Pemerintah Provinsi Bali dan Pemerintah Daerah Badung sebagai pemegang saham Perseroan. Sehingga akhirnya, saham yang semula dimiliki oleh PT Wijaya Karya (Persero) Tbk diborong oleh Pemprov Bali dan Pemkab Badung. Selain itu, Pemegang Saham lain juga merelakan sahamnya terdilusi dengan masuknya kedua pemegang saham baru tersebut. Sehingga posisi akhir kepemilikan saham pada PT Jasamarga Bali Tol adalah sebagai berikut:

- PT Jasa Marga (Persero) Tbk: 55 %
- PT Pelindo III (Persero): 17,98 %
- PT Angkasa Pura I (Persero): 8 %



- PT Pengembangan Pariwisata Bali (Persero): 1%
- PT Adhi Karya (Persero) Tbk: 1%
- PT Hutama Karya (Persero): 1%
- Pemprov Bali: 8,01%
- Pemkab Badung: 8,01%

### Pembebasan Lahan Minimal

Problem klasik yang selalu dihadapi dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia sampai dengan saat ini adalah masalah pembebasan lahan. Rute Jalan Tol Nusa Dua – Ngurah Rai – Benoa yang hampir seluruhnya berada di atas laut, merupakan salah satu alternatif solusi untuk mengatasi masalah pembebasan lahan sebagaimana dimaksud. Keperluan pembebasan lahan guna pembangunan jalan tol ini, hanya diperlukan pada lokasi - lokasi akses jalan (Persimpangan Nusa Dua, Bundaran Ngurah Rai, dan Persimpangan Pesanggaran Benoa), dimana sebagian besar lokasi tersebut merupakan lahan milik PT Angkasa Pura I dan PT Pelindo III yang merupakan salah satu pemegang saham di Perseroan, sehingga lebih memudahkan pada saat proses koordinasi.

### Kriteria Desain Struktur, Bukti Kemampuan Pelaku Jasa Konstruksi Nasional

Salah satu hal yang telah membuktikan bahwa Penyedia Jasa Konstruksi Nasional memiliki kemampuan cukup tinggi dan berdaya saing adalah dibuktikan dari hasil pelaksanaan pembangunan jalan tol Nusa Dua – Ngurah Rai – Benoa ini. Mempertimbangkan lokasi pembangunan Jalan Tol yang sebagian besarnya di atas laut dangkal, yang sebagaimana diketahui bersama kerusakan struktur akibat kadar salinitas lingkungan tinggi dan weather condition (akibat pasang – surut air laut) menjadi sangat rawan terjadi, maka dalam perencanaannya, diberlakukan kriteria yang lebih ketat apabila dibandingkan dengan kriteria desain jalan tol secara umumnya.

Pada proses perencanaan, Kontraktor dituntut untuk memperhitungkan semua faktor kelautan yang berdampak langsung maupun tidak langsung terhadap konstruksi jalan tol, agar tetap aman secara struktural maupun aman bagi pengguna jalan tol. Tinggi dan alur gelombang yang direncanakan harus tidak masuk ke dalam jalan tol dan tidak mengenai dasar slab jembatan, Kontraktor juga harus melakukan analisis khusus mengenai hidro oceanografi, rekayasa kepantaraan,

dan analisis sedimentasi serta dampaknya terhadap bagian di sekitar jalan tol, sehingga struktur tetap aman dan kondisi lingkungan tetap terjaga.

Seluruh struktur jalan baik yang berada di bawah, di atas permukaan laut, dan di darat berikut seluruh perlengkapan dan asesorinya harus tahan terhadap korosi/air laut/garam. Selain itu, struktur yang terkena air laut secara langsung seperti pile, pier dan abutmen harus mampu menahan serangan chlorida. Dan untuk kontrol korosi, maka Kontraktor juga disyaratkan untuk menginstall alat sensor pada struktur beton berupa “*Sensor Concrete Corrosion*” lengkap dengan data akuisisi dan sistem prosesingnya.

Posisinya yang di atas laut juga mengakibatkan angin yang berhembus melewati jalan tol jauh lebih besar dibandingkan apabila posisinya berada sepenuhnya di darat, oleh karena itu, Kontraktor juga diharuskan memasang sensor angin, terutama pada lokasi jalan tol yang elevasinya tinggi, agar keamanan pengguna jalan tol dapat dijamin.

### Dukungan Sektor Keuangan

Pembangunan Jalan Tol Nusa Dua – Ngurah Rai – Benoa, membutuhkan biaya investasi total Rp 2,484 Triliun sedangkan untuk biaya konstruksinya sendiri adalah sebesar Rp 1,5 Triliun. Biaya investasi tersebut, 30 % berasal dari equity, sedangkan 70 % berasal dari pinjaman sindikasi Bank Mandiri, BNI, BRI, BCA, BTN, dan BPD Bali.

### Pembagian Paket Pekerjaan Konstruksi

Dalam pelaksanaan konstruksinya sendiri, guna mempercepat penyelesaian proyek, maka dalam proses pembangunan Jalan Tol Nusa Dua – Ngurah Rai – Benoa dibagi menjadi 4 paket pekerjaan, yang dimulai secara simultan. Berdasarkan hasil tender konstruksi, maka partisi pelaksanaan pekerjaan adalah sebagai berikut :

- Paket 1 (main road Sta 0+00 – Sta 2+970 dan Persimpangan Sebidang dengan By Pass Ngurah Rai) dilaksanakan oleh JO PT Wika – Adhi – Hutama, dengan PT Adhi Karya (Persero) Tbk sebagai lead kontraktor dan Konsultan Perencana PT Lapi Ganesha Tama Consulting.
- Paket 2 (main road Sta 2+970 – Sta 5+308) dilaksanakan oleh PT Waskita (Persero) Tbk dan Konsultan Perencana PT Multi Phi Beta.
- Paket 3 (main road Sta 5+308 – Sta 6+092, Simpang Susun Ngurah Rai Sta 0+00 – Sta



- 1+597, dan Persimpangan Sebidang dengan By Pass Ngurah Rai) dilaksanakan oleh JO PT Wika – Adhi – Utama, dengan PT Utama Karya (Persero) sebagai lead kontraktor dan Konsultan Perencana PT Maratama Cipta Mandiri
- Paket 4 (main road Sta 6+092 – Sta 8+122, Simpang Susun Benoa, Jalan Akses Pelabuhan Sta 0+00 – Sta 2+200, dan Persimpangan Pesanggaran) dilaksanakan oleh PT Waskita Karya (Persero) Tbk dan Konsultan Perencana PT Multi Phi Beta.

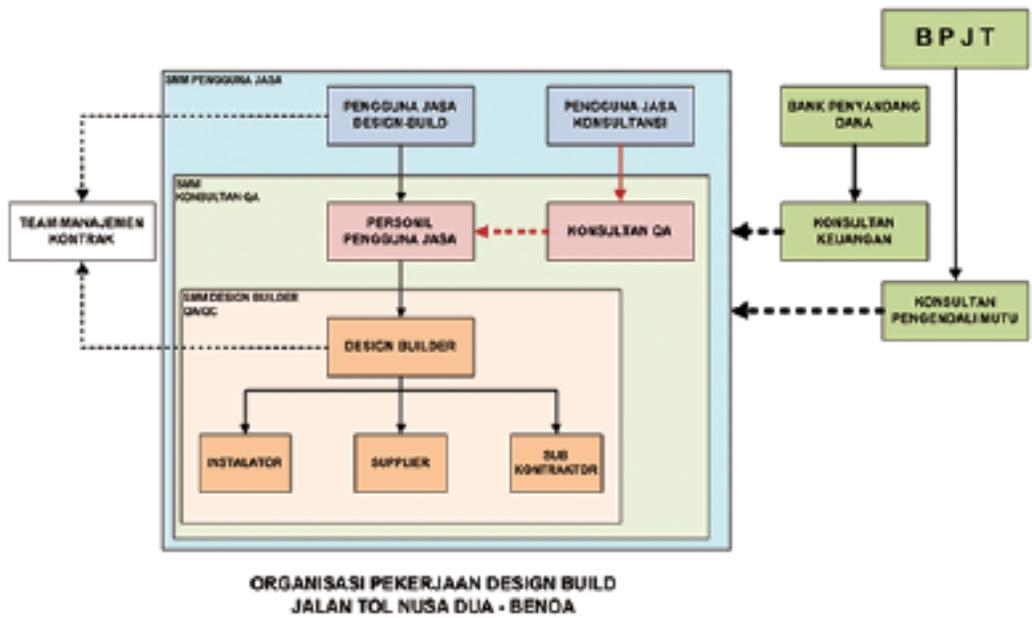
Sedangkan Konsultan *Quality Assurance* untuk mengawasi pelaksanaan konstruksinya adalah sebagai berikut : Paket A (Paket 1 dan Paket 2) dilaksanakan oleh PT Cipta Strada dan Paket B (Paket 3 dan Paket 4) dilaksanakan oleh KSO PT Yodya Karya (Persero) - PT Eskapindo Matra. Selain itu terdapat juga Konsultan Pengendali Mutu Independen yang telah ditunjuk PT Wiranta Bhuana Raya, yang berfungsi sebagai

representatif dalam hal pengawasan di lapangan dari Badan pengatur Jalan Tol (BPJT).

### **Konsep Kontrak *Design – Build***

Proyek pembangunan Jalan Tol Nusa Dua – Ngurah Rai – Benoa ini adalah yang pertama dari proyek pembangunan jalan tol di lingkungan PT Jasa Marga (Persero) Tbk, yang dilakukan dengan metode kontrak rancang – bangun (*Design – Build*) dengan masa pemberitahuan cacat mutuselama 1195 hari kalender. Metode ini telah banyak diterapkan oleh banyak negara di dunia sebagai salah satu upaya efektifitas dan efisiensi proses pembangunan, meningkatkan daya saing Penyedia Jasa dari segi teknis dan ekonomis, membangkitkan daya cipta Penyedia Jasa dalam pembuatan desain yang efektif dan efisien, serta mendorong Penyedia Jasa untuk meningkatkan manajemen, teknologi, sumber daya, dan mendorong munculnya Kontraktor Spesialis.





**Perwujudan Sustainable Construction**

Dengan lokasirutejalantolyangmenghubungkan 3 daerah yaitu Nusa Dua, Ngurah Rai, dan Benoa melalui perairan, maka proyek pembangunan ini secara langsung bersinggungan dengan daerah yang memiliki keanekaragaman hayati yang tinggi di luar daerah yang diproteksi, yaitu wilayah Taman Hutan Rakyat (Tahura) mangrove seluas 5,8 ha, dimana 1,5 ha lahan mangrove terpakai untuk konstruksi.





Sebagai bentuk pertanggungjawaban Perseroan terhadap mitigasi dampak lingkungan dari pembangunan jalan tol, maka PT Jasamarga Bali Tol berkomitmen untuk melakukan penghutanan kembali (*re-foresting*) mangrove di sepanjang jalan tol. Untuk permulaan, PT Jasamarga Bali Tol telah melakukan penanaman 5.000 batang mangrove yang dilakukan di wilayah Benoa dan Bundaran Ngurah Rai.

Sesuai rencana awal Kontraktor, transportasi material dan pelaksanaan pekerjaan yang berada di atas perairan, akan digunakan ponton sebagai sarana transportasi dan landasan peralatan, namun ternyata metode ini pun tidak efektif ketika kondisi surut berlangsung (kedalaman air tersisa 1m, sedangkan tebal ponton 2 m). Oleh karena itu, Kontraktor mengusulkan beberapa alternatif solusi guna mengatasi kendala tersebut. Setelah dilakukan perhitungan terhadap efektifitas dan efisiensinya, maka didapatkan kesimpulan bahwa penimbunan merupakan metode yang paling cocok. Pertanyaannya tentu saja adalah,

Disamping itu, tuntutan percepatan pelaksanaan konstruksi guna memberikan sumbangsih penyediaan infrastruktur jalan bagi kelancaran pelaksanaan APEC 2013, pada awalnya sempat terhambat oleh kondisi lokasi pelaksanaan konstruksi yang kurang bersahabat. Kondisi lokasi pelaksanaan konstruksi yang berada di atas laut dangkal, menjadikan transportasi material dan pelaksanaan pemancangan pada paket konstruksi yang murni seluruhnya di atas laut sangat tergantung dengan kondisi pasang surut air laut. Menghadapi kondisi alam tersebut, Kontraktor hanya dapat memaksimalkan pemanfaatan *window time* (sekitar 4 – 5 jam sehari).



bagaimana dampak lingkungan yang terjadi akibat hal tersebut? Apakah penimbunan tersebut akan mempengaruhi ekosistem laut?

Metode penimbunan yang dilakukan pada saat pembangunan Jalan Tol Nusa Dua – Ngurah Rai – Benoa ini hanya dimaksudkan sebagai jalan kerja dan bersifat sementara. Material timbunan yang digunakan ini merupakan material yang sama dengan tanah di dasar laut, yaitu batu kapur atau limestone yang terdiri dari senyawa calcium carbonate atau mineral calcite yang berasal dari organisme laut, sehingga pembuatan jalan kerja

ini tidak mengganggu ekosistem di laut. Segera setelah konstruksi selesai, maka timbunan tersebut akan dikeruk kembali sehingga tidak akan membendung atau mengganggu arus air laut yang melewati sela – sela tiang pancang. Lebih kurang 200.000 m3 timbunan batu kapur digunakan dalam proyek pembangunan ini, dan dirasakan efektif untuk mempercepat proses pelaksanaan konstruksi.

### Konstruksi Jalan Tol Nusa Dua – Ngurah Rai – Benoa

#### 1. Konstruksi *Main Road*

SPESIFIKASI TEKNIS	
Sistem Operasi	: Terbuka
Panjang Jalan Tol	: 8,122 Km
Panjang Jalan Akses Bandara	: 1,58 Km
Pelebaran Akses Pelabuhan Benoa	: 2,18 Km
Interchange	: 2 buah
PersimpanganSebidang	: 2 buah
Kecepatan Rencana	: 80 Km/jam
Jumlah Lajur	: - Kendaraan Roda 4 : 2 x 2 lajur - Kendaraan Roda 2 : 2 x 1 lajur
Lebar Lajur	: - Kendaraan Roda 4 : 3,50 m - Kendaraan Roda 2 : 3,20 m
Lebar Bahu Jalan (Kendaraan Roda 4)	: - Bahu Luar : 2,50 m - Bahu Dalam : 0,50
Lebar Median (Sparator)	: - Roda 4 : 0,80 m - Roda 2 : 0,80 m
Jumlah Simpang Susun	: 2 buah
Tipe Perkerasan	: - Lajur Lalu Lintas : Kaku (Rigid Pavement) - Bahu Luar : Kaku (Rigid Pavement)
Lapis AtasPermukaanJalan/Jembatan	: AC/WC
Tipe Konstruksi	: - Konstruksi Jalan : Pile Slab - Konstruksi Jembatan : I Girder
PeneranganJalan	: LED



Sehubungan dengan lokasi pembangunan jalan tol ini yang sebagian besar berada di laut, maka dalam pelaksanaannya, disesuaikan dengan kemudahan pelaksanaan, efisiensi, dan factor keramahan terhadap lingkungan, dengan tidak mengesampingkan *quality control*, dilaksanakan dengan sebagian besar precast dan sebagian kecil *cast in situ* (pada bentuk – bentuk penampang badan jalan yang tidak tipikal). Tercatat bahwa pekerjaan yang dilaksanakan dengan menggunakan *system precast* mencapai lebih dari 75 % struktur.



Berikut adalah beberapa data teknis detail untuk masing – masing paket pekerjaan :

Data Teknik	Paket 1	Paket 2	Paket 3	Paket 4
Pengadaan Tiang Pancang	7.150 batang	8.456 batang	7.700 batang	9.627 batang
Jumlah Titik Pancang	3.107	3.756	3.804	3.732
Precast Slab	4.680 panel	3.429 panel	2.691 panel	2.063 panel
Slab (Cast In Situ)	-	-	64.552 m2	23.528 m2
Girder	-	70 buah	36 buah	166 buah



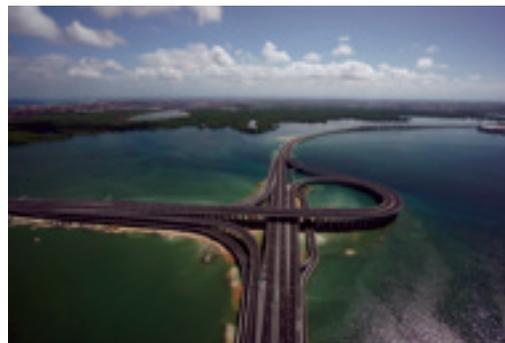
**Keterangan Gambar :**  
 A , Pile/Tiang Pancang  
 B, Pile Head  
 C, Slab

**Keterangan Gambar :**  
 A , Pile/Tiang Pancang  
 B, Pile Cap  
 C, Kolom  
 D, Pier Head



Secara umum, tipe struktur yang digunakan pada jalan tol ini adalah *elevated road* dengan struktur *pile on slab* pada lokasi – lokasi yang memiliki elevasi normal, dan beberapa jembatan girder sederhana pada lokasi yang elevasinya dituntut untuk lebih tinggi, seperti pada lokasi yang melewati hutan mangrove, alur nelayan, dan pada lokasi *interchange*.

Khusus untuk lokasi *interchange* Ngurah Rai, yang seakan – akan menjadi center of view dari Jalan Tol Nusa Dua – Ngurah Rai – Benoa ini, memiliki struktur dan metode pelaksanaan yang lebih khusus apabila dibanding akan dengan lokasi yang lainnya. Bahwa, sesuai dengan persyaratan pada desain, dimana untuk konstruksi yang tingginya melebihi 6 m, harus menggunakan sistem kolom. Sedangkan, rata – rata konstruksi pada lokasi *interchange* ini lebih dari 6 m, bahkan pada titik tertingginya, ketinggian kolom mencapai 17 m.





Dengan struktur yang demikian kompleks, dan keterbatasan waktu pelaksanaan konstruksi yang ada, maka khusus pada lokasi *interchange* ini, Kontraktor PT Utama Karya (Persero) bersama dengan personil proyek dari PT Jasamarga Bali Tol, melakukan inovasi dengan menggunakan konstruksi kolom *system precast* pada lokasi – lokasi yang ketinggian kolomnya berada di kisaran 7 – 10 m, sedang untuk ketinggian di atas itu tetap dilakukan secara konvensional, yaitu dengansitem *cast in situ*. Dengan struktur kolom yang begitu tinggi (7 m – 17 m), maka untuk menambahkan kekakuan pada struktur, antar pile cap dihubungkan dengan *tie beam*, antar kolom dihubungkan dengan *cross beam* di antara pilar dihubungkan dengan *long beam*.

## 2. Konstruksi Gerbang Tol dan Penerangan Jalan Umum (PJU)

Bagian lain yang ikonik dari struktur Jalan Tol Nusa Dua – Ngurah Rai – Benoa, selain terletak pada *Interchange* Ngurah Rai, juga tergambar pada konstruksi gerbang tol dan tiang PJU. Berbeda dengan konstruksi gerbang tol dan tiang PJU pada jalan tol lain di lingkungan PT Jasa Marga (Persero) Tbk, dalam pembangunan Jalan Tol Nusa Dua – Ngurah Rai - Benoa ini, disyaratkan kriteria desain khusus dalam



konstruksi gerbang tol dan tiang PJU, hal ini juga menyesuaikan dengan peraturan Pemerintah Daerah Bali. Konstruksi gerbang tol dan tiang PJU pada jalan tol ini, di desain khusus bernuansa Bali, namun tetap modern dan *futuristic*. Bahkan, guna memastikan nuansa Bali yang diberikan pada gerbang tol sesuai dengan peraturan Pemerintah Bali, Kontraktor dalam pelaksanaan desain gerbang tol didampingi oleh *Design Comitee* (Ikatan Arsitek Indonesia Bali/IAI Bali).

## Rantai Manfaat Pembangunan Jalan Tol Nusa Dua – Ngurah Rai – Benoa

Satu hal yang menarik dari suatu pembangunan infrastruktur untuk kepentingan umum adalah, bahwasannya kemanfaatan dari pembangunan tersebut tidak hanya terjadi setelah infrastruktur dimaksud terbangun. Seperti halnya dalam pembangunan Jalan Tol Nusa Dua – Ngurah Rai – Benoa ini, sejak proses pembangunan sampai dengan nantinya ketika jalan tol ini beroperasi, diharapkan akan memberikan rangkaian kemanfaatan, baik secara langsung maupun tidak langsung terhadap masyarakat Bali pada khususnya, dan masyarakat Indonesia pada umumnya.

### 1. Manfaat Secara Tidak Langsung

Manfaat secara tidak langsung yang muncul dengan dibangunnya Jalan Tol Nusa Dua – Ngurah Rai – Benoa antara lain :

#### a. Masa Pembangunan

Dengan skala pekerjaan yang begitu besar, dimana waktu pengerjaannya sangat terbatas, dan ke empat paket konstruksi yang dikerjakan secara simultan, maka Kontraktor dituntut untuk bekerja keras di setiap tahap pekerjaan dan mengoptimalkan segala sumber daya yang ada. Berdasarkan catatan saat kondisi peak di lapangan, rata – rata pada





setiap paket membutuhkan tenaga kerja sebanyak 500 orang, kecuali pada Paket 3 yang kebutuhannya lebih banyak yaitu mencapai 1250 orang.

Tidak hanya sumber daya manusia, guna mempercepat pelaksanaan pembangunan, Kontraktor juga melakukan optimalisasi terhadap pengadaan peralatan. Sebagai contoh pada saat pekerjaan pemancangan, alat pancang yang harus didatangkan kurang lebih sebanyak 25 buah, yang tentunya tidak dapat hanya dengan mengandalkan milik Kontraktor Utama, namun harus menyewa dari beberapa Sub Kontraktor.

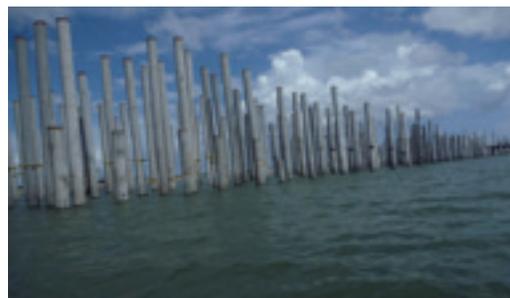
Dari segi pengadaan material, terutama pada pekerjaan struktur beton, dimana volumenya merupakan yang paling dominan dan berada pada jalur paling kritis, maka untuk menjaga agar pada tahap inisiasi tidak terjadi keterlambatan yang signifikan, sangat penting untuk menjaga agar pada rantai pasok material tidak terjadi delay. Sudah pasti, dengan skala proyek yang begitu besar, bahan konstruksi tidak dapat hanya bergantung pada satu lokasi saja. Sebagai contoh, untuk penyediaan tiang pancang, dimana untuk memenuhi kebutuhan pada keempat paket, total tiang pancang yang dibutuhkan adalah  $\pm 22.300$  buah, sehingga Kontraktor harus mengambil dari beberapa lokasi *Plant Pre Caster* antara lain:

- Adhimix Pre Cast Cibitung
- PT Pacific Prestressed Indonesia Karawang
- PT PCI, Subang
- PT Wika Beton Pasuruan
- PT Wika Beton Majalengka
- PT Wika Beton Bogor
- PT Java Beton
- PT HSI

Dari data yang diperoleh saat proses pembangunan, secara umum, rata – rata pada setiap paket, Kontraktor Utama menggandeng sebanyak 10-15 Sub Kontraktor yang merupakan Kontraktor dari kelas menengah dan kelas kecil untuk melaksanakan proses pembangunan.

### **b. Masa Operasi dan Pemeliharaan**

Tidak jauh berbeda dengan masa pembangunan, pada saat operasi dan pemeliharaan tentunya akan banyak dibutuhkan sumber daya guna melaksanakan pekerjaan pemeliharaan terhadap Jalan Tol Nusa Dua – Ngurah Rai – Benoa



ini. Sebagai contoh pada saat pelaksanaan pekerjaan SFO (Scrapping – Filling – Overlay), pemeliharaan rambu, marka, dan PJU, serta sangat dimungkinkan pada saat pemeliharaan lapisan coating tiang pancang.

Kemanfaatan jalan tol ini akan bertambah, apabila rencana pembangunan rest area nantinya juga dapat direalisasikan. Peluang terciptanya wiraswasta baru semakin besar,



dandari perhitungan proyeksi investasi untuk rest area pada jalan tol ini, dengan adanya rest area, diperkirakan akan terjadi penyerapan area kerja sekitar 400 – 500 orang.

## 2. Manfaat SecaraLangsung

Manfaat secara langsung daridibangunnya Jalan Tol Nusa Dua – Ngurah Rai – Benoa ini tentunya sangat terlihat nyata, antara lain :

### a. Memperlancar Arus Barang, Jasa, dan Pergerakan Manusia di Daerah Bali Selatan.

Kondisi eksisting pada Daerah Bali Selatan, dimana kemacetan merupakan pemandangan sehari – hari. Untuk menempuh jarak yang relatif pendek saja, dibutuhkan waktu yang cukup banyak, sebagai contoh dari Nusa Dua atau Sanur ke Airport Ngurah Rai, rata – rata dibutuhkan waktu 2 jam. Dengan adanya jalan tol ini, maka rata – rata waktu tempuh dari Nusa Dua atau Sanur ke Airport Ngurah Rai menjadi 20 menit. Tidak heran, pada saat uji coba pembukaan pada akhir September 2013 ini, lalin yang melalui jalan tol ini bisa mencapai 137.000 dalam sehari.

### b. Penyerapan Tenaga Kerja untuk Petugas Operasional

Penyelenggaraan operasi bagi Jalan Tol Nusa Dua – Ngurah Rai – Benoa ini dilakukan oleh PT Jalan Tol Lingkar Luar Jakarta(JLJ), yang merupakan anak perusahaan dari PT Jasa Marga (Persero) Tbk, melalui penandatanganan Kontrak Operasi antara PT Jasamarga Bali Tol (JBT) dengan PT JLJ pada bulanApril 2013.

Walaupun penyelenggaraan pengoperasian Jalan Tol Nusa Dua – Ngurah Rai – Benoa ini dilaksanakan oleh PT JLJ, namun sebagaimana kebijakan pada pengoperasian jalan tol milik PT Jasa Marga (Persero) Tbk dan kelompok niaganya yang

lain, terdapat kebijakan khusus, dimana tenaga kerja untuk petugas operasional (pengumpul tol, patroli, dan keamanan) mayoritas menggunakan tenaga dari penduduk di sekitar lokasi jalan tol tersebut berada, baru sisanya menggunakan tenaga dari luar daerah tersebut.

### c. Mendukung Pengembangan Bisnis Area Pelabuhan Benoa dan Bandar Udara Ngurah Rai

Diharapkan, dengan adanya pembangunan JalanTol Nusa Dua – Ngurah Rai – Benoa ini, manfaatnya tidak hanya dirasakan oleh masyarakat pengguna jalan tol saja, namun secara lebih luas lagi, dengan adanya jalan tol ini dapat memberikan dukungan terhadap pengembangan bisnis beberapa Badan Usaha lain seperti PT Pelindo III dan PT Angkasa Pura I yang area industrinya terhubung langsung oleh jalan tol ini.

## Penutup

Sebagaimana telah digariskan dalam Program Master Plan Percepatan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI), bahwa pengembangan koridor ekonomi Bali – Nusa Tenggara akan dititikberatkan pada pengembangan sektor Pariwisata dan Pendukung Pangan Nasional. Dan secara perspektif nasional, Pulau Bali merupakan pintu gerbang kegiatan ekonomi utama pariwisata di Indonesia.

Amanah program MP3EI tersebut, akan tercapai salah satunya apabila terdapat dukungan infrastruktur jalan yang baik. Oleh karena itu, dengan adanya Jalan Tol Nusa Dua – Ngurah Rai – Benoa ini, diharapkan akan menjadi salah satu akses bagi ter capainya amanah MP3EI pada khususnya dan peningkatan kesejahteraanmasyarakat Indonesia pada umumnya.





# Praktek Pengembangan Pasar Konstruksi Minerba

## PT Kaltim Prima Coal (PT KPC)

Sekira 5-10 tahun silam para civil engineer kerap bertanya-tanya: mengapa perusahaan tambang merekrut lulusan teknik sipil? Apa saja yang harus ditangani oleh alumnus teknik sipil di tambang? Masuknya sebagian disiplin ilmu teknik sipil ke dalam kurikulum yang dipelajari di teknik tambang sejatinya bukan hal baru.

**S**alah satu problem utama di tambang adalah bagaimana masalah air permukaan bisa ditangani dengan memadai. Itu sebabnya para calon sarjana tambang mempelajari drainasi, hidrologi, hidrolika meski sepiintas dan sebatas pengenalan. Untuk tambang-tambang skala kecil, problem air permukaan bisa ditangani oleh para *mining engineer*. Ketika tambang bertambah luas penanganan masalah drainasi selayaknya diserahkan ke tenaga teknis yang menguasainya.

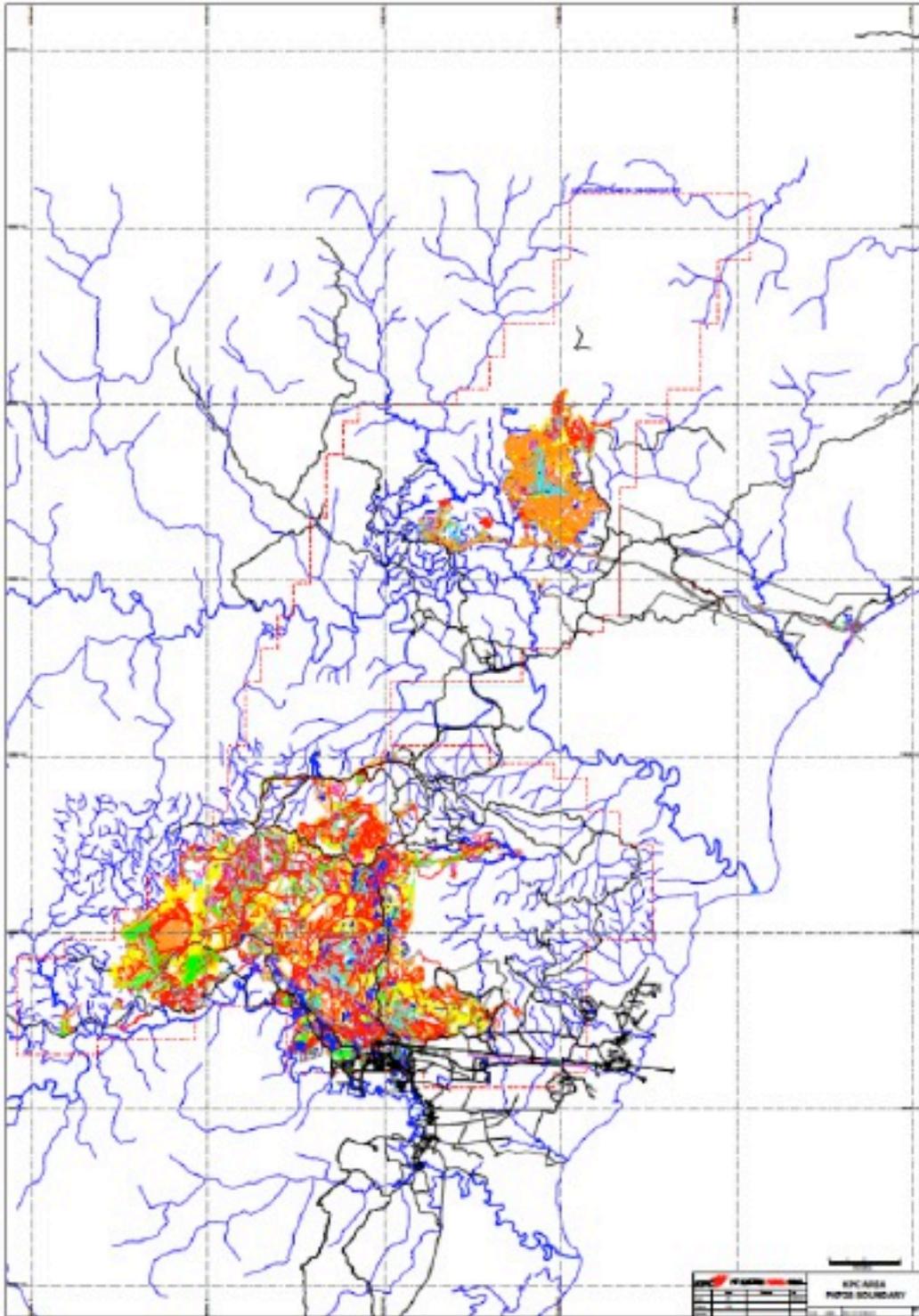
Tambang melibatkan pekerjaan tanah galian-timbunan dalam matra sangat besar. Penggalian dan penimbunan memerlukan analisis kestabilan untuk memperkecil kemungkinan terjadinya longsor. Khusus untuk timbunan analisis itu meliputi timbunan biasa maupun timbunan terpadatkan. Lantas apa yang ditangani *civil engineer* sekadar masalah air dan stabilitas lereng? Tentu saja lebih dari itu.

Setiap kawasan tambang memiliki wilayah konsesi. Di dalam wilayah konsesi belum tentu cadangan mineral yang teridentifikasi ekonomis jika ditambang. Walaupun semua ekonomis, tetap diperlukan strategi jitu agar bisa ditambang tanpa menimbulkan gangguan pada lingkungan. Di setiap wilayah konsesi pertambangan selalu ada daerah yang dinyatakan sebagai wilayah tambang (*mining lease*) dan bukan wilayah tambang. Di kedua wilayah ada berbagai infrastruktur pendukung seperti perkantoran, bengkel kerja

(*workshop*), tempat pengolahan (*processing plant*), jalan (baik aspal maupun hanya perkerasan), instalasi pengolahan air minum, perumahan. Di zona infrastruktur inilah kesempatan bagi alumnus teknik sipil untuk berkarya terbuka lebih lebar. Ini bukan hal baru tetapi informasinya jarang diketahui (baca: tertutup dari) mereka yang tidak bekerja di tambang.

Syukurlah 'ketertutupan' itu kian tersingkap. Alumni teknik sipil yang bekerja di tambang mulai mendapat perhatian dari almamaternya, misalnya mereka diundang untuk memberikan kuliah umum. Dalam forum-forum seperti itulah wawasan para mahasiswa teknik sipil mulai terbuka. Bahwa lahan untuk mereka itu bukan hanya deretan proyek yang ada di bawah Kementerian Pekerjaan Umum, tetapi juga di kawasan pertambangan.

Kesan pertama bahwa tambang itu perlu kerja keras (baca: setengah kasar) dan menuntut fisik prima memang melekat, bahkan kepada lulusan teknik sipil yang sejak awal berniat bekerja di tambang. Anehnya, dari pengalaman pribadi penulis, mereka yang pernah merasakan kerja di tambang jadi enggan 'pulang kandang'. Walaupun alumni teknis sipil itu pindah kerja, pindahnya pasti juga ke perusahaan tambang yang lain, bukan kontraktor atau konsultan pekerjaan sipil. Singkatnya, alumni teknik sipil yang sudah pernah merasakan nafkah dari sektor tambang biasanya tak akan berpaling ke lain hati.





PT. Kaltim Prima Coal (KPC) adalah salah satu pemegang Perjanjian Karya Penambangan Batu Bara (PKP2B) generasi pertama. Sebagai pelaksanaan isi PKP2B no J2/JiDU/16/82, antara 1982 dan 1986 dilakukan eksplorasi di wilayah perjanjian yaitu di Kecamatan Sangatta, Kabupaten Kutai. Kawasan pertambangan itu berada 180 km di arah timur laut Samarinda. Selanjutnya, setelah rencana disusun pada rentang 1987-1988, pembangunan infrastruktur dan penambangan skala kecil dilakukan pada 1989-91. Adapun penambangan skala besar dengan metoda tambang terbuka (*open pit*) baru dimulai pada 1992 dengan tingkat produksi awal 7 juta ton/tahun.

Wilayah yang termaktub dalam PKP2B luas keseluruhannya 90.938ha. Hingga akhir September 2013 luas daerah yang efektif dimanfaatkan baru 34.157ha. Daerah yang dimanfaatkan ini sebagian besar digunakan untuk pembangunan prasarana dengan total luas lebih dari 28.000ha. Hanya sebagian kecil saja dari prasarana itu yang dibangun langsung oleh PT. KPC. Itupun terbatas pada prasarana yang berada di dalam mining lease. Untuk berbagai prasarana lain yang pembangunannya menuntut penguasaan teknologi dan ketrampilan teknis tahap lanjut PT. KPC mempercayakannya ke kontraktor yang kompeten di bidangnya. Beberapa kontraktor lokal dengan akumulasi pengalaman bekerja di tambang telah menunjukkan perbaikan kinerja secara signifikan. Untuk pekerjaan yang sifatnya spesifik, kemampuan kontraktor tersebut belum memadai. Pilihannya adalah dengan mengundang salah satu BUMN di bawah Kementerian Pekerjaan Umum untuk mengikuti proses tender.

Saat ini sebuah BUMN, yaitu PT. Wijaya Karya Tbk, telah menjadi salah satu kontraktor PT KPC. Dalam 5-6 tahun terakhir BUMN dimaksud telah menangani beberapa proyek penting antara lain:

### 1. Fly over (jembatan Overland Conveyor – Jalan Suwandi).

Jalan Soewandi adalah ruas jalan kabupaten di Kutai Timur sepanjang 1.650 meter yang menghubungkan Jalan Soekarno Hatta dan jalan Nasional ruas Sangatta – Simpang Perda. Di jalan ini melintas overland conveyor milik PT. Kaltim Prima Coal. Demi kelancaran lalu lintas di jalan umum dan

pengangkutan batubara ke pelabuhan, perlintasan dirancang tidak sebidang. Untuk itu sebuah jembatan permanen dengan lebar 22,6m dan bentang 40m dibangun. Struktur girder yang digunakan adalah beton pracetak. Proyek ini selesai pada tahun 2008.

### 2. Jembatan jalan ADM (jalan kabupaten penghubung Sangatta dan Rantau Pulung)

Pada awalnya jembatan yang melintas di atas Sungai Bendili ini adalah jembatan kayu. Jembatan itu terbakar pada tahun 2008 dan pada saat jalan diperbaiki jembatan kayu diganti dengan pemasangan 20 buah gorong-gorong. Pemasangan gorong-gorong ternyata bukan solusi yang tepat karena beberapa kali jalan terendam air pada saat hujan lebat. Sebagai tindak lanjut atas masalah ini dibangun jembatan baru dengan lebar 9,6m dan bentang 20m. Jembatan ini menggunakan girder komposit dan selesai dibangun 2010.

### 3. Jembatan jalan angkut batubara pit B/C Bengalon

Jalan batubara yang ada di wilayah Bengalon baru menghubungkan pelabuhan dengan pit A. Untuk pengembangan pit B/C yang terletak di sisi barat Sungai Lembak dengan sendirinya perlu dibangun jalan batubara baru yang menyambung ke jalan lama. Jalan ini memerlukan jembatan yang bisa menahan beban truk pengangkut batubara sebesar 270 ton. Jembatan yang dibangun memiliki panjang bentang 50m, lebar 12m, dengan girder dari baja. Proyek pembangunan jembatan selesai para triwulan II tahun 2012.

### 4. Jembatan Rangkok dan Jembatan Kepodang

Tambang KPC di Sangatta secara perlahan bergerak ke utara dan akan memotong jalan nasional ruas Simpang Perda – Batu Ampar sepanjang 16,5km. Untuk mengakomodasi perkembangan tambang dibangun jalan pengalih dengan panjang 11,9km. Jalan pengalih ini memerlukan dua jembatan yang masing-masing melintasi Sungai Perda dan Sungai Pedayak Kanan. Kedua jembatan selesai dibangun pada triwulan I 2013. Panjang bentangnya 50m, lebar 12m, dengan girder dari baja.



### 5. Konstruksi Jalan Pengalih Ruas Simpang Perdau – Batu Ampar sepanjang 11,9km

Proyek konstruksi jalan saat ini (medio Oktober 2013) sedang dalam penyelesaian akhir. Panjang jalan 11.834m, lebarnya 7m, dengan bahu jalan 2x2m. Pondasi jalan terdiri dari agregat A dan Agregat B masing-masing setebal 20cm, sementara perkerasan atau lapis ausnya terdiri dari HRS Base 3,5cm dan HRS WC 3cm.

Dari uraian singkat ke-5 proyek di atas nampak bahwa PT. Wijaya Karya Tbk memiliki peran cukup menentukan dalam operasi KPC. Proyek ke-3, 4, dan 5 memiliki nilai strategis jangka panjang dan berada dalam prioritas utama. Mundurnya waktu penyelesaian ketiga proyek dipastikan akan mempengaruhi rencana penambangan di tahun-tahun mendatang dan itu artinya akan mengganggu pencapaian target produksi.

Setiap tahun setiap perusahaan tambang PKP2B diwajibkan melakukan presentasi di depan tim Direktorat Jenderal Minerba untuk menjelaskan rencana penambangan di tahun anggaran mendatang. Rencana di sini meliputi RKAB (rencana kerja dan anggaran biaya) serta RKTTL (rencana kerja teknis dan teknik lingkungan). Dalam kedua rencana selain dibicarakan target produksi untuk setahun ke depan juga dibahas prasarana-prasaran yang perlu dibangun untuk mendukung tercapainya target tersebut. Prasarana di sini hampir dipastikan berupa struktur fisik yang pembangunannya perlu ketrampilan teknis dan pengalaman di pekerjaan sejenis.

Hingga berakhirnya kontrak PKP2B di tahun 2021, wilayah tambang KPC akan terus bertambah

luas. Diperkirakan hingga akhir 2021 luas wilayah infrastruktur pendukung akan mencapai sekitar 49.000ha. Prasarana seperti pembangunan kolam-kolam pengendap dan pembangunan jalan batubara akan terus dilakukan. KPC berencana menambang daerah Inul Lignite yang berada di sisi timur ruas jalan nasional Simpang Bengalon – Simpang Perdau setelah tahun 2016. Pengalihan jalan seperti yang dilakukan di ruas jalan Simpang Perdau – Batu Ampar sepertinya tidak mungkin lagi lantaran keterbatasan lahan. Dari pilihan yang ada pembangunan underpass bagi lalu lintas tambang dilihat sebagai solusi paling menguntungkan. Artinya untuk lalu lintas umum perlu dibangun jembatan.

Terkait dengan pembangunan jalan pengalih ruas Simpang Perdau – Batu Ampar sepanjang 11,9 km, KPC terikat MoU yang ditanda-tangani pada 12-Desember-2011. MoU bagian 4.6.3 mewajibkan KPC untuk membangun ruas jalan Simpang Perdau – Batu Ampar pada koridor semula paling lambat pada 31-Desember-2021 sesuai standar teknis yang ditetapkan Direktorat Jendral Bina Marga. Tentu saja untuk membangun jalan di koridor semula ini KPC memerlukan jasa kontraktor yang kompeten secara teknis dan memahami koordinasi kerja vertikal-horisontal.

Keterangan singkat di atas setidaknya memberi gambaran bahwa pengembangan pasar untuk industri konstruksi bagi BUMN di bawah Kementerian Pekerjaan Umum di wilayah pertambangan masih tetap terbuka. Bukan saja untuk berperan di KPC tetapi juga berperan di wilayah tambang lain baik dengan skala operasi yang sama maupun sedikit lebih kecil.



# Praktek Pengembangan Pasar Konstruksi Air Limbah

**Ir. Djoko Mursito, Dipl. SE, MM**

*Direktur Pengembangan Penyehatan Lingkungan Permukiman PU*

Saat ini dipasaran tersedia unit pengolahan sistem setempat fabrikasi dengan berbagai kapasitas dan teknologi pengolahan yang telah memenuhi standar. Penggunaan unit pengolahan fabrikasi dalam pengolahan air limbah setempat (*on-site*) di rumah-rumah ataupun skala komunal mempercepat masa pekerjaan konstruksi karena pengguna cukup menggali dan memasang unit pengolahan tersebut sekaligus menyambungkan pipa buangnya.

**S**ecara umum, sistem pengolahan air limbah terbagi menjadi 2, yaitu :  
Sistem pengolahan air limbah sistem setempat (*on-site*) :  
Sistem pembuangan air limbah permukiman setempat adalah satu kesatuan sistem fisik (teknis) dan non fisik (non teknis) berupa pembuangan air limbah skala individual dan/atau komunal yang unit pengaliran dan pengolahan awalnya melalui atau tanpa melalui jaringan perpipaan yang dilengkapi dengan sarana pengangkut lumpur tinja dan instalasi pengolahan lumpur tinja.

Sistem pengolahan air limbah sistem terpusat (*off-site*) :

Sistem Pengelolaan Air Limbah Permukiman Terpusat adalah satu kesatuan sistem fisik dan non fisik dari prasarana dan sarana air limbah permukiman berupa unit pelayanan dari sambungan rumah, unit pengumpulan air limbah melalui jaringan perpipaan serta unit pengolahan dan pembuangan akhir yang melayani skala kawasan, modular, dan kota.

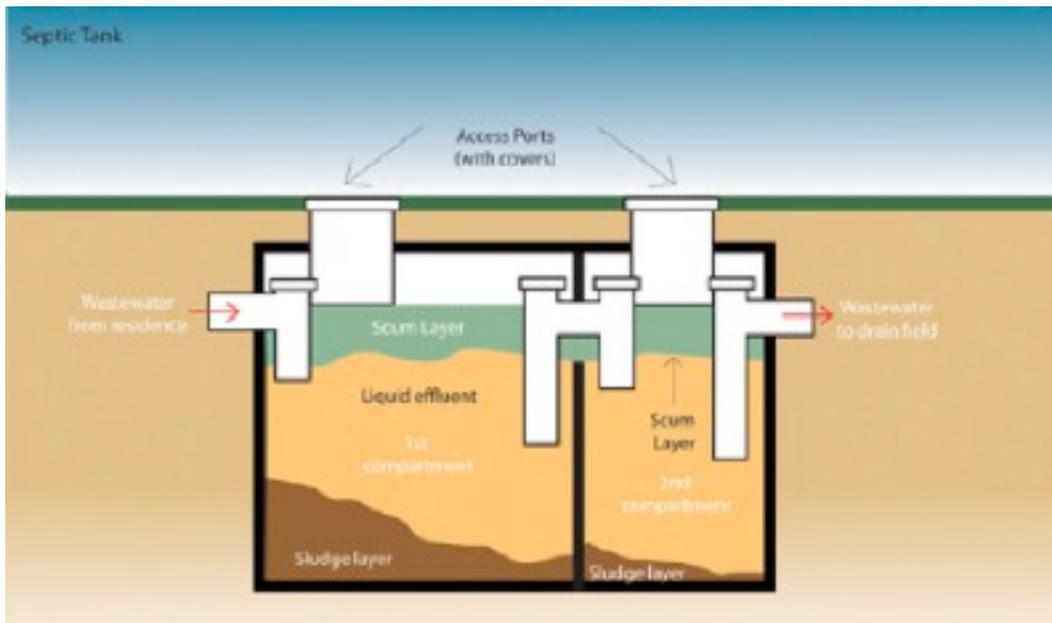
## **SISTEM PENGOLAHAN AIR LIMBAH SETEMPAT**

Gambar di bawah menunjukkan skema bangunan pengolahan air limbah, air limbah masuk dari pipa inlet ke septik tank dan melalui proses pengolahan

dan air buangnya dialirkan keluar melalui pipa outlet. Pada sistem *on-site*, lumpur tinja disedot secara berkala dan dibawa ke Instalasi Pengolahan Lumpur Tinja (IPLT).

Unit Pengolahan air limbah sistem setempat  
Dibawah ini adalah contoh unit-unit pengolahan air limbah sistem setempat :

- Tangki septik, merupakan ruang kedap air yang terdiri dari satu atau beberapa kompartemen yang berfungsi untuk menampung dan mengolah air limbah rumah tangga dengan kecepatan aliran yang lambat sehingga memberi kesempatan untuk terjadinya pengendapan padatan tersuspensi dan kesempatan untuk penguraian bahan-bahan organik.
- Upflow Anaerobic Filter (UAF) digunakan untuk pengolahan "*Black Water dan Grey Water*" (air toilet termasuk tinja dan air bekas mandi cuci). Proses pengolahan dilakukan dengan mengalirkan air limbah (*Black Water dan Grey Water*) kedalam bak pengurai (digester) pertama, selanjutnya dialirkan ke bak pengurai kedua. Bak pertama dan kedua berfungsi sebagai pengendap sekaligus pengurai sebagaimana fungsi tangki septik. Air limbah dari bak pengurai kedua dialirkan ke media biofilter dengan aliran dari bawah ke atas.



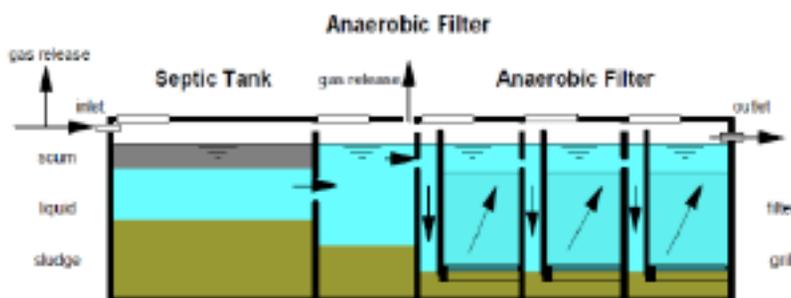
Gambar 1. Contoh skema bangunan pengolahan air limbah sederhana sistem on-site

Sistem aliran dari bawah ke atas akan mengurangi kecepatan partikel yang terdapat pada air limbah dan akan meningkatkan Efisiensi pengolahan. Efluen UAF sebaiknya di bubuhi desinfektan (kaporit atau khlorine) sebelum dibuang ke badan air penerima. Bak biofilter dapat disusun secara seri sesuai dengan kebutuhan untuk pengolahan seperti dijelaskan pada Gambar 1.

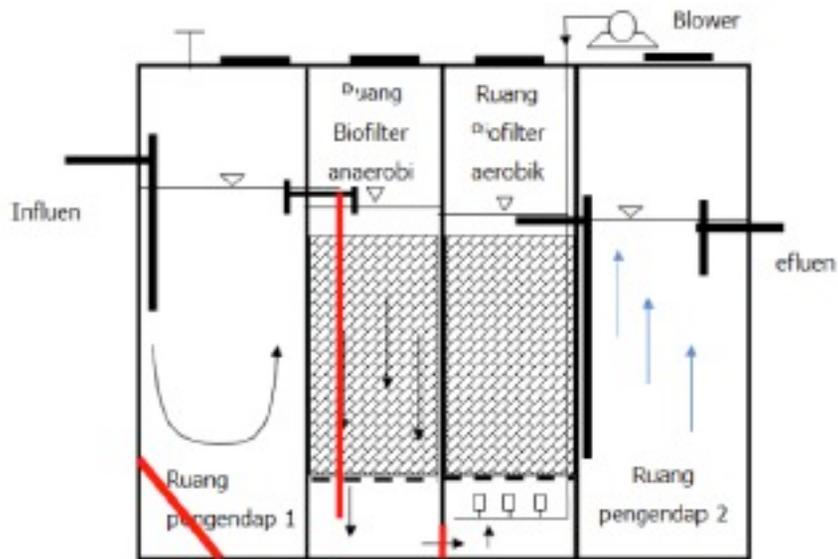
akan tumbuh dan berkembang melekat pada permukaan media dan membentuk lapisan lendir yang dikenal sebagai lapisan biofilm. Media filter berupa media padat dan atau berongga, bersifat tidak toksik pada mikroorganisme. Bahan media dapat berasal dari bahan alami (batu-batuan, kayu), maupun pabrikasi (keramik, plastik).

- Biofilter adalah sistim pengolahan air limbah dengan memanfaatkan mikroorganisme yang tumbuh dan berkembang terlekat pada permukaan media filter. Media filter terendam dalam air limbah yang dialirkan secara kontinyu melewati celah atau rongga antar media. Secara alamiah mikroorganisme

Proses biofilter dapat dilakukan secara anaerobik maupun secara aerobik. Pada proses anaerobik penguraian zat organik oleh mikroorganisme/ biofilm tidak memerlukan pasokan oksigen, sebaliknya pada proses aerobik diperlukan pasokan oksigen dengan aerasi untuk penguraian zat organik.



Gambar 2. Model IPAL sistim UpFlow Anaerobic Filter (Borda,1998)



Gambar 3. Ilustrasi model Biofilter anaerobik-aerobik

**UNIT PENGOLAHAN FABRIKASI**

Saat ini dipasaran tersedia unit pengolahan sistem setempat fabrikasi dengan berbagai kapasitas dan teknologi pengolahan yang telah memenuhi standar. Penggunaan unit pengolahan fabrikasi dalam pengolahan air limbah setempat (on-site) di rumah-rumah ataupun skala komunal mempercepat masa pekerjaan konstruksi karena

pengguna cukup menggali dan memasang unit pengolahan tersebut sekaligus menyambungkan pipa buangnya. Gambar berikut adalah contoh unit pengolahan fabrikasi :

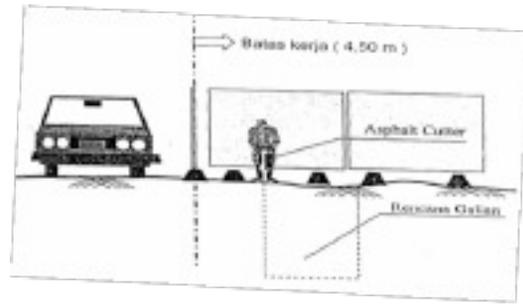


Gambar 4. Contoh unit pengolahan sistem setempat fabrikasi



**SISTEM PENGOLAHAN AIR LIMBAH TERPUSAT**

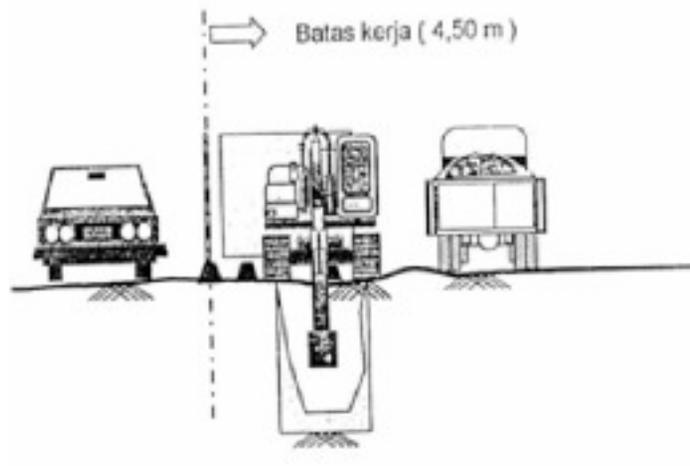
Pada sistem pengolahan air limbah terpusat, air limbah dari rumah tangga dialirkan ke Instalasi Pengolahan Air Limbah (IPAL) melalui jaringan perpipaan. Pekerjaan pemasangan jaringan perpipaan yang pada umumnya di badan jalan dapat mengganggu proses lalu lintas kendaraan yang melewati ruas tersebut apabila dilakukan dengan cara galian terbuka, sehingga dikembangkan metode pemasangan pipa dengan cara jacking (Pipe Jacking). Berikut adalah penjelasan mengenai metode pemasangan jaringan pipa.



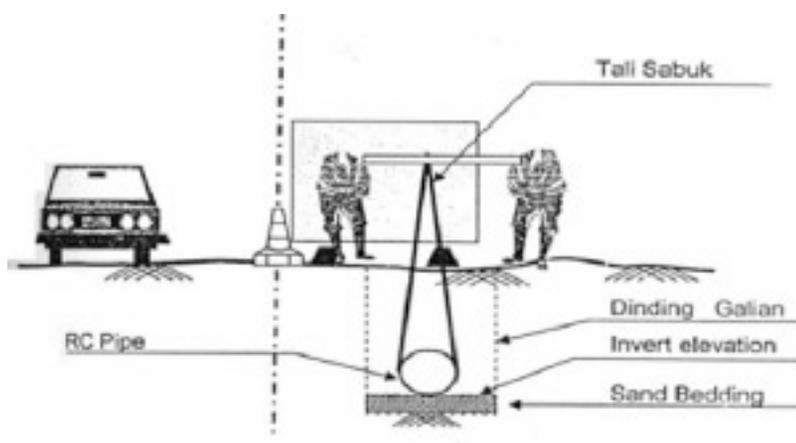
Gambar 5. Contoh pemotongan aspal di rencana galian

**PEMASANGAN JARINGAN PIPA DENGAN METODE GALIAN TERBUKA (OPEN TRENCH)**

Penggalian bisa menggunakan alat berat dan manual atau bisa kombinasi dari keduanya tergantung dari kondisi di lapangan.



Gambar 6. Penggalian Dengan menggunakan Excavator



Gambar 7. Contoh pemasangan pipa secara manual



## PEMASANGAN JARINGAN PIPA DENGAN METODE JACKING (PIPE JACKING)

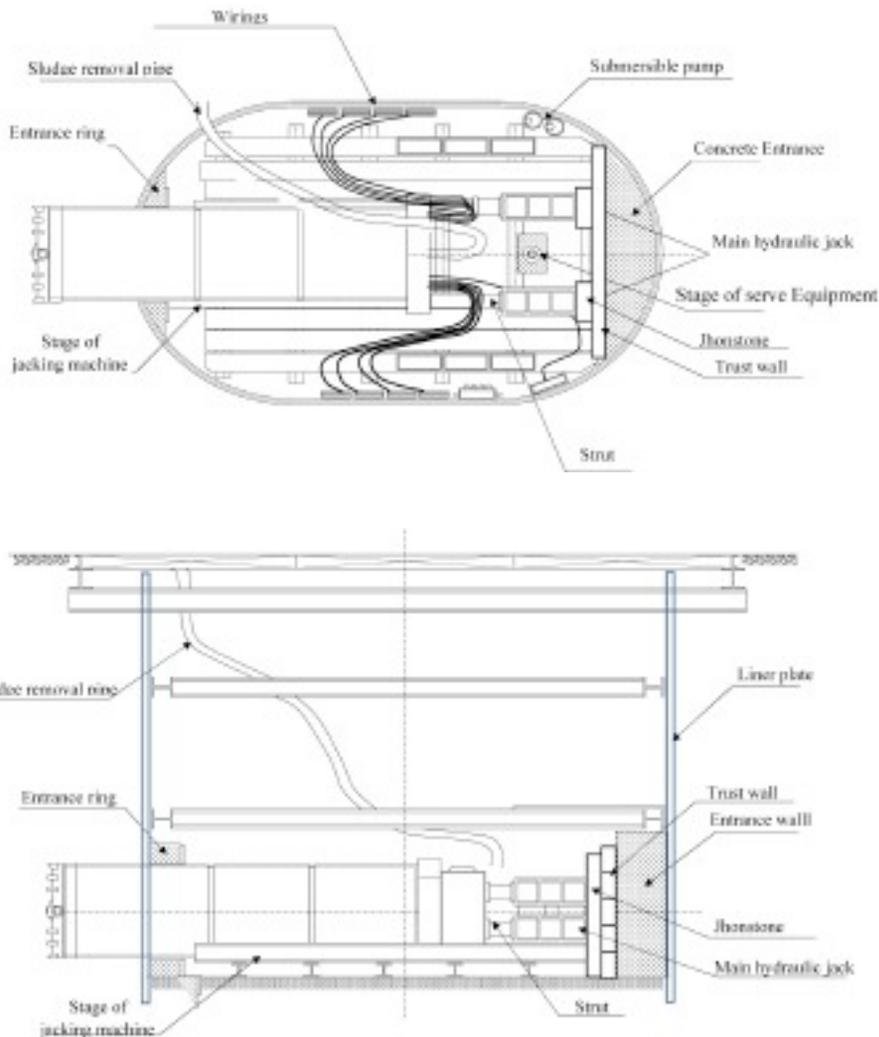
Micotunneling/jacking adalah suatu metode pemasangan pipa dengan pengeboran di bawah permukaan jalan dan dibantu dengan tekanan hidrolis. Dengan metode ini tanah hasil pengeboran menjadi lumpur yang kemudian dibawa ke tempat penampungan untuk diolah agar tanah dengan air terpisah kembali.

Tujuan dari penggunaan metode ini antara lain :

- 1) Menghindari kemacetan pada jalan-jalan dengan kepadatan lalu lintas yang tinggi karena metode ini dilakukan di dalam titik-titik lubang keberangkatan (*departure shaft*) dan lubang kedatangan (*arrival shaft*).
- 2) Mengurangi gangguan lingkungan seperti

pemotongan pohon-pohon untuk lalu lalang dan pergerakan alat-alat berat serta untuk memperbesar jalur kendaraan.

- 3) Mengurangi gangguan terhadap utilitas lainnya karena metode ini efektif dilakukan dengan kedalaman lebih dari 3 meter.
- 4) Mengurangi gangguan terhadap bangunan disekitar jalur pipa. Dengan menggunakan metode *open trench* dikhawatirkan getaran-getaran yang ditimbulkan oleh alat-alat berat dapat mengakibatkan keretakan pada bangunan disekitarnya. Tidak demikian halnya dengan metode pipe jacking. Pipa dipasang dengan menggunakan dorongan tenaga hidrolis sehingga tidak menimbulkan getaran yang dapat mengganggu sekitarnya.



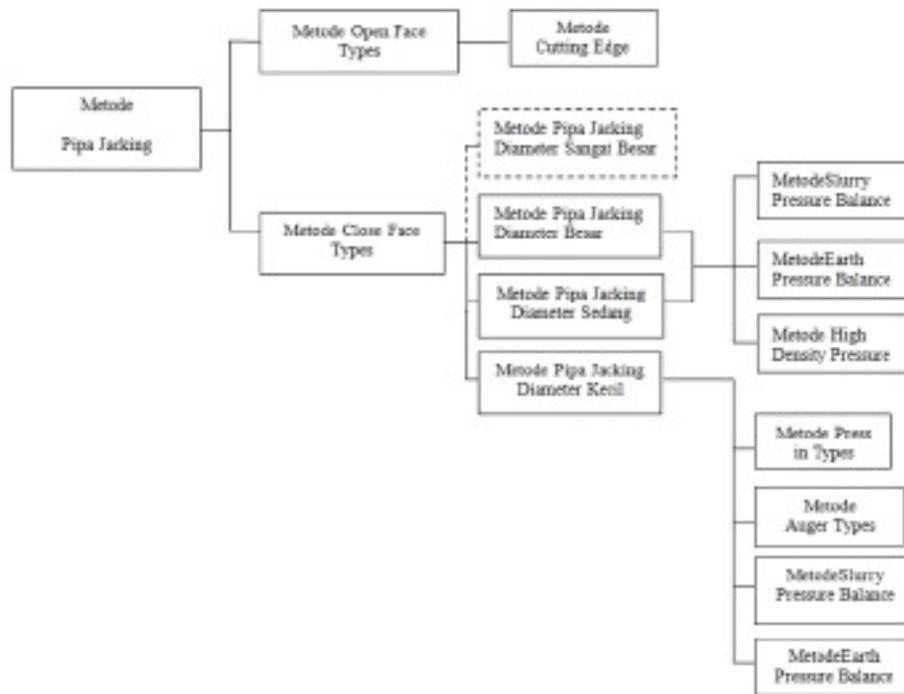
Gambar 8. Konstruksi Departure Shaft



**JENIS-JENIS METODE KERJA MICRO-TUNNELING/JACKING**

Berdasarkan metode kerja maka pemasangan pipa dengan metode *Microtunneling/Jacking* dapat diklasifikasikan menjadi 2 yaitu metode jenis galian terbuka (*open face types*) dan jenis galian tertutup (*close face types*). Untuk metode jenis galian tertutup dibedakan menjadi 4 jenis sesuai diameter pipa, yaitu metode jacking pipa diameter besar (*large diameter pipe jacking methods*) untuk diameter 2000 mm s/d 3000 mm, metode jacking pipa diameter sedang (*medium*

*diameter pipe jacking methods*) untuk diameter 800 mm sampai dengan 1800 mm, dan metode jacking pipa diameter kecil (*small diameter pipe jacking methods*) untuk diameter pipa sampai dengan 700 mm. Khusus untuk diameter pipa diatas 3000 mm metode jacking pipa sangat besar (*very large diameter pipe jacking methods*) juga dapat dikerjakan dengan metode *microtunneling/jacking*. Diagram klasifikasi pemasangan pipa metode *Microtunneling/Jacking* dapat dibagi menurut diameter pipa, jenis galian, penggunaan dan tujuan seperti berikut:



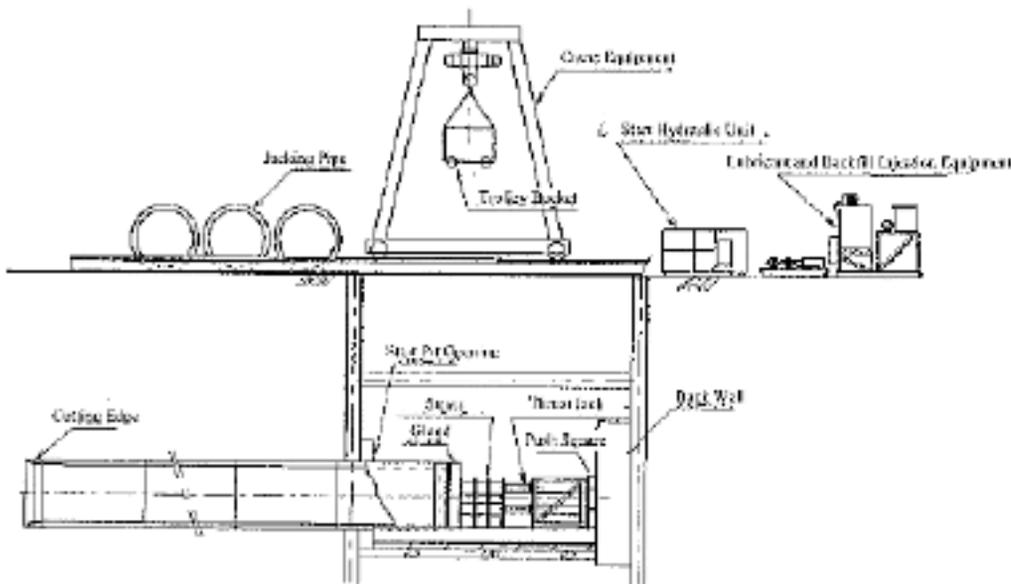
Gambar 9. Klasifikasi pemasangan pipa metode *microtunneling/jacking*

- 1) Galian secara manual (*Open Face Type*)  
Menggunakan peralatan manual/tangan seperti cangkul, sekop untuk menggali tanah untuk jenis tanah kohesif dengan kepadatan rendah dan dapat dikombinasi menggunakan mesin. Untuk perbaikan stabilitas tanah bila diperlukan dapat menggunakan material groting dengan cara injeksi ke dalam tanah. Produktifitas pekerjaan kurang bila dibandingkan dengan mesin pemotong sehingga metode ini cocok untuk pemasangan pipa dengan metode *microtunneling/jacking* pendek.

Pemasangan pipa ini menggunakan kekuatan mesin jack untuk mendorong pipa dan material hasil galian diangkat menggunakan gerobak untuk selanjutnya diangkat menggunakan katrol menuju truk pengangkut.

bagaimana sedimen dipindahkan.

- i. Jenis *Slurry Pressure Balance*  
Metode jacking jenis *Slurry pressure balance* adalah mengisi cairan antara mesin pemotong dan dinding partisi dan menjaga agar tekanan cairan sama dengan tekanan tanah dan air yang bekerja pada permukaan mesin pemotong untuk menstabilkan mesin pemotong, sedangkan penggalian berjalan dengan mesin pemotong pipa jacking akan didorong dengan tekanan kekuatan mesin dongkrak (jack) yang disediakan dilubang keberangkatan dalam rangka untuk membangun terowongan.



Gambar 10. Contoh gambar galian secara manual (*cutting edge pipe jacking methods*)

- 2) Galian dengan peralatan mekanis (*Close Face Type*)  
Galian jenis tertutup termasuk metode *microtunneling/jacking* jenis *slurry pressure balance*, jenis *earth pressure balance* (EPB) dan jenis *high density slurry*. Metode tersebut fungsinya berbeda tergantung stabilitas mesin pemotong selama penggalian dan

Hasil galian merupakan campuran dari air dan tanah berlumpur yang dikeluarkan dari lubang galian sebagai limbah berlumpur yang selanjutnya diproses untuk memisahkan antara lumpur dengan cairan. Cairan akan dikirim kembali ke mesin pemotong melalui pipa dengan pompa



sedangkan limbah lumpur dikirim ke pengolahan lumpur.

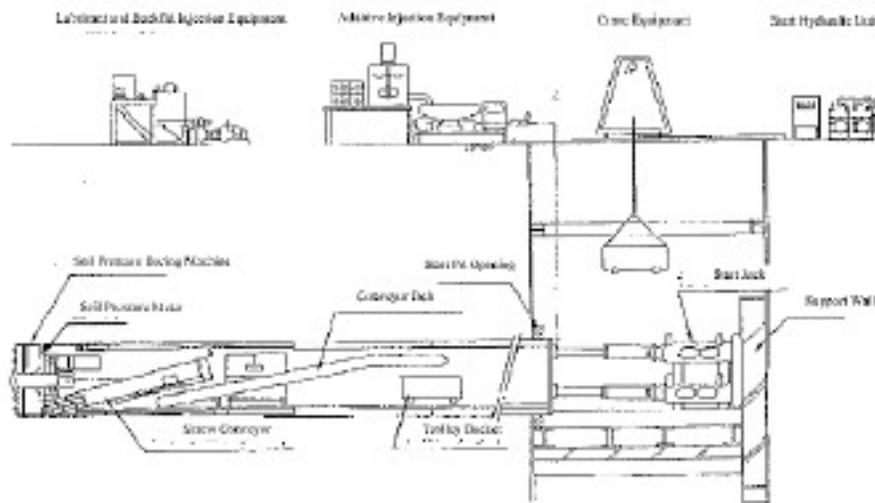
- ii. *Jenis Earth Pressure Balance*  
 Metode jacking jenis earth pressure balance adalah mengisi sedimen (mud) di dalam ruang pemotong dan sekrup konveyor antara mesin pemotong dan dinding partisi, sedimen itu merupakan kandungan sedimen galian atau merupakan campuran hasil galian dengan aditif dan menjaga tekanan sedimen (mud) seimbang dengan tekanan tanah dan tekanan air saat mesin pemotong berjalan untuk menstabilkan mesin pemotong. Selama proses penggalian pipa jacking didorong oleh kekuatan tekanan mesin dongkrak (jack) yang disiapkan di lubang keberangkatan untuk membuat terowongan.

Metode jacking jenis earth pressure balance tergantung pada kondisi aditif yang disuntikkan. Umumnya ketika aditif disuntikkan jika jumlah dari lumpur atau lempung kurang dari 30% sehingga diharapkan dapat menaikkan ketidakstabilan dari galian tanah. Untuk hasil galian dipindahkan

keluar dari terowongan menuju lubang keberangkatan dengan bak trolis atau tekanan pompa atau pompa penghisap/vacuum.

- iii. *Jenis High Density Slurry*  
 Metode jacking jenis high density slurry adalah mengisi sedimen (mud) di dalam ruang pemotong dan sekrup konveyor antara mesin pemotong dan dinding partisi, sedimen itu merupakan kandungan sedimen galian atau merupakan campuran hasil galian dengan aditif dan menjaga tekanan sedimen (mud) seimbang dengan tekanan tanah dan tekanan air saat mesin pemotong berjalan untuk menstabilkan mesin pemotong. Selama proses penggalian pipa jacking didorong oleh kekuatan tekanan mesin dongkrak (jack) yang disiapkan di lubang keberangkatan untuk membuat terowongan. Sedimen hasil galian dikeluarkan langsung dari lubang/pit dan dibuang ke tempat tangki penyimpanan ke truk vacuum atau setelah proses pengendapan dibuang ke tempat pembuangan dengan dump truk.

Gambar 11. Contoh gambar jenis earth pressure balance (EPB)







**Contoh Pekerjaan Pemasangan Jaringan Pipa dengan Metode Jacking (*Pipe Jacking*)**



Gambar 13. Deck Cover Excavation

Gambar 13 menunjukkan pemasangan Deck Cover Excavation untuk melindungi area konstruksi dimana dilakukan penggalian untuk melakukan *pipe jacking*. Pemasangan Deck Cover tersebut penting dilakukan untuk menghindari kecelakaan pada lokasi pekerjaan.



Gambar 14. Shaft Excavation

Shaft Excavation seperti ditunjukkan pada Gambar 14 adalah untuk mencegah keruntuhan tanah dan sekaligus untuk pekerjaan *dewatering* pada lokasi penggalian. Shaft ini akan diangkat dan dipindahkan ke lokasi penggalian berikutnya sepanjang lokasi jaringan perpipaan.

Pemasangan Bracing untuk mencegah keruntuhan/kelongsoran tanah akibat beban yang timbul baik dari kendaraan atau alat berat disekitar lokasi penggalian.



Gambar 15. Bracing

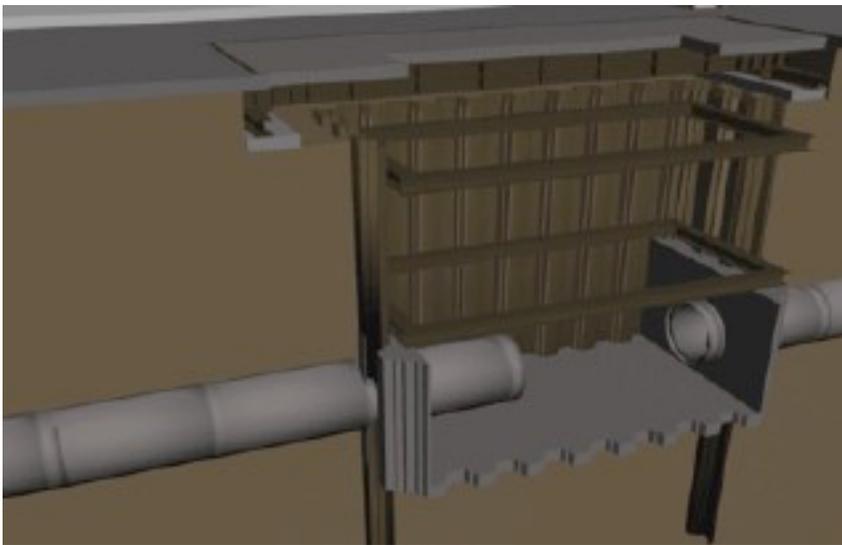


Gambar 16. Setting Hydraulic Jack

Gambar 16 pemasangan *Hydraulic Jack* untuk pekerjaan *pipe jacking* dari titik lokasi penggalian ke titik lokasi penggalian berikutnya. Gambar berikut ini menunjukkan pemasangan dan pekerjaan *pipe jacking*.



Gambar 17. Pemasangan Pipa yang akan dijacking



Gambar 18. Ilustrasi Pipe Jacking

Pekerjaan perpipaan dengan menggunakan *jacking method* membutuhkan peralatan dan teknologi yang lebih tinggi apabila dibandingkan dengan pekerjaan perpipaan konvensional (*open trench*). Terobosan ini merupakan salah satu upaya untuk pekerjaan perpipaan pada daerah padat dan memerlukan waktu pekerjaan yang

singkat sehingga tidak memungkinkan apabila menggunakan metode penggalian terbuka/*open trench*. Penggunaan pipa beton pracetak yang dibuat dipabrik dan dalam jumlah banyak sekaligus mengurangi waktu pekerjaan dan meminimalisir area pekerjaan konstruksi.



# Praktek Pengembangan Pasar Konstruksi Persampahan

**Ir. Djoko Mursito, Dipl. SE, MM**

*Direktur Pengembangan Penyehatan Lingkungan Permukiman PU*

Seiring dengan meningkatnya pertumbuhan penduduk, berarti timbulan sampah juga meningkat. Hal ini berindikasi langsung dengan perlunya peningkatan penanganan dan pengelolaan sampah secara tepat dan menyeluruh.

**S**ecara umum, pengelolaan sampah bertujuan untuk mengelola sampah mulai dari hulu (sumber sampah) sampai ke hilir (pemrosesan akhir sampah). Hal penting yang harus dipahami dalam pengelolaan sampah adalah bahwa pengurangan timbulan sampah dapat dimulai dari sumber timbulan sampah yang dilakukan melalui pemilahan sampah, pemanfaatan kembali sampah, daur ulang dan pengolahan sampah. Sehingga dengan pengelolaan sampah yang baik, akan melindungi lingkungan dari bahaya sampah, meningkatkan derajat kesehatan masyarakat, memberikan nilai tambah ekonomi dari sampah, sekaligus merubah pola pikir dan perilaku masyarakat terhadap sampah. Pengelolaan sampah dapat dilakukan pada skala kawasan melalui Tempat Pengolahan Sampah *Reduce-Reuse-Recycle* (TPS 3R) dan skala kota melalui *Intermediate Treatment Facility* (ITF), Stasiun Peralihan Antara (SPA), serta Tempat Pemrosesan Akhir (TPA) sampah.

Pada dasarnya, terdapat banyak pilihan teknologi yang dapat dimanfaatkan untuk mengelola sampah, mulai dari yang sederhana dan murah, hingga teknologi tinggi dan mahal. Di Indonesia, teknologi yang saat ini umum digunakan adalah

dengan metode lahan urug saniter (*sanitary landfill*). Tujuan utama metode lahan urug saniter adalah untuk memproses sampah dengan cara yang tepat, yaitu dengan menstabilkan dan menguraikan sampah sehingga aman bagi lingkungan. Metode *sanitary landfill* mengharuskan penyediaan lahan yang cukup untuk lapisan penutup area penimbunan sampah. Metode ini pengoperasiannya lebih mudah, serta biaya operasional dan pemeliharaan yang relatif lebih murah jika dibandingkan dengan teknologi lainnya. Metode ini banyak diaplikasikan di kabupaten/kota di Indonesia. Oleh karena itu, tulisan ini akan memberikan gambaran mengenai konstruksi TPA sampah yang ada di Indonesia.

## **Tempat Pemrosesan Akhir (TPA) Sampah**

Selama beberapa tahun terakhir, TPA telah mengalami perubahan nomenklatur. Sebelumnya, TPA seringkali diartikan sebagai Tempat Pembuangan Akhir sampah dimana sampah hanya dibuang di suatu lahan terbuka tanpa mengalami perlakuan apapun. Namun saat ini TPA telah diganti nomenklaturnya menjadi Tempat Pemrosesan Akhir sampah, dimana sampah tidak hanya ditimbun, namun juga menerima perlakuan pendahuluan untuk meminimalisasi efek negatif sampah terhadap lingkungan. Pada prinsipnya, perlakuan sampah



di TPA adalah sebagai berikut:

1. Terdapat pengurangan volume sampah yang masuk ke sel urug. Pengurangan volume sampah ini diharapkan terjadi mulai dari sumbernya melalui pemilahan sampah, daur ulang dan pengolahan sampah yang dilakukan pada skala kawasan. Serta juga dilakukan pemilahan dan pengolahan sampah pendahuluan di areal TPA. Hal ini bertujuan untuk mengurangi volume sampah, sehingga hanya sampah residu yang masuk ke sel urug guna memperpanjang umur pakai TPA.
2. Terdapat sel urug yang sudah disiapkan untuk menimbun sampah tanpa mencemari lingkungan sekitarnya. Sel urug ini harus dibuat kedap dan dilengkapi dengan saluran penangkap dan penyalur air lindi (air hasil dekomposisi sampah). Selain itu, sel urug juga dilengkapi dengan pipa penangkap gas untuk mengalirkan gas metan yang terbentuk selama terjadi proses dekomposisi sampah.

Perlakuan-perlakuan ini bertujuan untuk melindungi lingkungan dari pencemaran yang mungkin terjadi di TPA. Oleh karena itu, TPA juga harus dilengkapi instalasi pengolahan air lindi untuk mengurangi kemungkinan pencemaran air tanah serta badan air penerima.

### Peraturan Perundangan

Berdasarkan Pasal 21 PP No. 16/2005 tentang Pengembangan Sistem Penyediaan Air Minum, terdapat 2 (dua) metode pemrosesan akhir sampah dalam rangka perlindungan air baku, yaitu minimal menggunakan metode lahan urug terkendali (*controlled Landfill*) untuk kota sedang dan kecil dan lahan urug saniter (*sanitary Landfill*) untuk kota besar dan metropolitan. Pada dasarnya, konstruksi landfill untuk kedua metode ini adalah sama. Perbedaan kedua metode ini adalah pada frekuensi aplikasi tanah penutup. Pada metode *sanitary landfill*, tanah penutup harus diaplikasikan setiap hari. Sedangkan pada metode *controlled landfill*, aplikasi tanah penutup dapat dilakukan maksimal 7 (tujuh) hari sekali. Adapun acuan teknis perencanaan TPA adalah sebagai berikut :

1. SNI 03-3241-1994, Tata Cara Pemilihan Lokasi Tempat Pembuangan Akhir Sampah, Badan Standar Nasional, Jakarta.
2. Rancangan Pedoman Perancangan Tempat Pembuangan Akhir Sampah (Metoda *Sanitary Landfill*), Kementerian PU Direktorat Jenderal

Cipta Karya, Direktorat Pengembangan Penyehatan Lingkungan Permukiman.

3. Pedoman Pengoperasian dan Pemeliharaan Tempat Pembuangan Akhir (TPA) Sistem *Controlled Landfill* dan *Sanitary Landfill*, Dept. PU Direktorat Jenderal Cipta Karya, Direktorat Pengembangan Penyehatan Lingkungan Permukiman.

### Konstruksi TPA Sampah

Pembangunan TPA sampah dengan metode lahan urug saniter adalah salah satu pengeluaran terbesar dalam investasi untuk pengelolaan persampahan. TPA yang baik didukung oleh fasilitas-fasilitas perlindungan terhadap lingkungan, mulai dari konstruksi lahan urug yang memiliki lapisan kedap air, saluran penangkap dan penyalur air lindi, instalasi pengolahan air lindi, pipa penangkap *gas landfill*, sumur pantau air tanah, ketersediaan material/tanah lapisan penutup (*covering material*), peralatan pemantau dan pengendali vektor penyakit (seperti tikus, lalat dan nyamuk), mini laboratorium, serta fasilitas-fasilitas pendukung lainnya. Lokasi terpilih, sesuai RTRW, untuk pembangunan sebuah TPA adakalanya tidak sepenuhnya memenuhi SNI Tata Cara Pemilihan Lokasi TPA, sehingga diperlukan rekayasa engineering yang lebih untuk menjamin konstruksi yang handal. Hal ini menyebabkan alokasi dana yang dibutuhkan untuk membangun sebuah TPA, cukup beragam. Dalam menyusun alokasi dana pembangunan TPA, diperlukan pengetahuan mengenai dasar perhitungan konstruksi TPA, faktor penentu biaya konstruksi TPA, sarana dan prasarana TPA, dan komponen biaya satuan konstruksi TPA.

1. Dasar-Dasar Perhitungan Biaya Konstruksi TPA

Dalam penyusunan rencana rinci TPA, seorang perencana harus mengikuti acuan teknis perencanaan TPA. Teknis perencanaan TPA yang diacu kemudian diterapkan untuk membuat rencana rinci pada lokasi TPA terpilih, yang secara spesifik akan menghasilkan rencana rinci TPA yang paling optimal dari sisi kehandalan konstruksi dan biaya. Analisis biaya konstruksi yang disusun untuk menentukan besaran biaya pembangunan TPA, memperhatikan 2 (dua) kelompok persyaratan yang harus dipenuhi adalah:

1. Persyaratan umum, yaitu :
  - a) Perhitungan harga satuan pekerjaan,



Gambar 1. TPA Bangli, Kab. Bangli, Provinsi Bali



- berlaku untuk seluruh Indonesia berdasarkan harga bahan dan upah kerja sesuai dengan kondisi setempat
- b) Spesifikasi dan cara pengerjaan setiap jenis pekerjaan yang disesuaikan dengan standar spesifikasi teknis pekerjaan yang telah dibakukan
2. Persyaratan non teknis dalam perhitungan harga satuan pekerjaan, yaitu:
    - a) Pelaksanaan perhitungan satuan pekerjaan harus berdasarkan gambar teknis dan rencana kerja dan syarat (RKS)
    - b) Perhitungan indeks bahan dengan menambahkan toleransi sebesar 15%-20%, dimana didalamnya termasuk angka susut yang besarnya tergantung dari jenis bahan dan komposisi adukan, termasuk biaya langsung dan tidak langsung
    - c) Jam kerja efektif untuk para pekerja yang diperhitungkan selama 5 jam per-hari
  2. Faktor Penentu Biaya Konstruksi TPA
 

Pembangunan TPA lahan urug saniter akan

sangat bervariasi sesuai dengan kondisi lahan. Faktor utama yang mempengaruhi biaya konstruksi TPA adalah faktor topografi, faktor investigasi lahan, dan faktor lokasi TPA. Oleh karena itu, variasi perhitungan biaya konstruksi TPA akan bergantung pada:

1. Pembangunan TPA baru dan atau revitalisasi TPA lama
  2. TPA dengan operasi penimbunan
    - Metoda Trench (dominan galian) dan atau Metoda Area (dominan timbunan)
  3. TPA dengan lapisan dasar tanah liat (*clay*) sebagai lapisan dasar area *landfill*, dan atau TPA dengan *geosintetic liner* sebagai pengganti tanah liat.
3. Sarana dan Prasarana TPA
 

Komponen biaya konstruksi TPA ditentukan oleh kebutuhan sarana dan prasarana yang terdapat di TPA. Adapun kebutuhan minimal sarana dan prasarana TPA adalah:

    1. Sarana pengendalian lingkungan
      - a) Penyiapan/pembentukan dasar landfill
      - b) saluran pengumpul air lindi dan



- ventilasi biogas
  - c) instalasi pengolahan lindi
  - d) drainase permanen
  - e) *buffer zone*
  - f) sumur pantau
  - g) material penutup sampah
2. Sarana pendukung operasi
- a) jalan operasi
  - b) kantor pengelola
  - c) jembatan timbang
  - d) hanggar alat berat
  - e) tempat cuci kendaraan
  - f) pos jaga
  - g) pagar keliling TPA
  - h) prasarana air bersih
4. Komponen Biaya Satuan Kontruksi TPA
- Komponen biaya satuan konstruksi TPA dimaksudkan untuk mencari kelayakan besaran harga konstruksi. Terdapat beberapa satuan biaya untuk TPA, yaitu :
1. Satuan biaya penyiapan dasar landfill, yang terdiri atas:
    - a) Satuan Biaya Pekerjaan Penyiapan Area Landfill, yang menunjukkan biaya satuan pekerjaan galian dan timbunan sebagai penyesuaian terhadap kondisi topografi lahan TPA.
    - b) Satuan Biaya Pekerjaan *Liner* dan Perpipaan Dasar *Landfill*, yang menunjukkan biaya satuan pekerjaan pelapisan dasar area landfill yang terdiri atas kegiatan pelapisan tanah asli sehingga kedap dari infiltrasi lindi dan penyiapan perpipaan lindi dan gas *landfill*.

2. Biaya konstruksi instalasi pengolahan lindi
3. Biaya konstruksi sarana prasarana bangunan pendukung operasi
4. Biaya pekerjaan konstruksi drainase permanen di area TPA
5. Biaya pekerjaan konstruksi jalan operasi

Harga satuan di berbagai daerah di seluruh Indonesia berbeda, sehingga perlu dilakukan koreksi terhadap harga kemahalan daerah. Selain itu, perlu juga dilakukan koreksi dalam perhitungan volume galian tanah pada kondisi struktur tanah yang ekstrim.

### Potret Konstruksi TPA di Indonesia

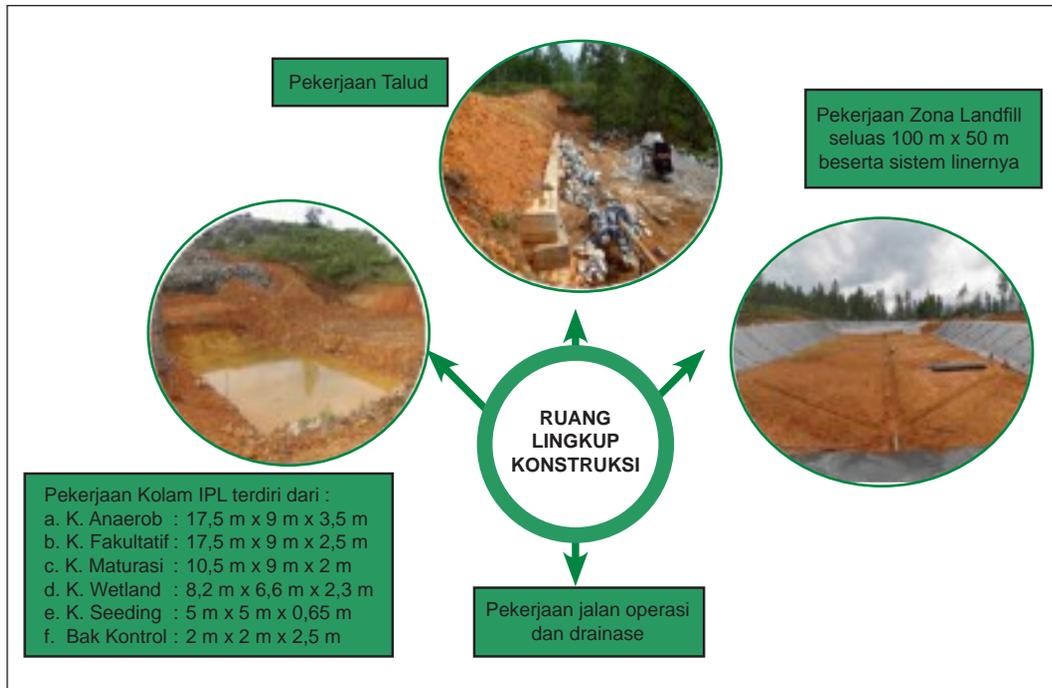
Sejak tahun 2011, Direktorat Pengembangan Penyehatan Lingkungan Permukiman, Direktorat Jenderal Cipta Karya, telah melaksanakan Bantuan Teknis Fasilitasi Perencanaan dan Pembangunan TPA. Kegiatan ini bertujuan untuk memberikan bimbingan teknis kepada pemerintah kabupaten/kota dan penyedia jasa mulai dari perencanaan sampai pelaksanaan pembangunan TPA. Berikut adalah gambaran konstruksi TPA di Indonesia.

### Studi Kasus TPA Bantar Gebang

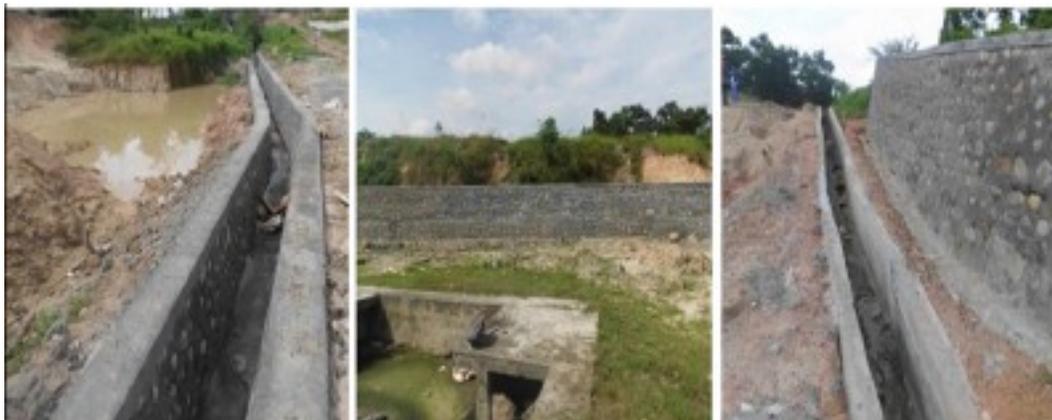
TPA Bantar Gebang merupakan tempat pengolahan sampah terpadu yang menampung produksi sampah dari Provinsi DKI Jakarta. Berlokasi di Kota Bekasi, TPA Bantar Gebang mempunyai luas lahan sebesar 110,3 ha yang dibagi menjadi 5 (lima) zona penimbunan sampah. Sejak 5 Desember 2009, TPA Bantar Gebang dikelola oleh PT. Godang Tua Jaya *joint operation* dengan PT. Navigat Organic Energy



Gambar 2. Ruang lingkup konstruksi TPA Gayo Lues, Kab. Gayo Lues, Provinsi NAD (konstruksi TA 2013)



Gambar 3. Pembangunan saluran drainase dan tanggul penahan di TPA Bukit Kancil, Kab. Muara Enim, Provinsi Sumatera Selatan (konstruksi TA 2013)



Gambar 4. Pembangunan jalan akses di TPA Bintuhan, Kab., Kaur, Provinsi Bengkulu (konstruksi TA 2013)



Gambar 5. Pembangunan Instalasi Pengolah Lindi di TPA Trafo Mayang, Kab. Belitung Timur, Provinsi Bangka Belitung

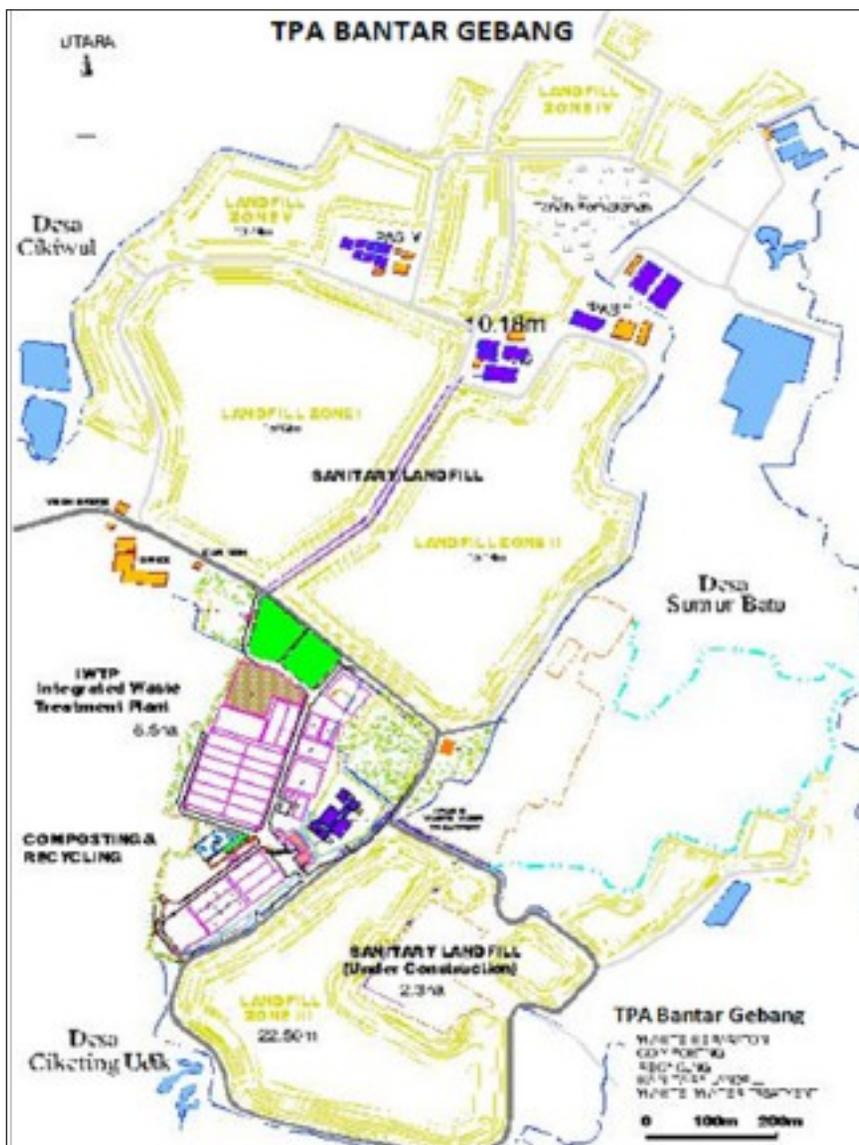




Indonesia. Dibawah pengelola yang baru ini, TPA Bantar Gebang dikelola dengan konsep baru, yaitu dengan mengkombinasikan metode *landfill* dan teknologi modern yang ramah lingkungan. Kombinasi ini diharapkan dapat menjadikan TPA Bantar Gebang sebagai pusat industri daur ulang sampah yang akan menghasilkan produk-produk bermanfaat seperti kompos, biji plastik, dan energi listrik.

Dalam pengoperasiannya, setiap truk sampah yang masuk ke TPA Bantar Gebang akan melewati jembatan timbang yang bertujuan untuk mengetahui volume sampah yang masuk ke TPA. Setelah itu, truk akan membawa sampah menuju zona pembuangan dimana sampah akan dituang di titik buang tertentu. Setelah dipadatkan menggunakan alat berat, sampah akan ditutup dengan tanah penutup untuk mencegah berkembangnya vektor penyakit di TPA.

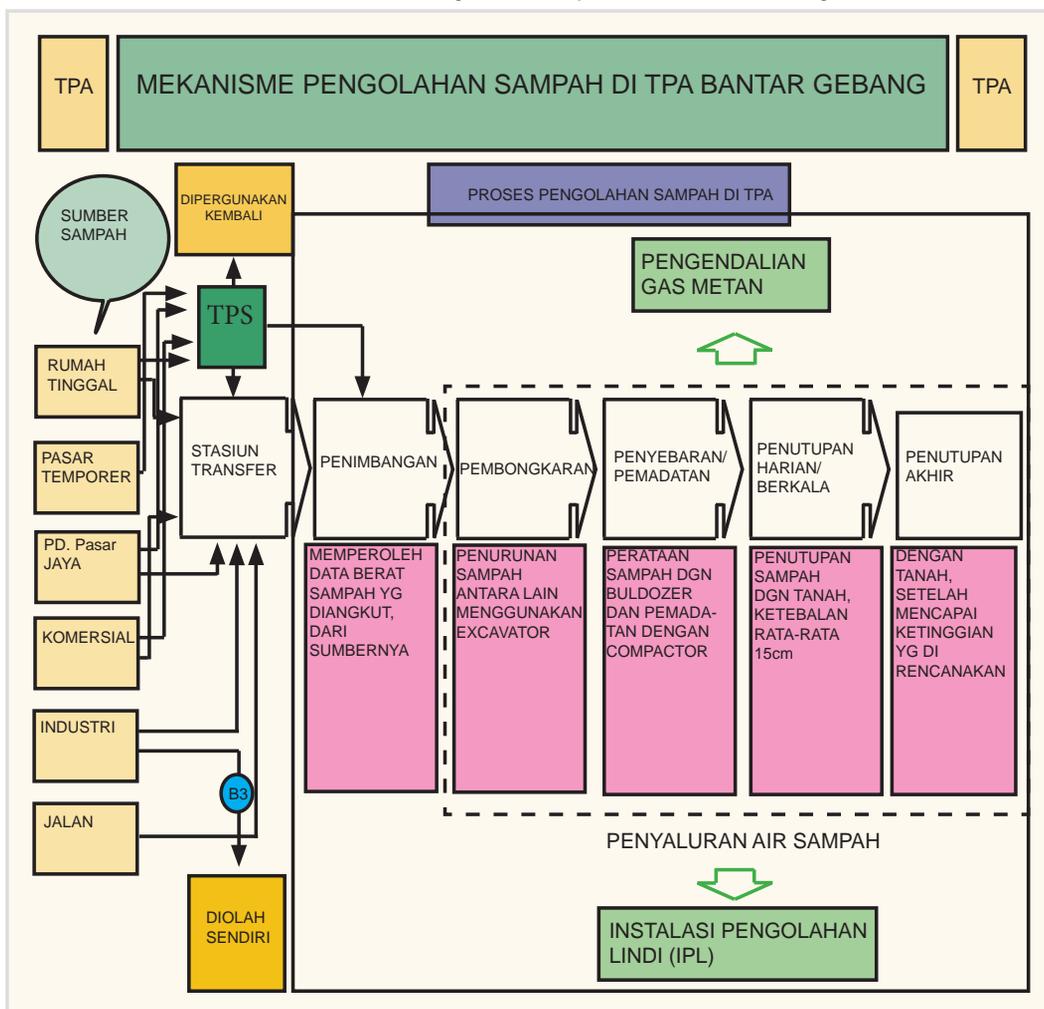
Gambar 6. Peta TPST Bantar Gebang



Tabel 1. Pembagian Zona dan Volume Sampah di TPA Bantar Gebang

Zona	Luas (Ha)	Volume sampah (m3)
Zona I	18,3	2,786,566.95
Zona II	17,7	2,744,989.83
Zona III	25,41	2,787,904.08
Zona IV	11,0	810,258.21
Zona V	9,5	803,323.17
Jumlah	81,91	9,932,142.24

Gambar 7. Mekanisme Pengolahan Sampah di TPA Bantar Gebang





Selain itu, sebagai salah satu upaya perlindungan lingkungan, zona pembuangan sampah juga dilengkapi dengan pipa penyalur gas untuk mencegah terkumpulnya gas landfill di dalam tumpukan sampah di dalam sel. TPA Bantar Gebang juga dilengkapi dengan Instalasi Pengolahan Lindi (IPL) untuk mengolah air lindi yang dihasilkan dari infiltrasi air hujan ke dalam zona pembuangan sampah, serta hasil dekomposisi sampah.

Selain menerapkan metode *landfill*, TPA Bantar Gebang juga mengembangkan sarana dan prasarana baru untuk mengolah sampah, seperti:

1. Produksi kompos granula  
Untuk menjaga kualitas kompos, TPA Bantar Gebang hanya menerima sampah organik untuk memproduksi kompos. Oleh karena itu, TPA Bantar Gebang bekerja sama dengan Pasar Induk Keramat Jati untuk membuang sampah dari pasar tersebut masuk ke TPA

Gambar 8. Jembatan Timbang di TPA Bantar Gebang



Gambar 9. Titik Buang di Zona Pembuangan Sampah TPA Bantar Gebang



Gambar 10. Pengaplikasian Tanah Penutup di TPA Bantar Gebang



Gambar 11. Pipa Penyalur Gas di Zona Pembuangan Sampah TPA Bantar Gebang



Gambar 12. Bak Fakultatif pada Instalasi Pengolah Lindi (IPL) TPA Bantar Gebang





- Bantar Gebang. Kompos yang dihasilkan telah berhasil dipasarkan ke beberapa tempat di Indonesia, diantaranya digunakan untuk:
- 1) Perkebunan kelapa sawit di Kota Palembang, Kota Jambi dan Kota Pekanbaru
  - 2) Perkebunan tebu di Provinsi Lampung
  - 3) Perkebunan pisang dan singkong di Provinsi Lampung
  - 4) Persawahan di sepanjang jalur Pantura dan sebagian Sumatera
2. Pembangunan instalasi pemilahan dan daur ulang  
TPA Bantar Gebang juga dilengkapi instalasi pemilahan yang bertujuan untuk memisahkan material plastik yang masih mempunyai nilai jual. Melalui kegiatan pemilahan, TPA Bantar Gebang dapat memilah 100 ton sampah plastik per harinya. Dan setelah melalui proses pencucian, pengeringan dan daur ulang, dapat dihasilkan 8 ton biji plastik per hari untuk dijual.
3. Ekstraksi gas *landfill*  
Ekstraksi gas *landfill* dilakukan pada zona pembuangan sampah yang sudah tidak lagi digunakan (sudah tidak aktif). Pada zona tersebut dibangun sumur ekstraksi gas (*gas well*). Gas yang dihasilkan kemudian dialirkan melalui pipa (*gas collection pipe*) menuju pembangkit listrik (*power plant*). Saat ini, TPA Bantar Gebang dapat menghasilkan 8-10 MW/jam. Listrik yang dihasilkan ini kemudian dijual ke PT. PLN dengan harga jual Rp 1.200/KW.

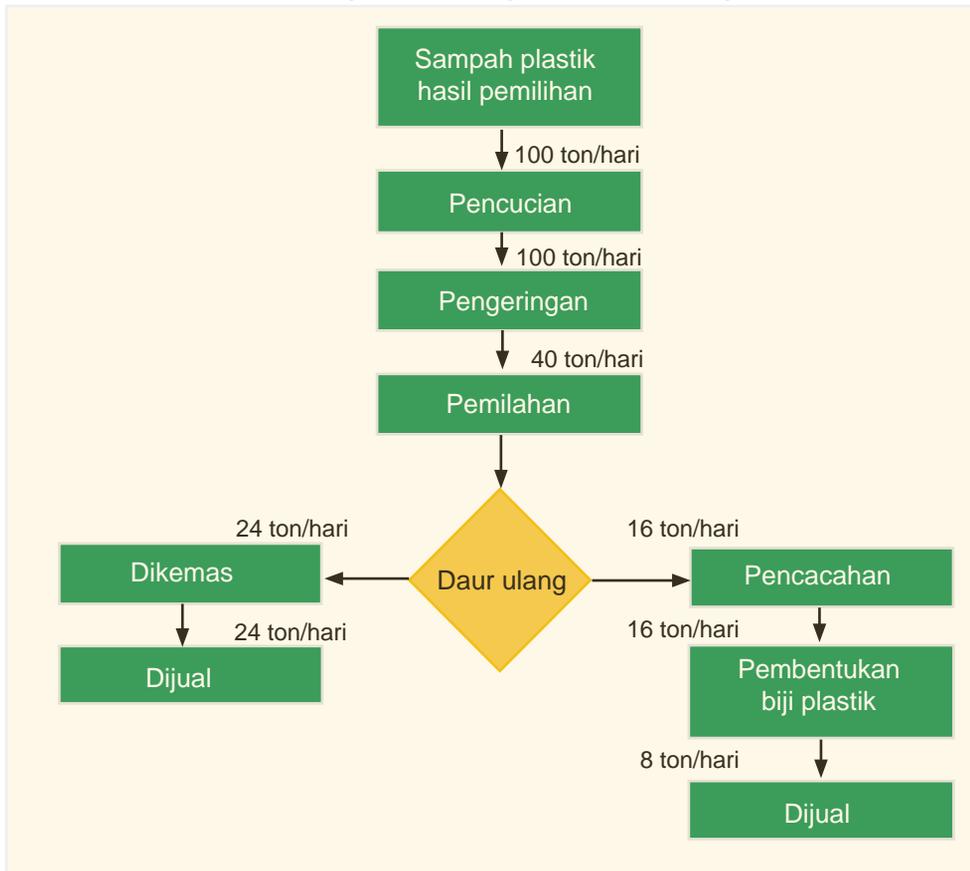
#### Daftar Pustaka dan Sumber Gambar

1. Buku Panduan Biaya Konstruksi TPA, Kementerian Pekerjaan Umum 2011
2. Materi Paparan Bantek Operasional TPA, 2013
3. Materi Paparan TPA Bantar Gebang, 2011
4. Optimasi Pengelolaan Lingkungan Berkelanjutan TPST Bantar Gebang. H. Douglas J. Manurung, 2009

Gambar 13. Produksi Kompos di TPA Bantar Gebang



Gambar 14. Skema Kegiatan Daur Ulang di TPA Bantar Gebang



Gambar 15. Sumur Ekstraksi Gas di TPA Bantar Gebang





Gambar 16. Pipa Penyalur Gas di TPA Bantar Gebang



Gambar 17. Pembangkit Listrik di TPA Bantar Gebang





# Pengembangan Pasar Konstruksi Pelabuhan

## PT Pelabuhan Indonesia II (Persero)

Defini pelabuhan menurut Peraturan Pemerintah No. 69 tahun 2001 Tentang Kepelabuhanan, Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkarmuat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intradan antar moda transportasi.

**B**erdasarkan lingkup pelayarannya, pelabuhan dapat dibedakan menjadi :

- Pelabuhan Internasional Hub adalah pelabuhan utama primer yang melayani nasional dan internasional dalam jumlah besar dan merupakan simpul dalam jaringan laut internasional.
- Pelabuhan International adalah pelabuhan utama sekunder yang melayani nasional maupun internasional dalam jumlah besar yang juga menjadi simpul jaringan transportasi laut internasional.
- Pelabuhan Nasional adalah pelabuhan utama tersier yang melayani nasional dan internasional dalam jumlah menengah.
- Pelabuhan Regional adalah pelabuhan pengumpulan primer ke pelabuhan utama yang melayani secara nasional.
- Pelabuhan Lokal adalah pelabuhan pengumpulan sekunder yang melayani lokal dalam jumlah kecil.

Untuk menunjang kegiatan pelabuhan diperlukan fasilitas-fasilitas pelabuhan yang dapat berupa fasilitas struktur konstruksi yang berada diperairan dan daratan. Fasilitas utama pelabuhan terdiri dari alur pelayaran, kolam pelabuhan, penahan gelombang (*breakwater*), pelampung tambat (*mooring buoy*). Sedangkan fasilitas penunjang adalah struktur konstruksi yang menunjang kegiatan pelabuhan yang berada di perairan dan atau daratan terdiri dari dermaga, gudang dan lapangan penumpukan. Secara umum fasilitas pelabuhan dapat dijelaskan sebagai berikut:

- Alur Pelayaran  
Berfungsi untuk mengarahkan kapal-kapal yang akan keluar masuk ke pelabuhan.
- Kolam Pelabuhan  
Merupakan daerah perairan kapal berlabuh untuk melakukan bongkar muat, melakukan gerakan memutar (di kolam putar), dsb. Kolam pelabuhan harus terlindung dari



- gangguan gelombang dan mempunyai kedalaman yang cukup.
- **Breakwater**  
Breakwater digunakan untuk melindungi daerah perairan pelabuhan dari gangguan gelombang.
  - **Mooring Bouy**  
Secara definisi merupakan suatu fasilitas untuk mengikat kapal waktu labuh agar tak terjadi pergeseran yang disebabkan gelombang, arus dan angin; tidak terjadi pergeseran posisi di dalam kolam pelabuhan atau tengah laut dan sebagai alat bantu untuk berputarnya kapal. Komponen utamanya adalah pelampung penambat, beton pemberat, jangkar dan rantai antara jangkar dan pelampung.
  - **Dermaga**  
Dermaga merupakan fasilitas pelabuhan yang digunakan untuk merapat dan menambatkan kapal yang akan melakukan kegiatan bongkar muat barang atau penumpang. Pemilihan tipe dermaga tergantung oleh kebutuhan yang akan dilayani, ukuran kapal, arah gelombang dan angin, kondisi topografi dan kondisi tanah dasar laut dan tinjauan aspek ekonomi. Tipe umumnya yaitu wharf dengan bentuknya yang paralel dengan pantai serta jetty yang bentuknya menjorok ke laut. Berdasarkan tipe konstruksinya dermaga dibedakan menjadi dermaga *deck on pile*, dermaga caisson dan dermaga tipe turap.
  - **Gudang**  
Adalah bangunan yang digunakan untuk menyimpan barang-barang yang berasal dari kapal atau yang akan dimuat ke kapal. Gudang didalam pelabuhan dapat dibedakan atau dibagi berdasarkan fungsi dan kegunaannya. Selain itu gudang juga dapat dibedakan berdasarkan jenis barang yang disimpan.
  - **Lapangan penumpukan**  
Lapangan penumpukan terletak didekat dermaga yang digunakan untuk menyimpan barang-barang yang akan dimuat atau setelah dibongkar dari kapal atau untuk fasilitas penumpukan dan penyimpanan dengan kondisi terbuka. Konstruksi dari lapangan penumpukannya pada umumnya

merupakan konstruksi beton (*Rigid pavement*), konstruksi lentur (*Flexiable pavement*), konstruksi semi kaku (*Semi rigid pavement CTB*).

### PERAN PELABUHAN DAN PENGEMBANGAN EKONOMI NASIONAL

Peran sektor pelabuhan saat ini begitu penting sebagai simpul pengembangan ekonomi nasional. Karena pelabuhan merupakan mata rantai dari sistem logistik nasional. UU Pelayaran Tahun 2008 membawa perubahan signifikan terhadap struktur administrasi kepelabuhan di Indonesia. Peraturan itu memisahkan fungsi regulator dengan operator pelabuhan. UU Pelayaran Tahun 2008 menghapus monopoli di pelabuhan komersial dan membuka peluang bagi operator lain, termasuk dari sektor swasta. UU Pelayaran Tahun 2008 dan peraturan untuk anak perusahaan di bawahnya berpotensi sebagai landasan transformasi bagi sistem nasional dalam hal tata kelola pelabuhan, yang dapat mendorong perbaikan efisiensi yang signifikan dalam jangka menengah dan panjang. Peraturan tersebut merestrukturisasi sektor pelabuhan daripola "pemilik lahan" yang standar. Berdasarkan ketentuan yang berlaku saat ini, otoritas pelabuhan dan unit pengelola pelabuhan ditetapkan sebagai unit yang beroperasi di bawah Departemen Perhubungan.

Dengan demikian adanya UU No.17 Tahun 2008 yang menjadi latar belakang bagi para pelaku jasa kepelabuhanan untuk melakukan langkah transformasi. Perubahan tersebut sebagai pendorong untuk bergerak lebih agresif sebagai penyedia jasa kepelabuhanan yang berstandar internasional, yang pada akhirnya akan mampu memberikan kontribusi besar terhadap perekonomian nasional. Meningkatnya arus perdagangan juga berarti akan ada lebih banyak barang yang masuk dan keluar pelabuhan, sehingga diharapkan akan mampu menciptakan kompetisi sehat dengan pelayanan yang berkualitas, serta menurunkan biaya logistik. Peningkatan layanan kepelabuhanan akan mampu meningkatkan arus perdagangan serta pendapatan untuk membiayai pengembangan infrastruktur. Lebih jauh pengembangan infrastruktur Pelabuhan memberikan kontribusi yang besar dalam pasar konstruksi Indonesia.



Gambar 1. New Priok Port Project  
(Sumber : Laporan Tahunan 2012 PT. Pelabuhan Indonesia II)

Terminal	Type	Capacity	Draft	Length	Tahun Operasi
Container Terminal 1	Container	1.500.000 TEU/year	18.0 m	800m	2015
Container Terminal 2	Container	1.500.000 TEU/year	18.0 m	800m	2016
Container Terminal 3	Container	1.500.000 TEU/year	18.0 m	800m	2018
Container Terminal 4	Container	1.500.000 TEU/year	18.0 m	800m	2020
Container Terminal 5	Container	1.500.000 TEU/year	18.0 m	800m	2022
Container Terminal 6	Container	1.500.000 TEU/year	18.0 m	800m	2024
Container Terminal 7	Container	1.500.000 TEU/year	18.0 m	800m	2025
Product Terminal 1	Petroleum Product	500.000 m <sup>3</sup>	18.0 m	800m	2017
Product Terminal 2	Petroleum Product	500.000 m <sup>3</sup>	18.0 m	800m	2017

Sebagai contoh, pembangunan New Priok Port oleh PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) yang terletak di Kalibaru Utara, Jakarta Utara yang merupakan perluasan dari Pelabuhan Tanjung Priok adalah salah satu mega proyek di Indonesia. Proyek New Priok dapat memperkuat rantai logistik Indonesia secara signifikan, sehingga menciptakan lingkungan yang lebih baik untuk perdagangan dan bisnis lainnya. Pada saat beroperasi penuh pada 2030, kapasitas Terminal New Priok akan mencapai lebih dari tiga kali lipat kapasitas tahunan Pelabuhan Tanjung Priok saat

ini. Proyek Terminal New Priok dibagi menjadi dua tahap. Pembangunan tahap I meliputi pembangunan tiga terminal petikemas dengan kapasitas 4,5 juta TEUs serta pembangunan dua terminal curah cair dengan kapasitas 10 juta m<sup>3</sup>/tahun.

Kedalaman alur terminal ini didesain setinggi -20 m LWS (sama dengan kedalaman Selat Malaka), dengan pengerukan tahap pertama sedalam -16 m LWS sehingga mampu melayani kapal Triple E yang berkapasitas 18.000 TEUs. Luas area



pembangunan tahap I adalah 172 Ha. Sementara itu, pembangunan tahap II meliputi pembangunan empat terminal petikemas dengan total kapasitas 8 juta TEUs/tahun. Luas area pembangunan tahap II adalah 300 Ha. Secara keseluruhan, Terminal New Priok ini akan menambah kapasitas Pelabuhan Tanjung Priok sebesar 12,5 juta TEUs, ditunjang dengan akses jalan tol sepanjang 7,2 km yang menghubungkan Terminal New Priok dan pusat logistik. Saat ini pembangunan Terminal New Priok sedang dalam proses konstruksi hingga tahun 2017.

Selain itu pelabuhan-pelabuhan saat ini semakin berlomba untuk meningkatkan kepuasan pelanggan dengan memperkecil waktu tunggu kapal di pelabuhan. Salah satu cara untuk meningkatkan produktivitas adalah dengan menyediakan peralatan bongkar muat yang mampu mengakomodasi arus barang, seperti Quay Crane yang ditempatkan di tepi dermaga, Luffing Crane, RTGC, RMGC, dll.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

Laporan Tahunan 2012 PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero). Jakarta. 2012.

# Praktek Pengembangan Pasar Konstruksi Bandara

## PT. Angkasa Pura I (Persero)

Industri penerbangan di dunia, termasuk di Indonesia terus mengalami perkembangan yang pesat setiap tahunnya. Hal ini seiring dengan arus globalisasi ekonomi dunia yang berlangsung bersamaan dan melibatkan banyak negara dalam kegiatan ekonomi dunia sehingga meningkatkan hubungan saling ketergantungan dan juga mempertajam persaingan antar negara terutama negara – negara di ASEAN.

**S**eiring dengan perkembangan ekonomi global yang demikian pesat terutama di Asia, pemerintah Indonesia mencanangkan program *Masterplan* Percepatan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) pada 27 Mei 2011 yang salah satu tujuannya adalah untuk memperkuat konektivitas nasional yang terintegrasi secara lokal dan terhubung secara global (*locally integrated, globally connected*), hal ini menuntut dunia penerbangan untuk mengikuti perkembangan yang mengutamakan pelayanan dan keamanan penerbangan bagi pengguna jasa.

Perkembangan ekonomi global menuntut pergerakan arus barang dan penumpang yang lebih cepat. Fenomena ini berimbas pada meningkatnya jumlah pengguna angkutan udara dari tahun ke tahun. Peningkatan jumlah penumpang berimbas pada jumlah lalu lintas di bandara dan mendorong kebutuhan untuk penambahan kapasitas dan pelayanan di bandara sesuai dengan yang disyaratkan dalam peraturan yang berlaku di Indonesia serta menempatkan posisi bandara menjadi semakin sentral bagi pergerakan arus barang dan penumpang. Apalagi, saat ini peran bandara sudah berkembang menjadi sebuah *Airport City* yang mengintegrasikan

bisnis dan pelayanan, sehingga memiliki peran signifikan dalam memajukan perekonomian negara.

### PERGERAKAN LALU LINTAS ANGKUTAN UDARA NASIONAL

Potensi bagi dunia penerbangan di Indonesia sangatlah besar, dimana posisi strategis Indonesia di jantung Asia Tenggara semakin menegaskan betapa signifikannya pasar ini. Indonesia merupakan negara yang terpadat penduduknya di kawasan Asia Tenggara dengan jumlah penduduk sebesar 230 juta pada tahun 2012 (Sumber : Badan Kependudukan dan Keluarga Berencana Nasional/BKKBN, 2012) dan merupakan negara terpadat ke-4 di dunia. Indonesia adalah negara kepulauan (*archipelago*) terbesar di dunia, terdiri dari 17.000 pulau yang membentang sepanjang 5.000 km, yang berpotensi besar terhadap pertumbuhan lalu lintas transportasi, baik darat, laut maupun udara. Terdapat sekitar 200 bandara tersebar di wilayah Indonesia, dimana 37 diantaranya mampu didarati oleh pesawat tipe B737/A320. Karena posisi strategis Indonesia di Asia Tenggara, Perjanjian ASEAN *Open Skies* yang akan diterapkan pada tahun 2015 merupakan peristiwa penting bagi industri penerbangan di Indonesia, termasuk maskapai penerbangan dan pengelola bandara.



Istimedia

Data dari Kementerian Perhubungan menunjukkan bahwa jumlah penumpang udara domestik rata-rata selama 5 tahun berturut-turut mengalami kenaikan sebesar 17% per tahun, sedangkan untuk penumpang internasional pertumbuhan rata-ratanya sebesar 20%. Dengan kondisi perekonomian Indonesia yang baik dan prediksi pertumbuhan perekonomian dapat mencapai lebih dari 6% dengan laju inflasi terjaga pada tingkat  $4,5 \pm 1\%$  sesuai proyeksi Bank Indonesia, maka pendapatan per kapita rakyat Indonesia akan tetap meningkat. Hal ini memberikan pengaruh terhadap peningkatan jasa penerbangan di Indonesia. Kondisi persaingan dalam industri penerbangan nasional cenderung meningkat seiring dengan penambahan operator penerbangan berbiaya rendah (*low cost carrier*) baik untuk rute domestik maupun internasional serta penerapan ruang udara terbuka (*Open Sky*) ASEAN secara bertahap.

### **INFRASTRUKTUR PENERBANGAN DAN KAPASITAS BANDAR UDARA**

Ruang udara merupakan bagian penting dari infrastruktur pendukung untuk kegiatan penerbangan. Ruang udara yang tersedia terbatas dan tidak ada cara untuk memperluasnya. Ruang

udara Indonesia semakin dipenuhi penerbangan dalam jumlah armada pesawat yang terus bertambah. Penggunaan ruang udara harus direncanakan dan dikelola secara hati-hati untuk mempertahankan tingkat keamanan yang tinggi pada saat yang bersamaan dengan peningkatan penggunaannya. Penerbangan adalah industri yang berkembang cepat dan dinamis dalam hal teknologi dan sangat penting untuk pembangunan nasional. Infrastruktur penerbangan sangat penting seberapa pun tingkat pembangunan ekonomi suatu negara :

1. Negara maju membutuhkan infrastruktur penerbangan sebagai tempat perpindahan penumpang dan barang untuk melanjutkan kegiatan ekonomi yang lebih tinggi.
2. Negara berkembang membutuhkan infrastruktur penerbangan untuk meningkatkan dan mengembangkan kondisi perekonomiannya.
3. Negara miskin membutuhkan infrastruktur penerbangan untuk mengakses daerah terpencil untuk menilai kebutuhan pembangunan dan memasok bantuan yang sangat diperlukan oleh masyarakatnya. Dalam beberapa kasus, daerah terpencil hanya dapat diakses melalui udara.

Indonesia mewakili aspek kebutuhan dari ketiga tingkatan perekonomian tersebut. Indonesia memerlukan penerbangan untuk usaha, pariwisata, dan akses ke daerah terpencil. Indonesia memiliki kelas menengah yang terus berkembang dengan pendapatan yang siap dibelanjakan yang melakukan perjalanan dengan tujuan bisnis dan wisata. Indonesia memiliki wilayah dengan kegiatan ekonomi yang terus bertumbuh dan paling efisien bila dijangkau melalui udara. Agar tingkat kegiatan pada saat ini dan dimasa mendatang tetap aman dan berkelanjutan, industri transportasi udara Indonesia harus didukung oleh infrastruktur multi-moda yang kuat dan terencana dengan baik serta aman.

Bandara-bandara di Indonesia, terlebih lagi yang akan membuka diri berdasarkan Perjanjian Open Skies ASEAN tahun 2015 (yaitu Bandara Soekarno-Hatta di Jakarta, Bandara Juanda di Surabaya, Bandara Ngurah Rai di Bali, Bandara Sultan Hasanuddin di Makassar, dan Bandara Sepinggan di Balikpapan) perlu melakukan pengembangan besar-besaran agar dapat memenuhi permintaan yang diproyeksikan bagi masa depan. Bandara-bandara tersebut memerlukan peningkatan

kapasitas terminal, penambahan parking stand pesawat, dan pembangunan infrastruktur pendukung lainnya. Infrastruktur lalu lintas udara saat ini idealnya menyediakan kapasitas yang memadai untuk mendukung pertumbuhan lalu lintas udara. Pada saat ini di Indonesia kondisi ideal tersebut mungkin jauh dari kenyataan. Kapasitas bandara di Indonesia saat ini sebagian besar telah melebihi kapasitas yang direncanakan. Meskipun telah direncanakan peningkatan kapasitas, akan tetapi belum ideal untuk menampung pertumbuhan lalu lintas udara di masa datang, berbagai kajian telah menyoroti kegentingan kapasitas yang memungkinkan akan terjadi dalam waktu dekat di bandara-bandara besar di Indonesia.

**PENGEMBANGAN BANDARA DI LINGKUNGAN PT. ANGKASA PURA I (PERSERO)**

Prakiraan lalu lintas udara di Indonesia saat ini menunjukkan bahwa jumlah penumpang setiap tahun akan meningkat dari jumlah diatas 100 juta penumpang pada saat ini menjadi lebih dari 300 juta penumpang di tahun 2025. Berdasarkan data pergerakan penumpang di tahun 2011 dan 2012, terdapat peningkatan jumlah penumpang dengan rincian sebagai berikut :

**Tahun 2011**

NO	BANDARA	PERGERAKAN PENUMPANG 2011			
		INT'L	DOM	LOKAL/TRANSIT	TOTAL
1.	Ngurah Rai – Bali	6.138.425	6.498.300	143.838	12.780.563
2.	Juanda – Surabaya	1.409.415	11.582.823	786.049	13.778.287
3.	S. Hasanuddin – Makassar	111.038	5.547.793	1.797.550	7.456.381
4.	Sepinggan – Balikpapan	89.350	5.128.906	462.705	5.680.961
5.	Frans Kaisiepo – Biak	0	256.643	109.742	366.385
6.	Sam Ratulangi – Manado	48.145	1.738.035	34.539	1.820.719
7.	Adisutjipto – Yogyakarta	209.190	4.027.795	55.171	4.292.156
8.	Adisoemarmo – Solo	186.662	1.009.150	0	1.195.812
9.	Syamsuddin Noor – Banjarmasin	11.437	3.001.448	1.063	3.013.948
10.	Ahmad Yani – Semarang	32.256	2.400.155	100	2.432.511
11.	Bandara Int'l Lombok	41.449	1.477.105	1.070	1.519.624
12.	Pattimura – Ambon	0	617.891	38.197	656.088
13.	El Tari – Kupang	90	1.069.249	36.192	1.105.531
	<b>Total</b>	<b>8.277.457</b>	<b>44.355.293</b>	<b>3.466.216</b>	<b>56.098.966</b>



## Tahun 2012

NO	BANDARA	PERGERAKAN PENUMPANG 2012			
		INT'L	DOM	LOKAL/TRANSIT	TOTAL
1.	Ngurah Rai – Bali	6.438.782	7.586.755	163.157	14.188.694
2.	Juanda – Surabaya	1.543.734	14.083.286	818.550	16.445.570
3.	S. Hasanuddin – Makassar	112.860	6.411.068	2.056.874	8.580.802
4.	Sepinggan – Balikpapan	103.115	6.006.433	511.202	6.620.750
5.	Frans Kaisiepo – Biak	1	283.879	126.615	410.495
6.	Sam Ratulangi – Manado	46.047	1.984.114	62.607	2.092.768
7.	Adisutjipto – Yogyakarta	212.125	4.733.321	52.582	4.998.028
8.	Adisoemarmo – Solo	151.583	1.244.178	0	1.395.761
9.	Syamsuddin Noor – Banjarmasin	10.035	3.637.841	3.373	3.651.249
10.	Ahmad Yani – Semarang	116.294	2.889.622	892	3.006.808
11.	Bandara Int'l Lombok	54.138	1.780.812	1.101	1.836.051
12.	Pattimura – Ambon	0	986.927	44.052	1.030.979
13.	El Tari – Kupang	0	1.272.101	42.236	1.314.337
	<b>Total</b>	<b>8.788.714</b>	<b>52.900.337</b>	<b>3.883.241</b>	<b>65.572.292</b>

## PROSENTASE PERTUMBUHAN PENUMPANG 2011 - 2012

NO	BANDARA	PERTUMBUHAN PENUMPANG 2011-2012 (%)			
		INT'L	DOM	LOKAL/TRANSIT	TOTAL
1.	Ngurah Rai – Bali	4,89	16,75	13,43	11,02
2.	Juanda – Surabaya	9,53	21,59	4,13	19,36
3.	S. Hasanuddin – Makassar	1,64	15,56	14,43	15,08
4.	Sepinggan – Balikpapan	15,41	17,11	10,48	16,54
5.	Frans Kaisiepo – Biak	-	10,61	15,38	12,04
6.	Sam Ratulangi – Manado	-4,36	14,16	81,26	14,94
7.	Adisutjipto – Yogyakarta	1,40	17,52	-4,69	16,45
8.	Adisoemarmo – Solo	-18,79	23,29	-	16,72
9.	Syamsuddin Noor – Banjarmasin	-12,26	21,20	217,31	21,15
10.	Ahmad Yani – Semarang	260,53	20,39	792,00	23,61
11.	Bandara Int'l Lombok	30,61	20,56	2,90	20,82
12.	Pattimura – Ambon	-	59,73	15,33	57,14
13.	El Tari – Kupang	-100,00	18,97	16,70	18,89
	<b>Total</b>	<b>6,18</b>	<b>19,26</b>	<b>12,03</b>	<b>16,89</b>

Berdasarkan data tersebut, pertumbuhan penumpang di 13 (tiga belas) bandara yang dikelola oleh PT. Angkasa Pura I (Persero) mengalami peningkatan jumlah penumpang sebesar 16,89% dari tahun 2011 ke tahun 2012. Agar mampu mengimbangi pertumbuhan ini, beberapa bandara diperluas secara signifikan antara lain:

NO	BANDARA	LUAS TERMINAL EKSTING (M <sup>2</sup> )	LUAS TERMINAL SETELAH PENGEMBANGAN (M <sup>2</sup> )	KAPASITAS PENUMPANG	DEVIASI	KETERANGAN
				Penumpang		
1.	Ngurah Rai – Bali	65.800	195.800	23.000.000	197,57	Selesai 2013
2.	Sepinggan – Balikpapan	14.547	110.000	10.000.000	656,17	Selesai 2013
3.	Juanda – Surabaya	62.700	112.200	14.000.000	78,95	Selesai 2013
4.	Syamsuddin Noor – Banjarmasin	6.641	77.135	5.000.000	1061,50	Pembangunan 2014
5.	Ahmad Yani – Semarang	6.214	40.900	4.000.000	558,19	Pembangunan 2014
6.	Sultan Hasanuddin – Makassar	61.815	275.000	25.000.000	344,88	Pembangunan 2015
7.	Adisutjipto – Yogyakarta	9.265	-	-	-	Tahap kajian FS

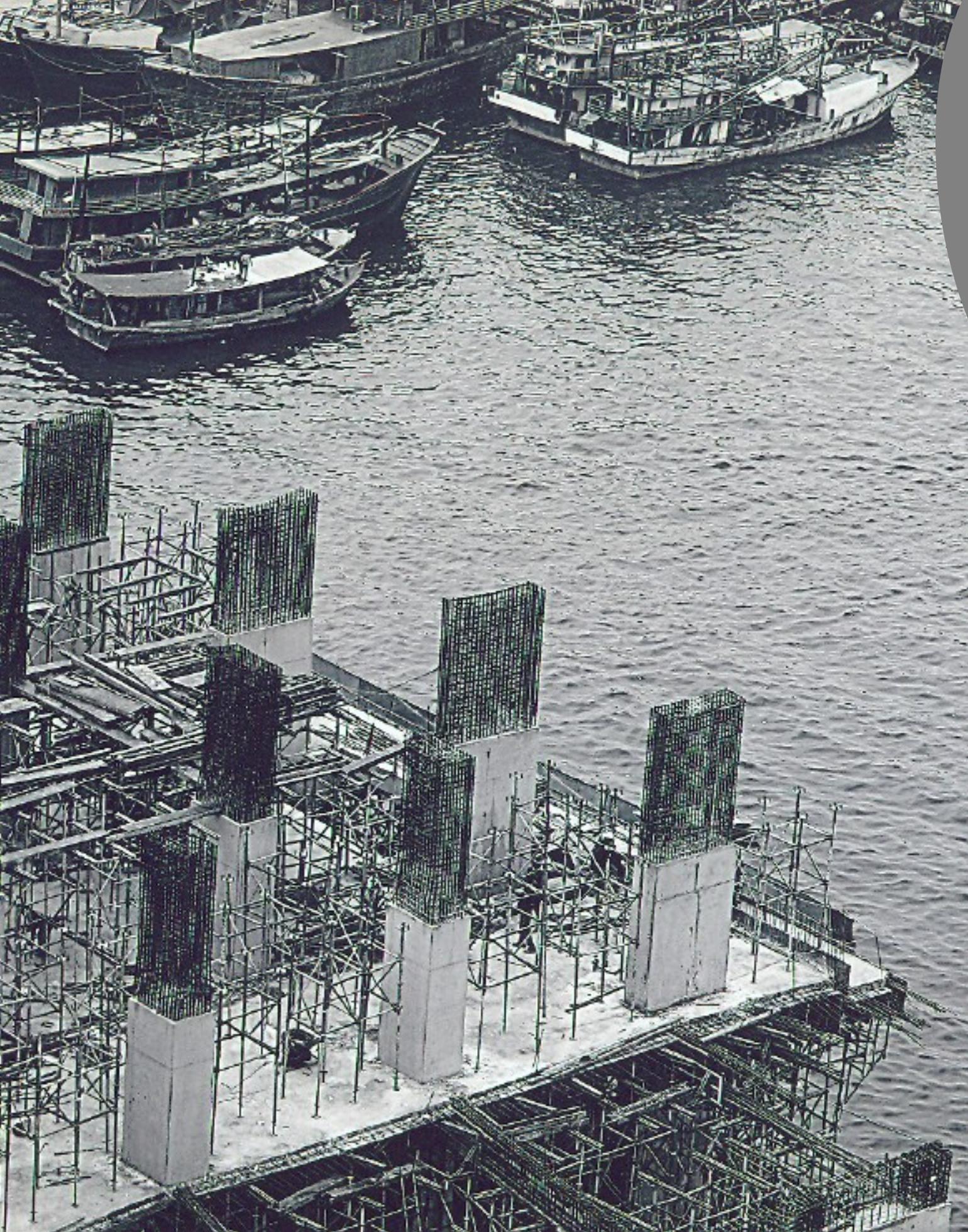
Khusus untuk Bandara Ngurah Rai – Bali, selain pengembangan terminal domestik dan internasional, Pihak Manajemen PT. Angkasa Pura I (Persero) membuat inovasi dengan membangun *General Aviation Terminal (GAT)*, yaitu fasilitas khusus yang dapat didarati pesawat pribadi dan terpisah dari penumpang umum. Fasilitas khusus tersebut berupa bangunan terminal, apron dan infrastruktur penunjang lainnya terletak di sebelah selatan *runway* eksisting dan telah digunakan pada saat penyelenggaraan APEC di bulan Oktober 2013.

Semakin besar jumlah penumpang yang diproyeksikan akan menggunakan bandara,

semakin besar pula pengembangan yang diperlukan untuk memenuhi permintaan di masa mendatang. Ini berarti bandara harus berkembang semaksimal mungkin, sampai mungkin akan diperlukan bandara-bandara baru. Pada tingkat yang berbeda-beda, bandara akan memerlukan peningkatan kapasitas terminal, penambahan *parking stand*, dan peningkatan infrastruktur penunjang. Pembangunan yang berkelanjutan perlu dilandasi strategi yang berimbang. Artinya, menerapkan pendekatan terhadap tantangan saat ini dan di kemudian hari yang mempertimbangkan pertumbuhan ekonomi, keadilan sosial, dan pengelolaan lingkungan.



Istimewa





Praktek  
Peningkatan  
Daya Saing Konstruksi



# Memobilisasi “Intangible” WIKA untuk Menjadi Perusahaan Terbaik di Bidang EPC dan Investasi

**PT Wijaya Karya (Persero) Tbk.**

Intangibles asset atau dikenal dengan harta nir wujud merupakan satu-satunya sumber keunggulan perusahaan yang bersifat riil dan berkesinambungan. Intangible asset merupakan kunci yang membentuk *corporate adaptability* dan memberikan keunggulan bersaing (*competitive edge*) sehingga dapat menghantarkan suatu perusahaan didalam menjawab setiap tantangan usahanya.

**B**ila *intangibles asset* tersebut dikelola secara baik oleh suatu perusahaan akan menjadi *value creator* yang bermanfaat bagi pertumbuhan perusahaan tersebut. Pengembangan intangibles asset di WIKA secara lebih intensif dilakukan selama periode 10 tahun yang lalu dan akan tetap dikelola secara strategis pada tahun-tahun yang akan datang mengingat tantangan usaha dan tantangan keberlangsungan usaha (*sustainability*), disamping peluang-peluang usaha dibidang jasa konstruksi yang terbuka lebar di dalam negeri maupun di luar negeri.

TWIKI mempunyai keyakinan bahwa inovasi dan pengembangan intangible asset akan memastikan keberhasilan usaha WIKA dalam jangka panjang. Inovasi-inovasi di bidang manajemen yang merupakan *intangibles* yang sangat strategis bagi perusahaan mencakup :

- Intangibles Eksternal : *Customer Satisfaction* dan *Brand Image*.
- Intangibles Internal : *Knowledge Management* (KM - WIKA), Sistem (Sistem Manajemen WIKA

dan Sistem Informasi WIKA), dan Sinergy WIKA.

## I. EVOLUSI PERTUMBUHAN WIKA YANG DIDUKUNG OLEH INOVASI INTANGIBLES

Salah satu hasil dalam melakukan pengembangan dan inovasi *intangible asset* adalah pertumbuhan usaha WIKA, sebagaimana kajian yang dilakukan oleh Bapak Rhenald Kasali di dalam bukunya Myelin dan kajian yang dilakukan oleh Bapak Ramelan dan tim dari IPPM.

Syukurlah ‘ketertutupan’ itu kian tersingkap. Alumni teknik sipil yang bekerja di tambang mulai mendapat perhatian dari almamaternya, misalnya mereka diundang untuk memberikan kuliah umum. Dalam forum-forum seperti itulah wawasan para mahasiswa teknik sipil mulai terbuka. Bahwa lahan untuk mereka itu bukan hanya deretan proyek yang ada di bawah Kementerian Pekerjaan Umum, tetapi juga di kawasan pertambangan.

Kesan pertama bahwa tambang itu perlu kerja keras (baca: setengah kasar) dan menuntut fisik



prima memang melekat, bahkan kepada lulusan teknik sipil yang sejak awal berniat bekerja di tambang. Anehnya, dari pengalaman pribadi penulis, mereka yang pernah merasakan kerja di tambang jadi enggan 'pulang kandang'. Kalaupun alumni teknis sipil itu pindah kerja, pindahnya pasti juga ke perusahaan tambang yang lain, bukan kontraktor atau konsultan pekerjaan sipil. Singkatnya, alumni teknik sipil yang sudah pernah merasakan nafkah dari sektor tambang biasanya tak akan berpaling ke lain hati.

Swasta baik di dalam negeri maupun di luar negeri. Pengembangan segmen pasar juga terlihat dari proyek yang ditangani 2/8 WIKA yaitu memasuki segmen pasar *Oil and Gas Company* dan perusahaan Agroindustri serta proyek *industrial plant* lainnya.

**II. BASIS MOBILISASI INTANGIBLES WIKA**

Inovasi manajemen (*intangibles*) di WIKA berpedoman pada rencana jangka panjang WIKA, nilai-nilai WIKA, paradigma baru WIKA dan

WIKA (KONSTRUKSI)		
KONDISI AWAL	INTANGIBLE CHANGES	HASIL
Pemborong (Instalatur) kelistrikan (1960).	Keterampilan / keahlian. Budaya disiplin Tata nilai. Intrapreneuring. Teknologi & Knowledge.	Sayap-sayap usaha baru. Disiplin & proyek-proyek unggulan. Memperoleh kepercayaan Jepang, China dan Negara-negara lain. Teknologi update. Diversifikasi di luar usaha konstruksi. Kepercayaan Internasional (Aljazair & UEA).

**1.1 Bidang Kelistrikan**

Tabel 1.2 di bawah ini menggambarkan evolusi intangibles dibidang pembangkit listrik yang dimulai dari perusahaan yang bergerak dibidang instalasi listrik, berkembang menjadi *EPC Company* dan investor dibidang pembangkit listrik. Evolusi ini tidak terlepas dari dukungan *intangibles* yang dikembangkan secara berkesinambungan oleh WIKA.

didukung juga oleh program pengembangan Human Capital WIKA.

**2.1 Rencana Jangka Panjang (RJP) WIKA**

Rencana jangka panjang di WIKA disusun dengan berpedoman pada proses perencanaan strategis. Proses perencanaan strategis ini mengacu kepada Malcom Balridge Criteria for Performance Excellence (MBCfPE) dan telah mengalami

1960	1975				
Pasang / Install	Pasang	Pasang	Konstruksi	EPC	Invesment BOT
Instalasi listrik Rumah Pabrik Bangunan gedung bertingkat	Distribusi tegangan menengah / rendah Gardu distribusi	Transmisi 150 KV 500 KV 275 KV	Pembangkit	Pembangkit	Pembangkit

Gambar 1.2 Evolusi Intangibles

**1.2 Bidang Usaha dan Segmentasi Pasar**

Bidang usaha WIKA berkembang dari hanya sebagai kontraktor menjadi EPC dan Investor. Demikian juga, pasar yang ditangani WIKA berkembang dari pemerintah ke BUMN dan

*improvement* dari proses perencanaan strategis sebelumnya. Edisi pertama dikembangkan pada tahun 2003. *Improvement* yang dilakukan berupa:



- a. Penambahan tahapan analisa pasar, analisa pelanggan dan analisa persaingan. Dengan tahapan ini, WIKA dapat lebih tajam didalam menyusun grand strategi – program pokok – kebijakan pokok.
- b. Penambahan tahapan analisa risiko sesuai prosedur manajemen risiko WIKA. Dengan tahapan ini WIKA dapat lebih memastikan ketercapaian sasaran strategisnya dalam rangka menjamin keberlangsungan usaha WIKA.
- c. Penambahan tahapan bisnis proses manajemen Bisnis proses manajemen merupakan salah satu implementasi dari performance excellence yang mengintegrasikan proses bisnis WIKA – pembelajaran tahun-tahun sebelumnya dengan rencana kerja ke depan.

Inovasi manajemen (*intangibles*) dirumuskan di dalam *Strategic Goals* dan *Grand Strategy*. Contoh penerapannya di dalam rencana jangka panjang WIKA (RJP) 2010 – 2014. Salah satu Strategic Goals yang terkait dengan inovasi manajemen (*intangibles*) adalah: "Penerapan *integrated management system* untuk meningkatkan daya saing dan pencapaian kinerja unggul serta sinergi WIKA induk beserta anak perusahaan".

**Improvement lainnya di dalam perumusan RJP tahun 2010 – 2014 adalah transformasi Visi WIKA.**

**Visi**

WIKA sebelumnya yaitu Visi WIKA star 2010 telah terwujud yaitu menjadi perusahaan konstruksi dan enjineering terkemuka di Asia Tenggara. WIKA ingin mengembangkan peluang-peluang baru dengan visi barunya yaitu visi 2020. Visi ini menegaskan WIKA bertekad: "*To be the one of the best integrated EPC and Invesment Company in South East Asia*". Lihat Tabel 2.1. WIKA merumuskan visi dan misi 2020 bukan dengan begitu saja, namun dengan melakukan analisa melalui pengamatan dan pembelajaran yang cermat dari kondisi masa lalu, terkini, dan setidaknya satu decade kedepan untuk melihat potensi WIKA di pasar nasional dan internasional.

Secara keseluruhan proses inovasi manajemen sudah ditetapkan dalam rencana jangka panjang (RJP) 2005–2012. Program pengembangan manajemen (*intangibles*) WIKA ini disusun dengan menggunakan *System Thinking* dari *System Dynamic*. Intinya keseluruhan program pengembangan manajemen (*intangibles*) ini diintegrasikan dengan rencana strategis perusahaan dalam rangka pencapaian visi WIKA di 2010 dan juga 2020. Hal ini sebagaimana dinyatakan oleh Robert S. Kaplan dan David P. Norton dalam *strategy maps*, *intangible* harus dintegrasikan dengan strategi untuk menciptakan nilai perusahaan terbaik.

**2.2 Nilai – nilai WIKA (Values)**

Sejalan dengan pernyataan Jim Collins dan Jerry I. Porras dalam *Built to Last : The Key Point is that anenduring Great Company decide for itself what values it hold to be core*, WIKA sudah menggali, hampir dengan melibatkan seluruh pegawai, nilai-nilai WIKA yang diyakini dapat menjadi pondasi kokoh untuk membangun perusahaan yang sustain. Nilai-nilai WIKA saat ini adalah CIBERTI: *Commitment, Innovation, Balance, Excellence, Relationship, Teamwork*, dan *Integrity*. Nilai WIKA ini hasil improvement dari rumusan nilai-nilai yang sudah 3/ 8 dituangkan sebelumnya dalam budaya perusahaan WIKA (disahkan pada tahun 1994). Latar belakang perumusan budaya perusahaan WIKA pada tahun 1994 adalah keyakinan pimpinan WIKA bahwa salah satu kunci keberhasilan pertumbuhan usaha WIKA adalah dengan adanya keseragaman cara bekerja di perusahaan (adanya budaya).

WIKA mendorong setiap pegawai untuk menghayati nilai-nilai perusahaan (CIBERTI) dan dijadikan pedoman utama dalam mencapai visi misi dan sasaran strategis WIKA. Efektivitas penerapan CIBERTI dilakukan dengan melihat salah satu indikator dalam survey engagement level yaitu *strive*, yang nilainya meningkat setiap tahunnya. Survey engagement level menggunakan key drivers yang dikembangkan oleh Hewitt Associate untuk mengukur bukan hanya kepuasan pegawai tetapi keterikatan pegawai secara mendalam terhadap WIKA.

Visi WIKA Star 2010	Visi 2020
Menjadi perusahaan terkemuka dalam industri konstruksi dan enjineering di Asia Tenggara.	To be the one of the best integrated EPC and Invesment Company in South East Asia

Tabel 2.1 Transformasi Visi WIKA.



### 2.3 Paradigma Baru Wika

Sebagaimana dinyatakan oleh Jim Collins dan Jerry I. Porras dalam *Built to Last* : “Satu langkah yang paling penting dalam mengembangkan perusahaan yang sukses dalam arti luas, bukanlah merumuskan program kerja (*action*), namun mengembangkan paradigma yang sesuai dengan karakteristik perusahaan dan industrinya. Hal ini sejalan dengan langkah WIKA yang sejak tahun 2003 telah merumuskan paradigma baru yang merupakan kunci keberhasilan di masa depan. Ada delapan paradigma baru WIKA yang diyakini menjadi kunci keberhasilan mencapai sasaran WIKA. Paradigma WIKA merefleksikan semangat inovasi dan *intangibles* merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari keberhasilan WIKA ke depan.

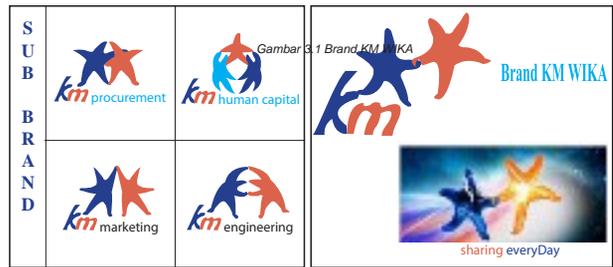
### 2.4 Program Pengembangan HC Program pengembangan Human Capital yang turut mendorong pengembangan intangibles dan inovasi adalah antara lain :

- a. Program cMc (*coaching, Mentoring, conselling*).  
Aktivitas cMc yang dilakukan oleh atasan kepada bawahannya untuk menjalin komunikasi dua arah yang efektif agar setiap pegawai menghasilkan kinerja tinggi termasuk program-program yang terkait dengan inovasi (pengembangan *intangibles*).
- b. WIKA's Development Program  
WIKA mengadakan pelatihan kepemimpinan yang berbasis pada Neuro Linguistic Program (NLP) secara berkesinambungan dari mulai dari tingkat staff sampai tingkat Top Manajemen. Inti dari program NLP adalah kesadaran diri, kontibusi, kejelasan sasaran karya, motivasi, *feedback* dan trobosan baru (*Breaktrough*) serta karya inovasi.
- c. WIKA mengembangkan dan mendirikan WIKA *Leadership Center* sebagai suatu media untuk membangun kepemimpinan yang berbasis keunggulan Indonesia. WLC ini akan dikontribusikan untuk internal maupun pengembangan kepemimpinan bagi eksternal. Inilah kontribusi WIKA di dalam pengembangan kepemimpinan yang berbasis keunggulan Indonesia.

### III. INOVASI INTANGIBLES WIKA – Dari Internal

Inovasi manajemen (*intangibles*) WIKA dari sisi internal akan diuraikan khusus pada *intangibles* knowledge management, sistem manajemen WIKA, sistem informasi WIKA, dan sinergi WIKA.

Brand KM WIKA



### 3.1 Knowledge Management (KM - WIKA) & Inovasi

Nilai WIKA *innovation* dan *excellence* merupakan nilai yang mendasari semangat seluruh jajaran WIKA dalam melakukan inovasi untuk mencapai sasaran yang telah ditetapkan. Nilai-nilai ini telah lama tertanam di WIKA. Seluruh jajaran di WIKA yakin bahwa untuk bertahan hidup maupun tumbuh, caracara baru yang lebih baik menjadi kuncinya. Sejarah membuktikan nilai inovasi merupakan bagian dari nilai-nilai lama yang berhasil membesarkan WIKA yaitu : “Prestasi Melalui Inovasi dan Teknologi”, yang kemudian dilestarikan dalam moto “*Spirit of Innovation*”.

Strategi yang berorientasi pada pengetahuan tercermin dalam rencana jangka panjang WIKA. Dimulai pada tahun 2004, RJP WKA secara tegas menempatkan *knowledge management* sebagai elemen untuk mendukung rencana perusahaan menjadi organisasi pembelajaran pada tahun 2010. Fokus perusahaan dalam KM adalah Knowledge Sharing dengan icon/tag line “*Sharing Everyday*”. Proses pemetaan dan pendistribusian knowledge dilakukan melalui media KM *online* dan *offline*. Untuk menunjang efektifitas *sharing* dan komunikasi, KM WIKA dilengkapi dengan branding KM dengan identitas yang menarik sebagaimana gambar 3.1 di atasini. Menurut Bapak Rhenald Kasali, ini merupakan gagasan menarik yang komunikatif dan persuasive. Program pokok lainnya adalah membukukan pengetahuan yang sudah terimplementasi di WIKA, contohnya adalah pedoman 4/ 8 pekerjaan beton, pedoman pekerjaan pembesian, pedoman pekerjaan bekisting, pedoman manajemen proyek.



Branding KM ditetapkan melalui proses survei dalam bentuk email kepada seluruh pegawai WIKA.

Bentuk bintang yang dipersonifikasikan berasal dari WIKA Star 2010. Seiring perjalanan penerapan KM, Tim KM WIKA juga membentuk sub brand di beberapa fungsi yang menjadi *pilot project*.

Untuk meningkatkan utilisasi pengetahuan dan kemauan untuk berbagi pengetahuan maka diberikan reward kepada karyawan yang menggunakan dan atau membagi pengetahuannya kepada masyarakat WIKA. Penghargaan tersebut (*knowledge award*, inspirator dan penghargaan karya inovasi) yang diberikan oleh pimpinan WIKA kepada yang bersangkutan disaksikan oleh seluruh pegawai WIKA pada upacara hari ulang tahun WIKA. Penghargaan khusus bagi karyawan yang melahirkan karya inovasi diberikan dalam bentuk Penghargaan Karya Inovasi setiap tahunnya. Penghargaan ini memacu munculnya karya-karya inovasi yang terlihat dari meningkatnya keikutsertaan karyawan. Inovasi di bidang Engineering berupa penerapan bekisting fiber dapat dijadikan acuan untuk diterapkan pada proyek lain yang sejenis dan apabila dilihat dari sisi VA/VE untuk perusahaan yang cukup besar manfaatnya.

### 3.2 Sistem Manajemen WIKA (SMW)

SMW dirancang dan diinovasi secara berkesinambungan dan menyeluruh dengan mempertimbangkan harapan stakeholder dan ditransformasikan menjadi pemenuhan stakeholder, berpedoman kepada kriteria ekzellen (MBCfPE). Di dalam penerapan dan pengembangannya beberapa sistem manajemen dilakukan proses sertifikasi oleh badan independen yaitu :

#### a. Sistem manajemen QSHE (*Quality, Safety, Health, Environment*)

Untuk memastikan konsistensi di dalam penerapan QSHE, WIKA mengembangkan QMS Level dan SHE Level serta QPASS yang dikembangkan oleh pegawai WIKA sendiri dengan pembinaan oleh atasan. QMS Level adalah pedoman penerapan sekaligus pengukuran tingkat penerapan *Quality Management System* di suatu unit kerja. SHE Level adalah pedoman penerapan sekaligus pengukuran tingkat penerapan *Safety Health and Environment* di suatu unit kerja. QPASS adalah sistem pengukuran terhadap output dari kualitas proyek, sesuai dengan persyaratan dari pemberi

kerja. QPASS dikembangkan setelah melakukan *benchmarking* kepada kontraktor di Singapura yang menerapkan sistem pengukuran dengan nama CONQUASS. Dengan sistem level ini WIKA dapat dengan mudah mengetahui tingkat maturitas penerapan sistem manajemen sekaligus mengetahui arah *improvement* yang harus dilakukan.

#### b. Sistem manajemen pengamanan (SMP) WIKA

Sistem manajemen pengamanan WIKA adalah sistem manajemen yang dikembangkan untuk mengamankan *tangible* maupun *intangible asset* bagi perusahaan dalam rangka memastikan keberlangsungan usaha perusahaan. Sama seperti QSHE, SMP WIKA pun dikembangkan sistem pengukuran (SMP Level).

#### c. Sistem manajemen risiko WIKA

Sistem manajemen Risiko diterapkan di WIKA berpedoman pada standar COSO sejak tahun 2005.

Di dalam penerapannya di kendalikan melalui sistem informasi yang berbasis Web, sehingga setiap tingkatan manajemen dapat mengetahui tingkat risiko yang terjadi maupun mitigasi yang perlu dilakukan. Audit internal yang diintegrasikan oleh satuan pengawasan internal (SPI) sudah dilakukan berbasis risiko (*Risk-Based Audit*).

#### d. GCG WIKA

WIKA memiliki komitmen dan konsistensi kuat untuk menerapkan *Good Corporate Governance* (GCG). GCG WIKA dikembangkan berlandaskan pada CIBERTI, prinsip-prinsip GCG (*Transparency, Accountability, Responsibility, Independency, Fairness*), dan SMW yang terintegrasi.

Penerapan GCG di WIKA diarahkan antara lain untuk menciptakan pegawai yang memiliki integritas yang tinggi dan mampu melaksanakan aspek-aspek GCG dalam kegiatan sehari-hari. Secara berkala setiap tahun WIKA melakukan survey untuk mengetahui persepsi pegawai WIKA terhadap GCG dan *Code of Conduct*.

### 3.3 Sistem Informasi WIKA

Dalam rangka mengimplementasikan teknologi informasi yang menjamin integritas, reliabilitas, akurasi, timeliness, dan memberikan nilai tambah bagi perusahaan, WIKA menerapkan IT Governance yang mengacu pada standar internasional COBIT dan ISO 27001. Lihat uraian



4.2.b. Information System Assurance sebagaimana digambarkan pada gambar 4.6.

WIKA mengembangkan Information System Architecture (ISA) untuk mengintegrasikan seluruh data dan informasi yang dibutuhkan oleh stakeholder WIKA sesuai dengan Service Level Agreement (SLA) yang ditetapkan perusahaan. ISA terdiri dari database yang terpusat untuk semua data dan informasi utama, perangkat keras, perangkat lunak, dan mekanisme penyampaian yang dibutuhkan untuk mengumpulkan, menganalisa, memproses, menyediakan, dan menyampaikan data dan informasi kepada para penggunanya. Salah satu inovasi terbaru WIKA adalah penerapan *Business Intelligent* (BI). BI antara lain menggabungkan sistem informasi hasil usaha, sistem informasi *accounting*, sistem informasi manajemen risiko, WIKA scorecard dan sistem informasi human capital. Lihat gambar 4.7.

Pengembangan BI ini dimaksudkan agar investasi dibidang IT ini memberikan azas manfaat yang maksimal bagi WIKA. Sebagaimana dinyatakan oleh Robert S. Kaplan dan David P. Norton dalam *strategy maps*: Pengembangan/investasi dibidang sistem informasi tidak akan memberikan nilai bila tidak diintegrasikan dengan fungsi lainnya dengan perusahaan.

### 3.4 Sinergi WIKA

Value Creation lainnya di WIKA yang tercipta dari intangible adalah sinergi antara WIKA dan anak perusahaannya. Sebagai contoh sinergi WIKA konstruksi dengan WIKA beton yang dapat meningkatkan daya saing WIKA juga dapat menjadi sumber informasi dini atas peluang proyek. Sinergi lain adalah berupa transfer penerapan sistem manajemen dari WIKA Industri Konstruksi ke WIKA konstruksi yaitu 5R, FMEA (*Failure Mode Effect Analysis*), *Time and Motion Study*. Terdapat sinergi antara kompetensi manufaktur ke dalam proses konstruksi yang terjadi pekerjaan-pekerjaan repetitive.

5R merupakan 5 sikap kerja yang diadopsi dari sikap kerja Jepang.

FMEA (*Failure Mode Effect Analysis*) adalah salah satu alat untuk mengetahui dari awal bentuk kegagalan yang mungkin terjadi dari suatu proyek dan mengidentifikasi langkah-langkah untuk mencegah terjadinya kegagalan tersebut. Alat ini dikembangkan oleh *The Big Three (Ford Chrysler GM)* dalam standar manajemen mutu untuk industri otomotif (QS 9000). *Time Motion Study* (TMS) adalah salah satu alat untuk merancang gerakan seluruh sumber daya yang diperlukan untuk suatu pekerjaan agar pekerjaan tersebut dapat dilaksanakan secara efektif dan efisien. TMS bermanfaat untuk pekerjaan konstruksi yang bersifat repetitive seperti pemancangan, instalasi pipa, dll.

### IV. INOVASI INTANGIBLES WIKA – Dari Kaca Mata Pemberi Kerja

Inovasi manajemen (*tangibles*) yang terkait dengan pemberi kerja di lakukan melalui penerapan *customer satisfaction survey* untuk mengukur *customer satisfaction index* dan *brand image*. *Customer satisfaction* yang dilakukan oleh setiap proyek dan oleh WIKA pusat untuk seluruh proyek. Di tingkat proyek dilakukan mencapai dalam satu tahun dengan sasaran.

- Mengetahui posisi dan daya saing WIKA perbidang usaha terhadap kompetitor.
- Mengetahui besarnya GAP antara harapan dan persepsi pelanggan terhadap pelayanan WIKA dibandingkan terhadap kompetitor.
- Mengetahui index kepuasan pelanggan WIKA pada tiap dimensi kualitas pelayanan pelanggan dibandingkan terhadap kompetitor.
- Mendapatkan persepsi pelanggan mengenai posisi WIKA dibandingkan dengan pesaing-pesaingnya.
- Menetapkan arah strategi dalam memenangkan persaingan.

Dimensi yang diukur adalah *tangible*, *emphaty*

Nilai-nilai Budaya Disiplin Jepang	Nilai-nilai Budaya WIKA (5S)
Seiri Seiton Seisou Seiketsu Shitsuke.	Ringkas : Singkirkan yang tidak perlu. Rapi : Simpan barang pada tempatnya Resik : Bersihkan dan periksa Rawat : Hindari ketidakpastian atau ketidaksesuaian Rajin : Norma kerja produktif

Gambar 4.8 Budaya kerja Jepang dengan WIKA



## V. Hasil usaha atas Inovasi manajemen (Intangible)

### 5.1 Internal

#### 5.1.1 Hasil Usaha

- Peningkatan CAGR sales tahun 2006-2013F sebesar 24,86%
- Peningkatan CAGR net Income tahun 2006-2013F sebesar 29,1%

#### 5.1.2 Human Capital

- Efektifitas Pelaksanaan Competency Human-Based Asset Management System (CB-HAMS)
- Peningkatan Engagement Level
- Engagement WIKA terhadap perusahaan lain di Indonesia dan Asia Pasifik

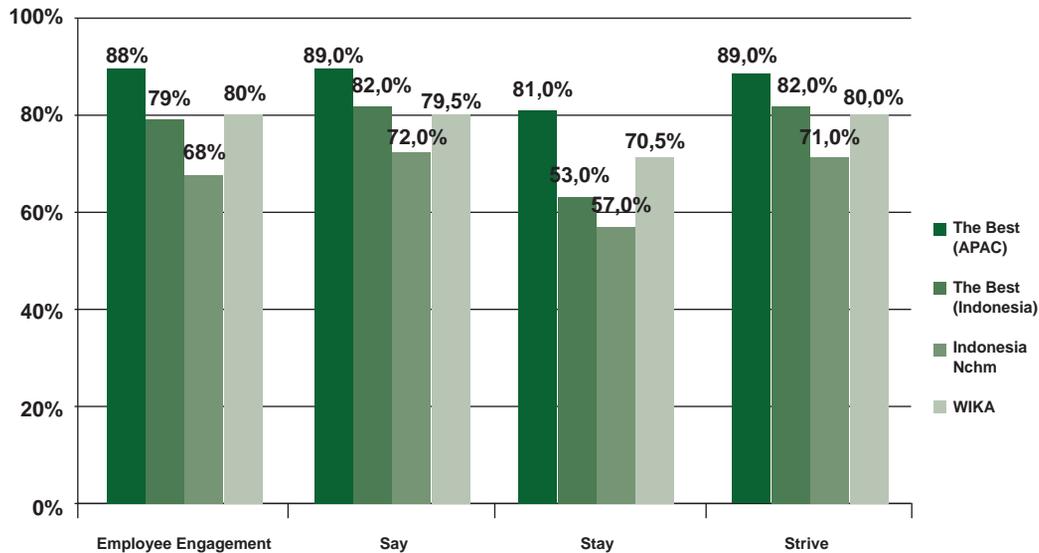
untuk kategori: Karya Inovasi, *quality*, 5R, Inspirator, Satya Karya, *Performance Excellence*, *Safety Health Environment* dan *knowledge management*.

#### 5.1.3 Sistem

- Penghargaan platinum dalam penerapan Malcolm Baldrige Criteria for Performance Excellence tahun 2007
- Penghargaan sebagai most admired knowledge enterprise (MAKE) dari Dumanis tahun 2005, 2006, 2007

#### 5.1.4 Sinergi WIKA dengan Entitas Anak

- 5R diterapkan di WIKA dan diseluruh proyek WIKA sejak tahun 2004 hingga saat ini.



#### d. Best Employer

Engagement level human capital WIKA lebih baik dibandingkan dengan perusahaan terbaik Indonesia dan jauh lebih baik dibandingkan dengan rata-rata perusahaan Indonesia. Hal ini salah satu elemen pokok yang mendasari WIKA dikategorikan sebagai Best Employees pada tahun 2011.

- Penghargaan Tahunan kepada karyawan pada peringatan HUT WIKA

- FMEA diterapkan di Proyek EPC di SBU Energi dan SBU Industrial Plant.

- Time Motion Study diterapkan di Proyek EPC di SBU Energi dan SBU Industrial Plant.

### 5.2 Eksternal

#### 5.2.1 CSI tahun 2008 – 2010.

Customer Satisfaction Index (CSI) WIKA Tahun 2008 – 2010 berada di atas (lebih baik) dibandingkan rata-rata industry.

#### 5.2.2 Brand Image – Penghargaan dari



Bloomberg dan Bussinessweek sebagai The Best in Building and Managing Corporate Image.

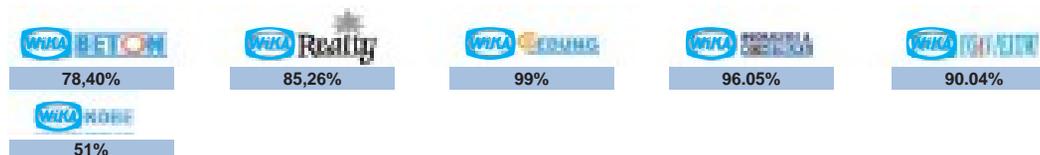
- 5.2.3 Menerima penghargaan dari majalah Bussiness Review, SWA Investor dan Infobank. Penghargaan dari Persatuan Insinyur Indonesia tahun 2008 – 2010.
- 5.2.4 Menerima Penghargaan dari Kementerian Pekerjaan Umum Berkaitan dengan Rekayasa Teknik Terbaik tahun 2008 – 2010.
- 5.2.5 Menerima penghargaan dari BPKP sebagai BUMN terbaik dalam implementasi GCG tahun 2007.
- 5.2.6 Mendapat penghargaan dari AKI dibidang business development tahun 2010.
- 5.2.7 Kepercayaan dari pemberi kerja di Algeria.

WIKA telah membawa nama baik di mata internasional antara lain melalui proyek di Algeria yang telah berlangsung sejak tahun 2007 dan masih di percaya sampai saat ini dan ke depan. Proyek East Ways Motorway merupakan tonggak perusahaan konstruksi yang mendapat apresiasi dari masyarakat Algeria dengan memberikan bendera mereka kepada pimpinan proyek WIKA.

**5.3 Bussines Port-folio WIKA saat ini.**

Gambar di bawah ini menunjukkan bussines port-folio saat ini yang berkembang dari hanya perusahaan dibidang instalasi listrik menjadi perusahaan kontraktor – EPC – Investor dibidang jasa industry konstruksi. Menurut Rhenal Kasali dalam bukunya Myelin WIKA sekarang adalah produk dari sebuah proses evolusi yang dibentuk dari intangible yang kuat.

 <p><b>Civil Construction</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Road and Bridge</li> <li>• Seaport/Airport/Jetty</li> <li>• Dam and Barrage</li> </ul>	 <p><b>Building Construction</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Residential &amp; Commercial Construction</li> <li>• Facility Construction</li> </ul>	 <p><b>Industrial Plant</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Oil and Gas</li> <li>• Industrial Plant</li> <li>• Steel Fabrication</li> </ul>	 <p><b>Energy</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Power Plant</li> <li>• Power Plant Investment</li> <li>• Diesel Engine PP Bali 3 x 18 MW</li> <li>• Turbine Gas PP Barang 3 x 18 MW</li> <li>• Engine Gas PP Rengat 6 x 3.5 MW</li> <li>• Diesel Engine PP Ambon 4 x 6.7 MW &amp; 1 x 8.9 MW</li> <li>• Turbine Gas PP Rawa Minyak 25 MW</li> </ul>
---	---	---	--



**Investment In Associates**

PT WINNER (40%) - PT MNA (20%) - PT JM Bali Tol (5%) - PT MKC (2%) - PT WJP (20%)



### VI. KESIMPULAN

Inovasi dibidang manajemen (*Intagibles*) dapat mendukung upaya WIKA di dalam mewujudkan visi misi menjadi kenyataan. Agar prosesnya berjalan secara efektif dan efisien maka inovasi dibidang manajemen (*Intangible*) perlu memperhatikan hal-hal berikut :

- a. Perlu terintegrasi di dalam rencana strategis perusahaan.
- b. Diperlukan komitmen dari setiap usur perusahaan terutama komitmen dari pimpinan puncak di dalam pengembangan dan inovasi manajemen. Pimpinan puncak perlu menjadi Role Model di dalam inovasi manajemen (Intangible).
- c. Perlu didukung oleh satu perilaku yang dicerminkan dari nilai-nilai perusahaan (Budaya Perusahaan).
- d. Perlu didukung dengan program pengembangan sumberdaya manusia agar setiap pegawainya terbuka terhadap perubahan dan bersedia untuk memberikan dan menerima pembelajaran dari siapapun di Internal perusahaan maupun Eksternal perusahaan.

### VII. RUJUKAN UTAMA

- 1) Rhenald Kasali, Myelin – Mobilisasi “Intangibles” Menjadi Kekuatan Perubahan, PT Gramedia Pustaka Utama, 2010.
- 2) Ramelan dkk; Menuju Bintang – Grow from The Core – Strategy WIKA Memperluas Pasar tanpa Meninggalkan Bisnis Inti, Penerbit PPM, 2005.
- 3) Rencana Jangka Panjang PT Wijaya Karya (Persero) Tbk, Tahun 2010 – 2014 – Golden Step to The Best.
- 4) PT Wijaya Karya (Persero) Tbk, Good Corporate Governance dalam Perspektif Etika 2011.



# Praktek Peningkatan Daya Saing Konsultan Nasional Pengalaman Wiratman

## Sapri Pamulu

Manager Strategy Management Office PT. Wiratman

## Melani D. Wangsadinata

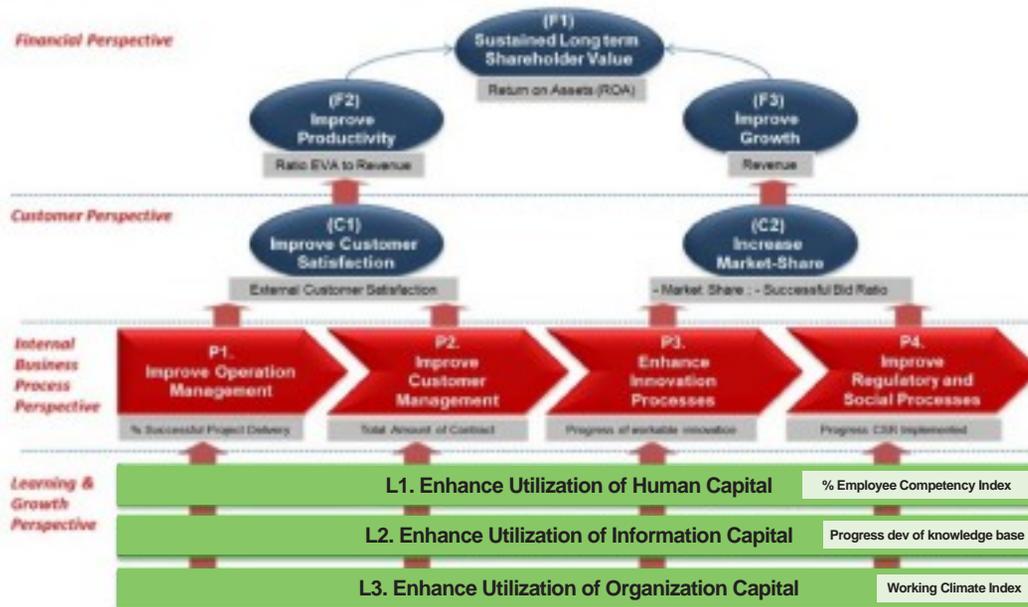
Direktur Corporate Planning PT. Wiratman

Globalisasi perdagangan barang dan jasa menyebabkan semakin ketatnya persaingan dan semakin pesatnya perubahan lingkungan industri konstruksi, termasuk pemberlakuan masyarakat ekonomi Asean pada tahun 2015 mendatang. Dari data Business Monitor Internasional (BMI, 2013), pasar konstruksi Indonesiamerupakan pangsa terbesar dari sektor konstruksi Asean. Diproyeksi bahwa padatahun 2015 dan 2020, pasar konstruksi Indonesia akan mencapai 60% dan 80% daripangsa pasar konstruksi Asean. Untuk mampu menjawab tantangan tersebut danmengantisipasi perubahan lingkungan yang cepat ini tentu saja dibutuhkan kesiapandari pelaku usaha industri konstruksi termasuk perusahaan konsultan nasional agartetap dapat unggul bersaing secara berkelanjutan terutama di pasar konstruksi dalam negeri.

Tulisan ini bertujuan untuk memaparkan pengalaman PT. Wiratman dalam mengeksekusi strategi peningkatan daya saing berkelanjutan sebagai perusahaan konsultan nasional. Balanced Scorecard (BSC) sebagai sistem manajemen strategi (Kaplan & Norton, 2008) akan dijadikan acuan untuk menggambarkan proses eksekusi strategi dari PT. Wiratman sebagai upaya meningkatkan keunggulan daya saing secara berkelanjutan. Dalam tulisan ini, paparan akan dibatasi hanya pada inisiatif strategis yang terkait dengan salah satu dari 12 sasaran strategis perusahaan dalam memacu proses inovasi.

### Faktor-faktor Daya Saing

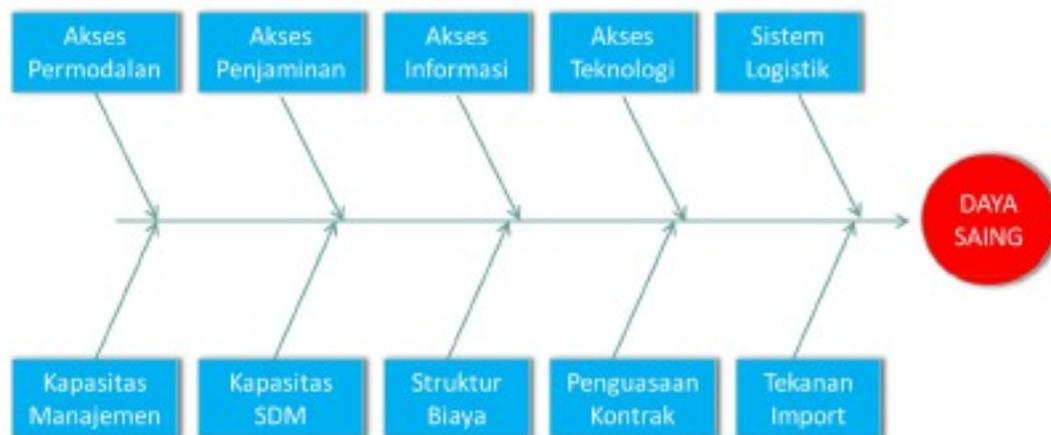
Beragama faktor telah diidentifikasi sebagai penentu daya saing konstruksi baik itu di level perusahaan (mikro) maupun di level industri (makro). Pusat Pembinaan Sumber Daya Investasi Kementerian Pekerjaan Umum (2010) mendefinisikan faktorfaktor daya saing terpenting dalam kategori aksesibilitas dan kapasitas, yaitu: (1) aksesibilitas permodalan dan penjaminan; (2) aksesibilitas informasi dan teknologi; (3) aksesibilitas logistik; (4) kapasitas manajemen dan struktur biaya; (5) kapasitas SDM; (6) kapasitas penyelenggaraan kontrak; dan (7) kapasitas terhadap tekanan impor. Dalam konteks perusahaan konsultan konstruksi, faktor-faktor yang sangat relevan untuk peningkatan daya



saing adalah aksesibilitas informasi dan teknologi, kapasitas SDM dan kapasitas manajemen perusahaan untuk tetap dapat bertahan dan unggul bersaing. Sebagaimana diketahui, perusahaan konsultan sangat tergantung pada kemampuan intangible asset yang dimilikinya, terutama pada aset SDM dan aset intelektual lainnya.

Dalam risetnya tentang faktor-faktor daya saing terhadap konsultan konstruksi sebagai perusahaan yang berbasis pengetahuan yang intensif, Yitmen (2011) menyatakan bahwa

aset intelektual merupakan aset strategis kunci untuk kinerja organisasi dan solusi inovatif, dan pengelolaannya merupakan hal yang kritis bagi organisasi konsultan. Aset intelektual ini meliputi segala bentuk aset tak berwujud baik berupa pengetahuan, kapabilitas, maupun relasi yang dimiliki oleh karyawan dan organisasi dalam perusahaan dan terdiri atas aset sdm, aset struktur dan aset relasi. Aset SDM merupakan kompetensi (kapabilitas dan perilaku) dari karyawan dan manajemen dalam perusahaan untuk melakukan pekerjaan secara produktif,





inovatif dan profesional dalam berbagai situasi pekerjaan. Asset struktur meliputi kapabilitas organisasi dalam memenuhi tantangan internal dan eksternal termasuk sistem dan prosedur proses bisnis, budaya perusahaan, sistem dan teknologi informasi (manajemen pengetahuan). Asset relasi mencakup pemahaman akan pasar dan klien (pemberi tugas) termasuk interaksi antar perorangan, organisasi dan mitra usaha.

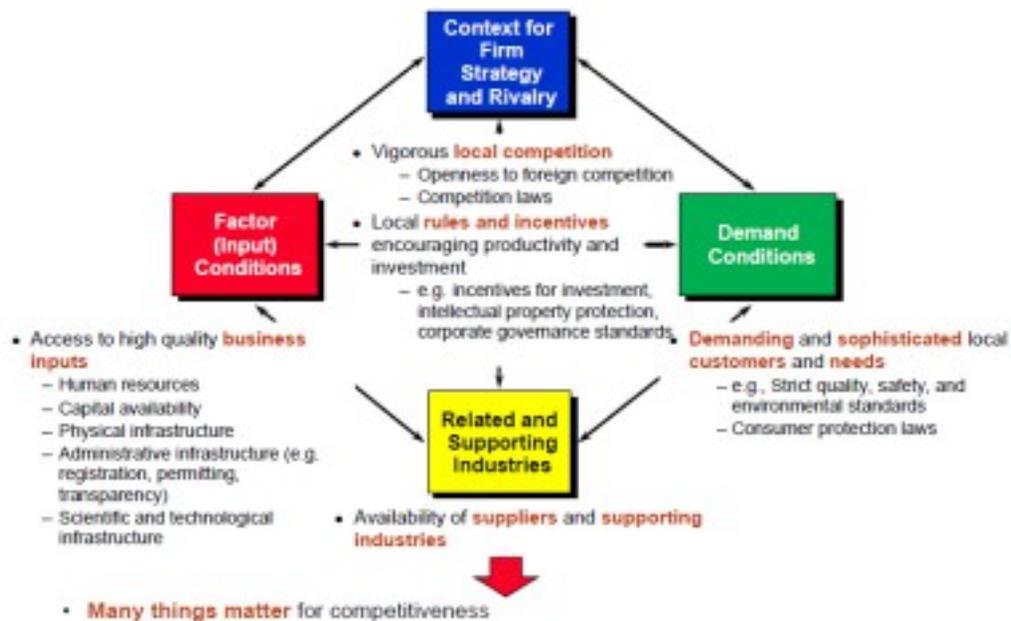
Peneliti lainnya, Falanagan et al. (2007) mengidentifikasi 6 faktor yang mempengaruhi perusahaan konsultan konstruksi dengan berdasar pada determinan daya saing (Porter, 1990) yaitu faktor kondisi, kondisi permintaan, pemerintah, karakteristik industri, strategi dan manajemen perusahaan serta sumber daya manusia. Kondisi permintaan menyangkut besaran pasar, kompetitor asing, dan kepuasan pemberi tugas. SDM meliputi ketersediaan tenaga yang kompeten, upah, rona industri dan investasi pelatihan. Faktor kondisi meliputi investasi dalam riset dan pengembangan (R&D), ketaatan pada aturan lingkungan dan ketersediaan bahan baku. Karakteristik industri mencakup tingkat fragmentasi, dan tingkat

industrialisasi, sedangkan untuk pemerintah meliputi kestabilan kebijakan pemerintah, dan tingkat intervensi pemerintah. Manajemen dan strategi perusahaan termasuk besaran perusahaan dari segi pertumbuhan dan laba, etika bisnis, produktifitas dan spesialisasi (fokus).

Dari studi pustaka di atas dapat dicatat bahwa untuk perusahaan jasa desain seperti konsultan konstruksi, inovasi proses merupakan komponen kunci untuk membangun dan mempertahankan keunggulan bersaing, dan oleh karena itu perusahaan konsultan konstruksi ditantang untuk lebih inovatif untuk memenuhi tuntutan pasar dan teknologi, dan memacu daya saing usaha. Pada titik itulah, asset tak berwujud berupa intelektualitas, kompetensi SDM dan relasi menjadi hal terpenting untuk dikelola untuk mencapai daya saing yang berkelanjutan.

**Profil Singkat PT Wiratman**

Sejak berdiri pada tahun 1976 silam, PT Wiratman telah menangani lebih dari 4.100 proyek yang beragam, mulai dari teknik struktur, penyelidikan geoteknik, arsitektur, teknik lingkungan,

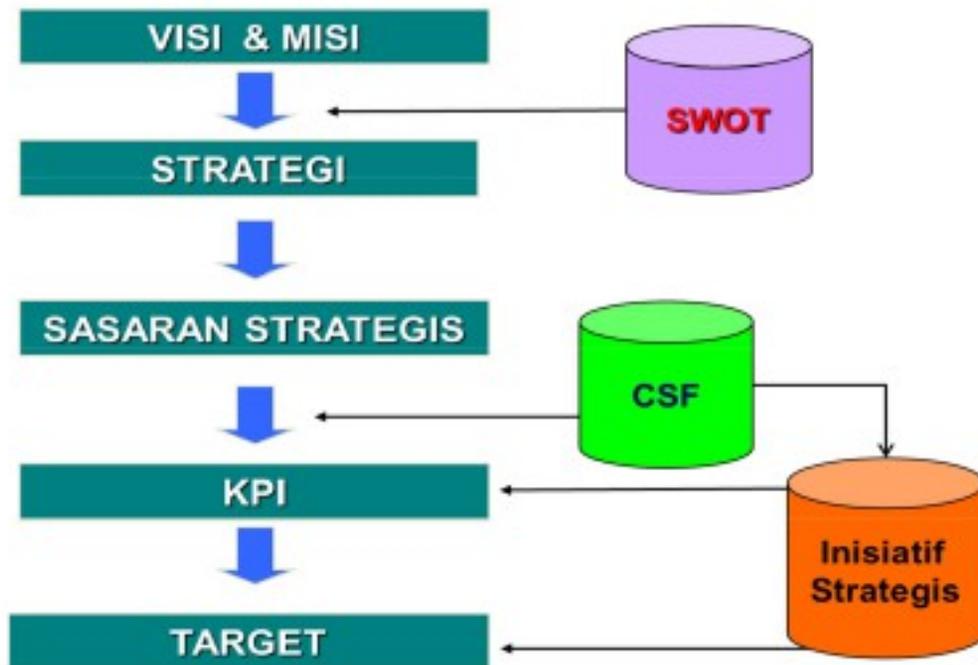


infrastruktur darat, laut dan udara, teknik ketenagaan, sampai manajemen konstruksi. Proyek-proyek yang ditangani Wiratman pada umumnya merupakan milik pemberi tugas dari sektor swasta nasional dan multinasional. Terakhir Wiratman ikut merancang Bandar Udara Internasional Kualanamu di Medan, Sumatera Utara. Proyek terbesar yang akan menjadi landmark karya konstruksi Indonesia jika terwujud kelak adalah perencanaan Jembatan Selat Sunda.

PT. Wiratman, sebagai salah satu perusahaan konsultan terkemuka di Indonesia, telah mencanangkan misi sebagai penyedia karya yang inovatif dan unggul bagi kelestarian lingkungan dan kesejahteraan umat manusia. Sebagai perusahaan konsultan nasional, PT. Wiratman diharapkan mampu untuk membangun kapabilitas dalam melahirkan desain karya anak bangsa yang kreatif dan inovatif dalam bidang konstruksi. Untuk mewujudkan misi tersebut, perusahaan telah menerjemahkan sasaran strategis yang diukur dengan indikator kinerja utama (KPI) yaitu *workable innovation* dan *progress development to knowledge based* sebagai tumpuan asset

informasi. Sasaran strategis ini tertuang dalam peta strategi perusahaan yang merupakan turunan dari strategi perusahaan yang berbasis BSC. Peta strategi dibangun mengikuti metode terstruktur dengan empat perspektif dalam BSC yang menguraikan secara jelas hubungan sebab akibat antar keempat perspektif tersebut. Adapun langkah-langkah pemetaan strategi yang telah dilakukan seperti tergambar sebagai berikut:

Dalam mengeksekusi strategi yang telah dipetakan tersebut, Wiratman mengadopsi 6 tahapan yaitu: (1) Menyusun strategi dengan menggunakan perangkat-perangkat strategis; (2) Merencanakan strategi dengan menggunakan peta strategi dan BSC; (3). Menyelaraskan organisasi dengan strategi melalui cascading peta-peta strategi ke seluruh unit organisasi; (4) Merencanakan operasi melalui penyempurnaan proses kunci dan alokasi sumber daya; (5) pemantauan dan pembelajaran dengan melakukan *review* strategis dan operasional; dan (6) Melakukan pengujian dan penyesuaian berdasarkan kondisi terkini baik internal maupun eksternal.





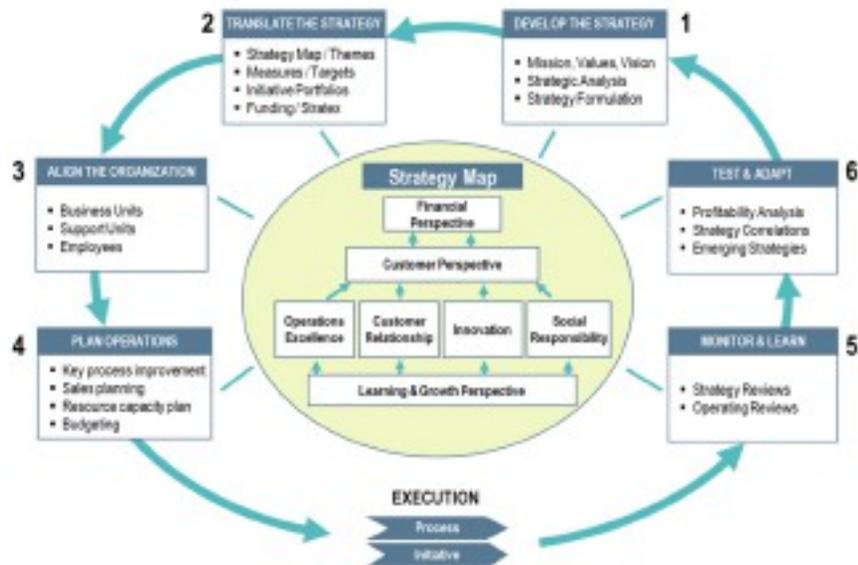
Semua tahapan tersebut dilaksanakan secara terpadu melalui sistem informasi strategis yaitu aplikasi QPR yang diakuisisi Wiratman untuk menjalankan sistem manajemen strategis berbasis BSC.

**Pendekatan Strategi Inovasi**

Menurut Teece (2007) pendekatan strategi itu dapat dibagi atas 3 yaitu strategi *outside-in*, *inside-out* dan *dynamic capabilities*. Pendekatan dari luar ke dalam (*outside-in*) yang dikembangkan oleh Porter (1980) juga dikenal sebagai teori posisi atau pendekatan pasar. Kiat usaha itu intinya adalah mencari posisi yang tepat dalam suatu sektor industri. Lalu, proses penentuan

untuk dapat memiliki keunggulan dan kinerja yang lestari. Kerangka kapabilitas dinamis yang dilontarkan oleh David Teece, (1997) menyatakan bahwa daya saing yang lestari hanya dapat diperoleh jika organisasi memiliki kapasitas untuk terus menerus melakukan penyesuaian dan rekonfigurasi sumber dayanya secara kombinasi menyeluruh, baik internal/ eksternal maupun *tangible/intangible*, untuk merespons perubahan pasar atau teknologi yang cepat.

Pendekatan terakhir inilah yang intensif diterapkan di Wiratman dengan bertumpu pada strategi diferensiasi sebagai strategi bersaing dan strategi pertumbuhan dan diversifikasi sebagai strategi



kiat di memilih industri yang berdaya tarik tinggi dan cakupan pasar, kemudian diikuti dengan memilih posisi yang tepat dan rantai nilai untuk mendukung posisi yang diambil. Kiat dari dalam ke luar (*inside-out*) dimulai dengan memetakan sumber daya yang dimiliki; kemudian dilanjutkan dengan menentukan industri dan strategi apa yang akan dipilih.

Pendekatan sumber daya yang diteorikan oleh Barney (1991) ini mensyaratkan adanya nilai, kelangkaan, tak-tertirukan dan terorganisasi

perusahaan. Salah satu konsekuensi dari pilihan strategi-strategi tersebut diatas adalah perusahaan harus melahirkan produk yang inovatif dan berkualitas. Sebagaimana disebut sebelumnya bahwa perusahaan konsultan konstruksi ditantang untuk lebih inovatif untuk memenuhi tuntutan pasar dan teknologi. Selain itu, Inovasi juga harus dipacu lebih tinggi untuk menciptakan diferensiasi produk yang beragam dengan solusi yang lebih komprehensif. Untuk keperluan itu, perusahaan harus menyediakan akses informasi dan teknologi dalam peningkatan kapasitas SDM dan Manajemen



untuk dapat melakukan inovasi teknis dan bisnis secara berkelanjutan.

### Implementasi Inisiatif Strategis

Dari pendekatan strategi yang diuraikan sebelumnya, implementasi inisiatif strategis yang terkait dengan inovasi teknis dan bisnis PT. Wiratman terdiri dari beberapa program, antara lain Learning & Sharing Session dan Wiratman Innovation Center serta Strategy Management Office (SMO).

1. Learning & Sharing Session. Program ini bertujuan untuk meningkatkan kapabilitas inovasi para engineers Wiratman dalam bentuk sesi presentasi dan diskusi untuk proyek-proyek yang telah atau sedang dikerjakan. Setiap Project Manager atau Team Leader diwajibkan untuk menulis lesson learned dalam bentuk pemaparan terpadu. Selain itu, perusahaan juga bekerjasama dengan PPM Management mengadakan Learning Session dengan mengundang pembicara-pembicara luar secara berkala untuk memaparkan hal-hal yang terkait dengan program-program inisiatif strategis Wiratman. Selain itu perusahaan juga menyiapkan pelatihan-pelatihan dan workshop terakit dengan piranti lunak desain yang terkini dan teknologi konstruksi dari mitra usaha/vendor.
2. Wiratman Innovation Center. Program ini antara lain memfasilitasi suatu pengembangan data base pengetahuan berbasis web sebagai wahana pembelajaran secara elektronik. Perusahaan juga mengadakan Innovation Award Program berupa lomba karya tulis inovasi bagi karyawan dengan menominasikan proyek-proyek yang telah dilaksanakan dan memenuhi kriteria-kriteria inovasi yang ditetapkan. Program lomba ini juga menjadi jembatan penghubung untuk program sejenis yang diadakan oleh pihak luar.
3. Strategy Management Office (SMO). Untuk mengawal implementasi strategi perusahaan baik di tingkat strategis maupun operasional seperti eksekusi program-program di atas, PT. Wiratman membentuk unit Strategy

Management Office (SMO) yang merupakan inovasi bisnis untuk meningkatkan daya saing perusahaan. Tidak banyak perusahaan konstruksi nasional baik kontraktor maupun konsultan yang secara utuh mengadopsi sistem manajemen strategi yang berbasis BSC. SMO bertanggung

jawab atas sistem manajemen strategi untuk memastikan bahwa semua komponen-komponen perencanaan, pelaksanaan dan umpan-baliknya sudah ada dan terkait satu sama lain dalam suatu sistem siklus tertutup. SMO juga memfasilitasi pelaksanaan proses-proses lintas bidang dan fungsi, termasuk proses-proses untuk membangun peta strategi, menelaraskan bagianbagian dengan strategi, melakukan *review* dan menyesuaikan strategi perusahaan.

Pelaksanaan insiatif strategis ini juga dipantau dan diukur secara berkala melalui Indikator Kinerja Utama (KPIU) untuk masing-masing program tersebut di atas. Salah satu program SMO ini adalah klinik divisi untuk menemukenali proses bisnis dan kinerja dari setiap divisi usaha di PT. Wiratman.

### Evaluasi Strategi

Salah satu indikator keberhasilan inovasi bisnis dengan diterapkannya sistem manajemen strategi berbasis BSC adalah tingkat pertumbuhan dan profitabilitas perusahaan. Dari hasil evaluasi Semester 1 tahun 2013, pertumbuhan revenue perusahaan meningkat sebesar 36% dan tingkat profitabilitas perusahaan mengingkat sebesar 205% jika dibandingkan dengan priode yang sama pada tahun 2011. Dengan capaian ini, dapat dikatakan bahwa strategi yang telah dilakukan oleh PT. Wiratman dalam meningkatkan daya saing mulai berhasil.

Untuk indikator inovasi teknis, dalam kurun waktu 10 tahun terakhir PT. Wiratman secara konsisten berbagi pengetahuan karya inovasi di berbagai forum bahkan beberapa prestasi telah diraih, antara lain yaitu (1) Tahun 2003 menerima penghargaan Karya Konstruksi untuk Bangunan Pantai Underwater Sill, Tuban dari Menteri Permukiman dan Prasarana Wilayah; (2) Pemakalah dalam Konferensi Nasional Rekayasa Kegempaan ke II tahun 2004 terkait perencanaan tahan gempa Gedung Sudirman Place, Jakarta; (3) Pada konferensi internasional bidang geoteknik ke 3 (3ICGE-9YMISGE) tahun 2005 menyampaikan makalah tentang kombinasi pondasi dalam dan dangkal pada kondisi tanah lunak di proyek kantor BCA, Pontianak. Pada tahun yang sama juga berbagi solusi inovatif dalam sebuah seminar di Jakarta tentang perencanaan Struktur Menara Kembar Tiga French Walk, Kelapa Gading Square, Jakarta; (4) Tahun 2006 menjadi pemakalah terkait Peran Geologi Teknik dalam Perencanaan Proyek



Infrastruktur dengan kasus proyek PLTP Kamojang Unit 4, Jawa Barat (5) Dalam forum berjudul "Smart and Sustainable Infrastructure" di Bandung tahun 2007 mengangkat topik "Pembangunan Kawasan Rasuna Epicentrum dari Segi Teknik Sipil & Struktur yang Cerdas dan Berkelanjutan"; (6) Tahun 2007 dalam Seminar Nasional Bendungan Besar memaparkan "Penerapan Teknologi Cut Off Wall Beton Plastis pada Konstruksi Bendungan Keuliling"; (7) Menerima penghargaan Karya Konstruksi untuk Kategori Teknologi Konstruksi (Peringkat 1) tahun 2008 atas "Solusi Inovatif Pembangunan Waduk Keuliling-NAD" dari Menteri PU. Makalah dengan judul yang sama juga mendapat penghargaan sebagai Karya Tulis Ilmiah Konstruksi tahun 2008; (8) Menyampaikan makalah dalam konferensi HATTI tahun 2009 terkait inovasi pada pondasi rakit di proyek Apartemen The Wave, Jakarta; (9) Menerima PII Engineering Award 2010 Adhikara Rekayasa (emas) dari Persatuan Insinyur Indonesia untuk proyek Waduk Keuliling-NAD; dan baru baru ini (10) memaparkan struktur bangunan tinggi yang unik dari gedung MNC Tower 2 Jakarta pada konferensi internasional CECAR tahun 2013.

Prestasi tersebut diperoleh tidak terlepas dari peran dan reputasi Prof. Wiratman Wangsadinata sebagai akademisi dan praktisi industri konstruksi nasional dan internasional.

### Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan mengenai strategi peningkatan daya saing melalui inovasi yang telah diuraikan sebelumnya, dapat disampaikan beberapa kesimpulan sebagai berikut:

- Meningkatkan aksesibilitas informasi dan teknologi melalui database pengetahuan dapat menjadi sumbu pemicu pembelajaran kreatif dan sekaligus wahana riset dan pengembangan yang akan mendorong inovasi.
- Meningkatkan kapasitas SDM melalui program pembelajaran berkala dan berkelanjutan dapat menjadi titik kunci dalam melahirkan karya teknis yang inovatif dan berkualitas sesuai dengan tuntutan pasar.
- Meningkatkan kapasitas manajemen dengan melaksanakan sistem manajemen strategi berbasis BSC dapat menjadi titik awal dari proses inovasi bisnis dalam mewujudkan visi dan misi perusahaan.

### Referensi

Barney, J. (1991). Firm Resources and Sustained Competitive Advantage, *Journal of Management*, 17(1), 99-120.

Flanagan, Roger, Weisheng Lu, Liyin Shen, and Carol Jewell, (2007).

Competitiveness in Construction: A Critical Review of Research, *Construction Management and Economics*, 25 (9), pp. 989-1000.

Kaplan, R.S., & David, P.N. (2008). *The Execution Premium: Linking Strategy to Operations for Competitive Advantage*. Boston: Harvard Business School.

Porter, M. (1980) *Competitive Strategy: Techniques for Analysis Industries and Competitors*. New York: Free Press

Porter, M. (1990). *The competitive advantages of nations*. New York: Free Press

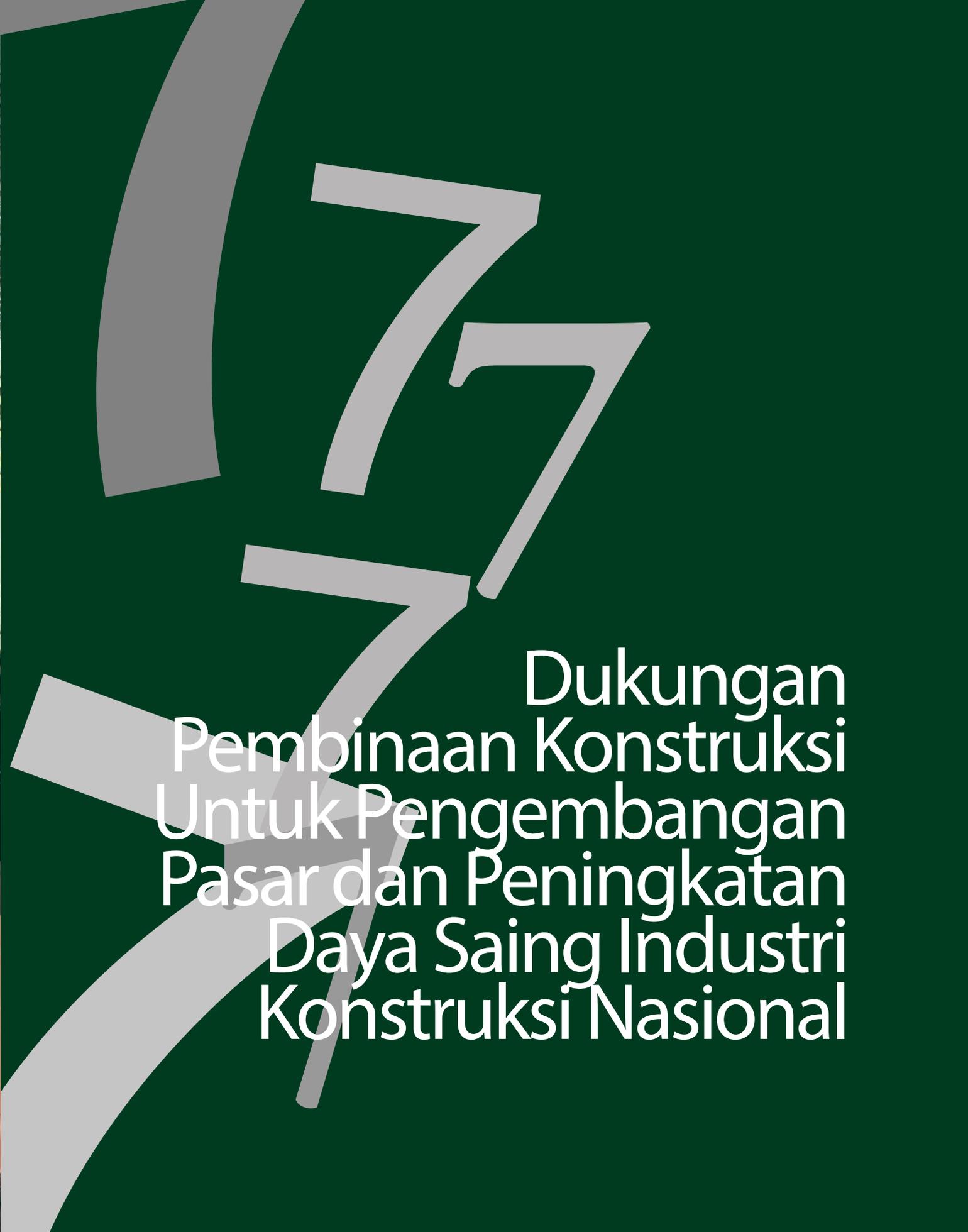
Pusat Pembinaan Sumber Daya Investasi (2010) *Pengikatan pengelolaan kontrak kerja konstruksi dalam mendukung daya saing konstruksi industri nasional*. Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum RI

Teecce, D. J., Pisano, G., & Shuen, A. (1997). *Dynamic Capabilities and Strategic Management*. *Strategic Management Journal*, 18(7), 509–533.

Wiratman & Associates (2011). *35 Tahun Inovasi Anak Negeri*. Jakarta: Mitrawira Aneka Guna

Yitmen, I. (2011). *Intellectual Capital: A Competitive Asset for Driving Innovation In Engineering Design Firms*, 23(2), 3-19





Dukungan  
Pembinaan Konstruksi  
Untuk Pengembangan  
Pasar dan Peningkatan  
Daya Saing Industri  
Konstruksi Nasional



# Pengembangan Pasar dan Peningkatan Daya Saing Industri Konstruksi Nasional

**Ir. Mochammad Natsir, M.Sc.**

*Kepala Pusat Pembinaan Sumber Daya Investasi*

**Ir. Agita Wijayanto, M.Sc.**

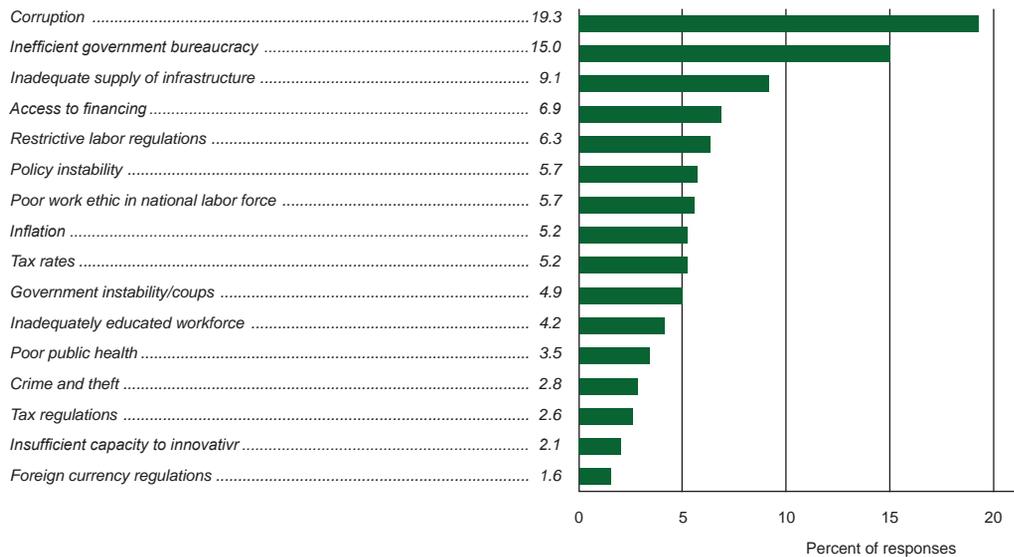
Ketersediaan infrastruktur yang memadai erat kaitannya dengan pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat. Disamping itu, infrastruktur juga menjadi salah satu tolok ukur penentu daya saing suatu negara. Namun kenyataannya, investasi suatu negara pada bidang infrastruktur tidak selamanya menunjukkan perkembangan yang stabil. Ketika negara mengalami tekanan ekonomi, pemerintah cenderung akan mengurangi anggaran pembangunan infrastruktur dari pada anggaran belanja lainnya.

**M**enurut Global Competitiveness Report 2013-2014, Indonesia berada pada peringkat 38 dari 148 negara yang dinilai (meningkat 12 peringkat dibandingkan tahun 2012-2013). Kenaikan peringkat ini dikarenakan Indonesia mampu meningkatkan pembangunan infrastruktur seperti jalan, pelabuhan, fasilitas air bersih hingga pembangkit listrik. Meskipun mengalami kenaikan pesat, tetapi posisi Indonesia tersebut masih berada di bawah Thailand (peringkat 37), Brunei Darussalam (peringkat 26), dan Malaysia (peringkat 24). Indonesia hanya lebih baik dari Filipina (peringkat 59) dan Vietnam (peringkat 70). Dengan posisi tersebut, Indonesia tetap harus meningkatkan penyediaan infrastruktur yang memadai bagi masyarakat sehingga dapat lebih meningkatkan daya saingnya.

Pemerintah telah menghitung kebutuhan dana untuk pembiayaan infrastruktur periode 2010-2014, yaitu sebesar Rp 1.924 triliun. Kebutuhan

tersebut diperhitungkan berdasarkan asumsi, bahwa untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi dari 5,5-5,6% pada Tahun 2010 menjadi 7,0-7,7% pada tahun 2014 diperlukan dana pembangunan infrastruktur minimal sebesar 5% dari PDB per Tahun. Kebutuhan tersebut diharapkan dapat dipenuhi dari berbagai sumber, yaitu APBN sebesar Rp 560 triliun (29%), APBD sebesar Rp 355 triliun (18%), BUMN dan BUMD sebesar Rp 341 triliun (18%), serta dari swasta sebesar Rp 345 triliun (18%). Dalam hal ini masih terdapat kekurangan (gap) pendanaan sebesar Rp 324 triliun (17%).

Berdasarkan kondisi tersebut, Indonesia mempunyai tantangan besar dalam membangun infrastruktur yang memadai, mengingat terdapat gap antara kebutuhan pendanaan dan kemampuan pemerintah untuk membangun infrastruktur. Berbagai upaya perlu dilakukan untuk mewujudkan infrastruktur yang merata dan berkualitas baik, antara lain melalui peningkatan peran swasta dalam pembangunan infrastruktur melalui Kerjasama Pemerintah dan Swasta (KPS). Untuk mendorong KPS tersebut, Pemerintah



telah dan akan terus memberikan berbagai upaya fasilitasi antara lain dalam bentuk dukungan regulasi, pembentukan lembaga, dan dukungan pendanaan (fiskal).

Berbagai dukungan Pemerintah tersebut pada akhirnya bertujuan untuk menciptakan industri konstruksi yang efektif, efisien, dan berdaya saing tinggi. Industri konstruksi memiliki struktur, persaingan, dan strategi usaha yang sangat berbeda dengan industri lainnya dimana industri konstruksi sangat tergantung dari permintaan baik dari swasta, pemerintah, atau kerjasama pemerintah dan swasta, serta tergantung industri pendukung seperti material atau bahan bangunan dan peralatan konstruksi. Dalam mengembangkan industri konstruksi, diperlukan upaya pengembangan pasar secara berkelanjutan sehingga dapat menjamin kesinambungan bisnis di sektor konstruksi. Pelaku sektor konstruksi di Indonesia tidak hanya berasal dari dalam negeri tetapi juga dari luar negeri. Sehingga diperlukan kebijakan pembinaan konstruksi yang menjadikan industri konstruksi nasional dapat menguasai pasar konstruksi dalam negeri.

Pada tahun 2015, Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) akan mulai diberlakukan untuk mewujudkan ASEAN sebagai kawasan perekonomian yang solid dan diperhitungkan dalam perekonomian internasional. Tujuan yang hendak dicapai dalam MEA adalah adanya aliran

bebas barang, jasa, dan tenaga kerja terlatih (skilled labor), serta aliran investasi yang lebih bebas. Indonesia yang mempunyai luas wilayah 5.020.606 Km<sup>2</sup> dan penduduk terbanyak di ASEAN tentunya merupakan pasar potensial untuk aliran masuk barang, jasa, dan tenaga kerja bagi negara lain di ASEAN.

Untuk menghadapi tantangan implementasi MEA 2015 tersebut, perlu adanya suatu unit kerja yang dapat memfasilitasi peningkatan efisiensi investasi infrastruktur, sinergi antara sektor dan industri konstruksi, serta membina peningkatan daya saing industri konstruksi nasional. Berdasarkan hal itu, maka dibentuklah Pusat Pembinaan Sumber Daya Investasi, yang merupakan unit kerja eselon II di lingkungan Kementerian Pekerjaan Umum. Pusat Pembinaan Sumber Daya Investasi telah mencoba menyusun *roadmap* pembinaan sumber daya investasi infrastruktur, yang merupakan kerangka kerja (*framework*) dan petunjuk utama (*guiding principles*) untuk melaksanakan fungsi pembinaan sumber daya investasi agar diperoleh efisiensi infrastruktur dan peningkatan daya saing industri konstruksi nasional.

### ARSITEKTUR PEMBINAAN SUMBER DAYA INVESTASI

Pada dasarnya pembangunan infrastruktur merupakan kewajiban Pemerintah, namun hal ini tidak berarti bahwa pembangunan infrastruktur



merupakan wewenang mutlak pemerintah. Masyarakat (investor) harus dilibatkan dalam berbagai tahapan pembangunan. Namun kenyataannya tingkat investasi infrastruktur belum berjalan sebagaimana yang diharapkan. Beberapa isu strategis dalam investasi infrastruktur dan sektor konstruksi, antara lain:

- 1) Resiko investasi yang tinggi  
Investasi infrastruktur membutuhkan pendanaan yang besar dan memiliki jangka waktu pengembalian investasi yang panjang. Oleh karena itu, selama siklus hidup pengembangan infrastruktur akan banyak kemungkinan timbulnya resiko.
- 2) Biaya transaksi ekonomi tinggi  
Biaya transaksi ekonomi dalam investasi infrastruktur masih tinggi karena transparansi dan prediktabilitas penyelenggaraan investasi masih rendah.
- 3) Kredibilitas investor diragukan  
Kredibilitas investor menjadi isu penting dalam mengurangi "brokerage" dalam investasi infrastruktur, termasuk aksi jual beli kontrak kerjasama pemerintah dan swasta dalam pembangunan infrastruktur.
- 4) Rantai pasok material dan peralatan konstruksi belum kokoh  
Pada daerah-daerah tertentu, distribusi material dan peralatan konstruksi tidak lancar karena infrastruktur pendukung sistem logistik material dan peralatan konstruksi seperti keterbatasan kapasitas pelabuhan dan angkutan. Ketergantungan material dan peralatan konstruksi impor juga masih tinggi.
- 5) Kapasitas industri konstruksi masih rendah  
Kapasitas pelaku industri konstruksi dirasakan masih rendah karena keterbatasan kompetensi SDM, kemampuan teknologi dan daya saing perusahaan /pelaku usaha di sektor konstruksi masih rendah.
- 6) Distorsi pasar konstruksi masih besar  
Persaingan di pasar konstruksi masih belum sehat, dimana masih terjadi kondisi coligapolistik monopsoni.
- 7) Pembebasan lahan masih sangat rumit / kompleks  
Pembebasan lahan untuk pembangunan infrastruktur sering menjadi hambatan dalam investasi infrastruktur.
- 8) Biaya pemulihan (*cost recovery*) investasi rendah  
Tingkat biaya pemulihan selama periode operasi infrastruktur dapat berubah

dan bahkan sulit diprediksi karena ketidakpastian dari munculnya risiko selama penyelenggaraan infrastruktur.

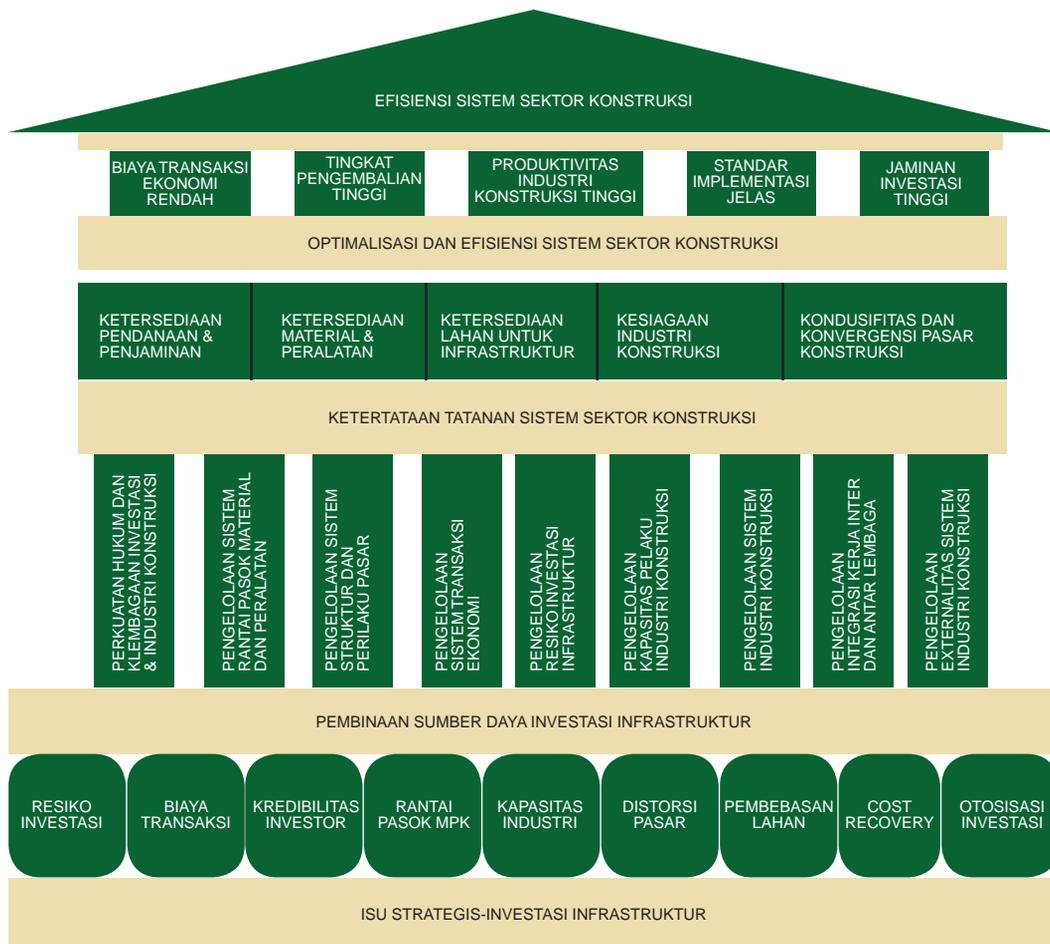
- 9) Otorisasi investasi tumpang tindih  
Tumpang tindih kewenangan dalam penanaman modal (investasi) termasuk birokrasi perijinan menjadi isu yang sering disampaikan oleh para investor.

Pembinaan sumber daya investasi harus dapat merespon isu-isu strategis tersebut melalui pengaturan, pemberdayaan, dan pengawasan secara berkesinambungan untuk mencapai sistem sektor konstruksi yang tertata, antara lain melalui program-program berikut:

- a. Perkuatan kerangka hukum dan kelembagaan, termasuk kebijakan investasi infrastruktur dan industri konstruksi  
Program ini dimaksudkan untuk memastikan perangkat peraturan perundangan investasi infrastruktur dan industri konstruksi menjamin kondusifitas dan kepastian usaha serta prediktabilitas atas berbagai resiko investasi infrastruktur.
- b. Pengelolaan sistem rantai pasok material dan peralatan konstruksi  
Produksi dan distribusi material dan peralatan konstruksi sangat mempengaruhi kelancaran implementasi investasi infrastruktur dalam industri konstruksi. Program pengelolaan rantai pasok material dan peralatan konstruksi dimaksudkan untuk menjamin pemenuhan, efisiensi, kemandirian, dan ekspansi rantai pasok material dan peralatan konstruksi secara nasional.
- c. Pengelolaan struktur, perilaku, dan kinerja pasar konstruksi  
Program ini dimaksudkan untuk menjamin pasar konstruksi agar lebih kondusif dan konvergen serta tidak distortif, termasuk mampu meminimalisasi asimetri pasar dan entry barrier bagi industri konstruksi nasional.
- d. Pengelolaan sistem biaya transaksi ekonomi industri konstruksi  
Program ini dimaksudkan untuk mengurangi biaya transaksi ekonomi di sektor konstruksi, termasuk menghilangkan praktek-praktek pungutan liar dan ketidakjelasan dalam transaksi di sektor konstruksi.
- e. Pengelolaan resiko investasi infrastruktur  
Program ini dimaksudkan untuk memitigasi



- resiko investasi infrastruktur melalui pengembangan sistem identifikasi resiko yang komprehensif (risk registered), analisis resiko yang mendalam, dan pengembangan opsi respon resiko, baik dengan prinsip eliminasi, reduksi dan pengalihan.
- f. **Pengelolaan kapasitas pelaku industri konstruksi**  
Investasi infrastruktur memerlukan para pelaku industri konstruksi, termasuk para profesional. Program ini dimaksudkan untuk meningkatkan kapasitas, kompetensi, dan daya saing pelaku industri konstruksi seperti investor, manajer proyek, konsultan, kontraktor, pemasok serta para pelaku lainnya.
  - g. **Pengelolaan sistem sektor konstruksi**  
Program ini dimaksudkan untuk memperkuat interaksi, kontribusi, dan sinergi setiap bagian (subsistem) dari sistem sektor konstruksi.
  - h. **Pengelolaan integrasi kerja inter dan antar institusi pemerintah**  
Program ini dimaksudkan untuk meningkatkan koordinasi, kooperasi, dan kolaborasi atas pelaksanaan tugas pokok dan fungsi inter dan antar institusi pemerintah yang terkait dengan investasi infrastruktur dan pembinaan sektor/industri konstruksi.
  - i. **Pengelolaan eksternalitas sistem sektor konstruksi**  
Program ini dimaksudkan untuk mengurangi implikasi dari faktor eksternal terhadap investasi infrastruktur dan atau industri konstruksi.



Gambar 1. Arsitektur Pembinaan Sumber Daya Investasi

Program-program tersebut bertujuan untuk menjadikan sistem sektor konstruksi yang lebih tertata sehingga akan menghasilkan ketersediaan pendanaan dan penjaminan investasi infrastruktur, ketersediaan material dan peralatan konstruksi, ketersediaan lahan, kesiagaan (*readiness, agility, and preparedness*) industri konstruksi, dan ketersediaan sistem penyelenggaraan investasi dan konstruksi (*project delivery system*). Kondisi ini diharapkan memperlancar realisasi investasi infrastruktur. Kelancaran investasi infrastruktur ini dicirikan dengan biaya transaksi ekonomi rendah, tingkat pengembalian tinggi, produktifitas industri konstruksi tinggi, serta standar implementasi investasi jelas (kepastian hukum) dan jaminan investasi tinggi.

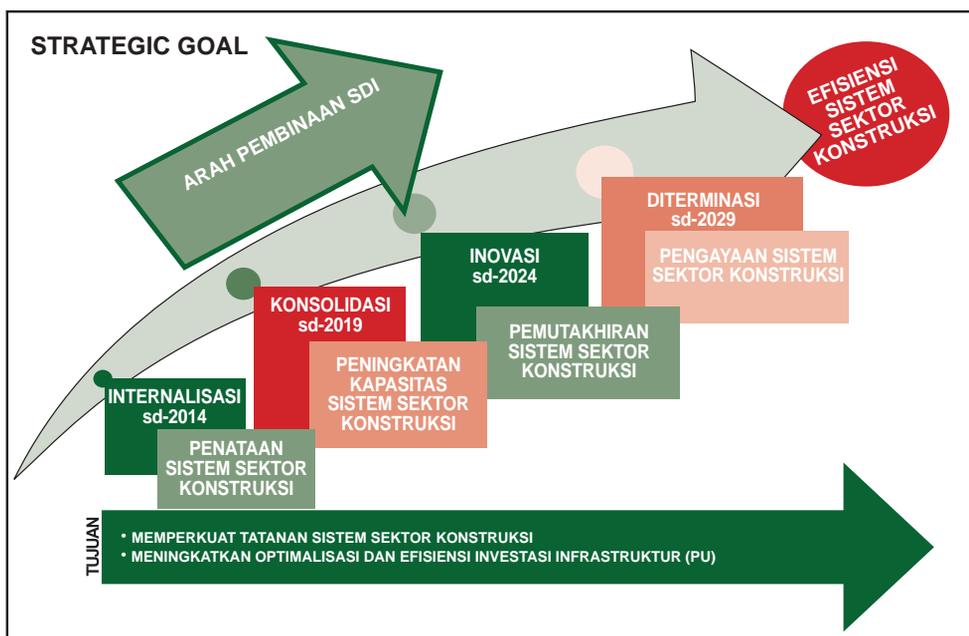
**ARAH DAN TAHAPAN PEMBINAAN SUMBER DAYA INVESTASI**

dan efisiensi operasi layanan sepanjang siklus hidup dari aset infrastruktur tersebut.

Arah pembinaan sumber daya investasi ini merupakan perencanaan jangka panjang, yang memerlukan waktu pencapaian selama 20 tahun dengan periode 2010-2030 yang terbagi dalam 4 tahap. Tahapan-tahapan tersebut, adalah sebagai berikut:

- a. Tahap Internalisasi (sd-2014)
 

Tahapan ini bertujuan untuk memahami kondisi eksisting sumber daya investasi infrastruktur, kerangka regulasi dan kebijakan yang sudah dikembangkan, serta sistem sektor konstruksi. Fokus tahapan ini adalah melakukan identifikasi, pengkajian, dan pemetaan berbagai permasalahan dan kebutuhan sumber daya investasi, regulasi, dan kebijakan serta kondisi pasar dan industri konstruksi.



Gambar 2. Arah dan Tahapan Pembinaan Sumber Daya Investasi 2010-2030

Untuk memperkuat tatanan sistem sektor konstruksi dan meningkatkan optimalisasi dan efisiensi investasi infrastruktur pekerjaan umum, Pusat Pembinaan Sumber Daya Investasi telah menetapkan arah (*strategic goal*) pembinaan sumber daya investasi yaitu efisiensi sistem sektor konstruksi, yang meliputi efisiensi ekonomi investasi, efisiensi penyelenggaraan konstruksi,

- b. Tahap Konsolidasi (sd-2019)
 

Tahapan ini berupaya untuk meningkatkan kapasitas sistem sektor konstruksi untuk memantapkan ketertataan sistem sektor konstruksi yang telah dihasilkan pada tahap internalisasi. Pada tahapan ini, fokus pembinaan sumber daya investasi adalah memantapkan peran dan fungsi kelembagaan



yang diperlukan sebagai determinan kelancaran investasi infrastruktur, misalnya peningkatan kapasitas tata kelola dan tata laksana transaksi investasi investor dan pemerintah untuk investasi infrastruktur sektor swasta, memantapkan peran industri konstruksi, memperkuat rantai pasok material dan peralatan konstruksi, menghilangkan hambatan-hambatan transaksi investasi, transaksi konstruksi dan transaksi pengoperasian infrastruktur bagi peningkatan kualitas layanan dan mempercepat serta memperbesar pengembalian (*cost recovery*).

Tahap konsolidasi dapat dilakukan secara *fast track* dengan tahap internalisasi, yang akan menghasilkan kerangka kebijakan dan kelembagaan (*policy & institutional framework*) yang berupa norma, standar, pedoman maupun kriteria untuk menjadikan sistem konstruksi menjadi lebih sinkron, sesuai, serasi, dan saling melengkapi, misalnya dalam konteks penataan sistem pembiayaan investasi, penataan sistem pembebasan lahan, penataan pasar konstruksi atau perusahaan konstruksi, penataan industri konstruksi, penataan rantai pasok material dan peralatan konstruksi.

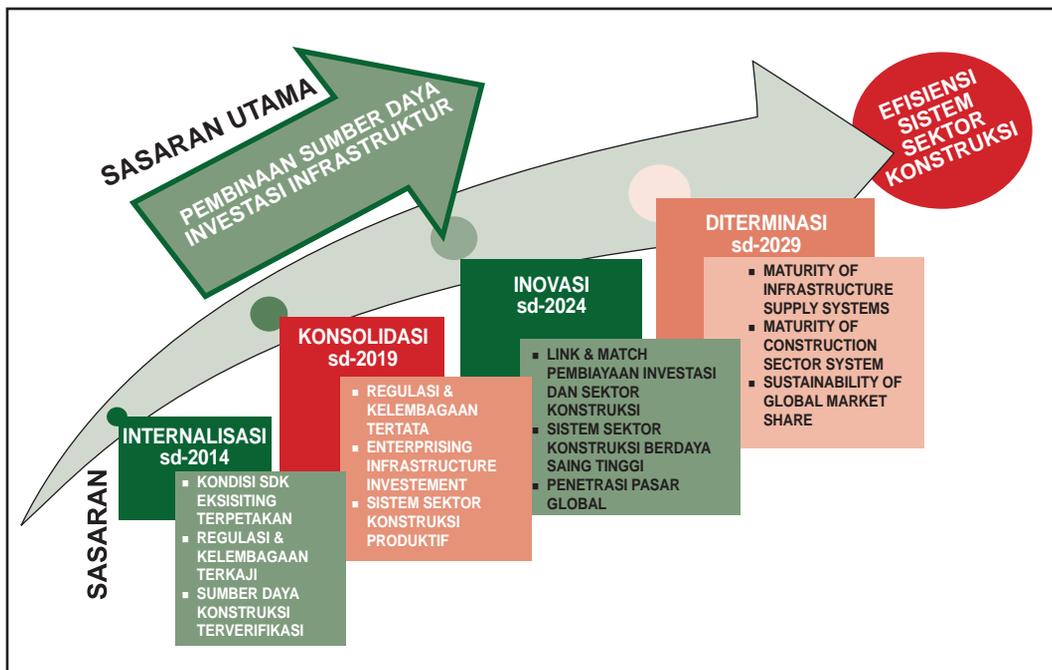
c. Tahap Inovasi (sd-2024)

Setelah dilakukan penataan dan peningkatan kapasitas sistem konstruksi, maka langkah selanjutnya adalah melakukan pemutakhiran sistem sektor konstruksi. Pemutakhiran ini diperlukan untuk merespon berbagai perubahan dan tuntutan baru dari investasi infrastruktur sehingga dapat dilakukan pembaharuan atau penyesuaian atau penyempurnaan atas berbagai kebijakan dan kelembagaan.

d. Tahap Determinasi (sd-2029)

Tahapan ini dimaksudkan sebagai upaya membuat sistem sektor konstruksi semakin canggih (*advance*). Pada tahapan ini, pembinaan sumber daya investasi fokus pada upaya-upaya pengayaan sistem sektor konstruksi agar lebih produktif dan kondusif bagi keberhasilan investasi infrastruktur, termasuk konstruksi dan pengoperasian aset infrastruktur. Pembinaan sumber daya investasi pada tahap ini juga harus mampu menghasilkan sistem sektor konstruksi yang memenangkan globalisasi investasi infrastruktur dan konstruksi.

Sasaran utama yang hendak dicapai dalam pembinaan sumber daya investasi pada setiap



Gambar 3. Sasaran Utama Pembinaan Sumber Daya Investasi

tahapannya, adalah sebagai berikut.

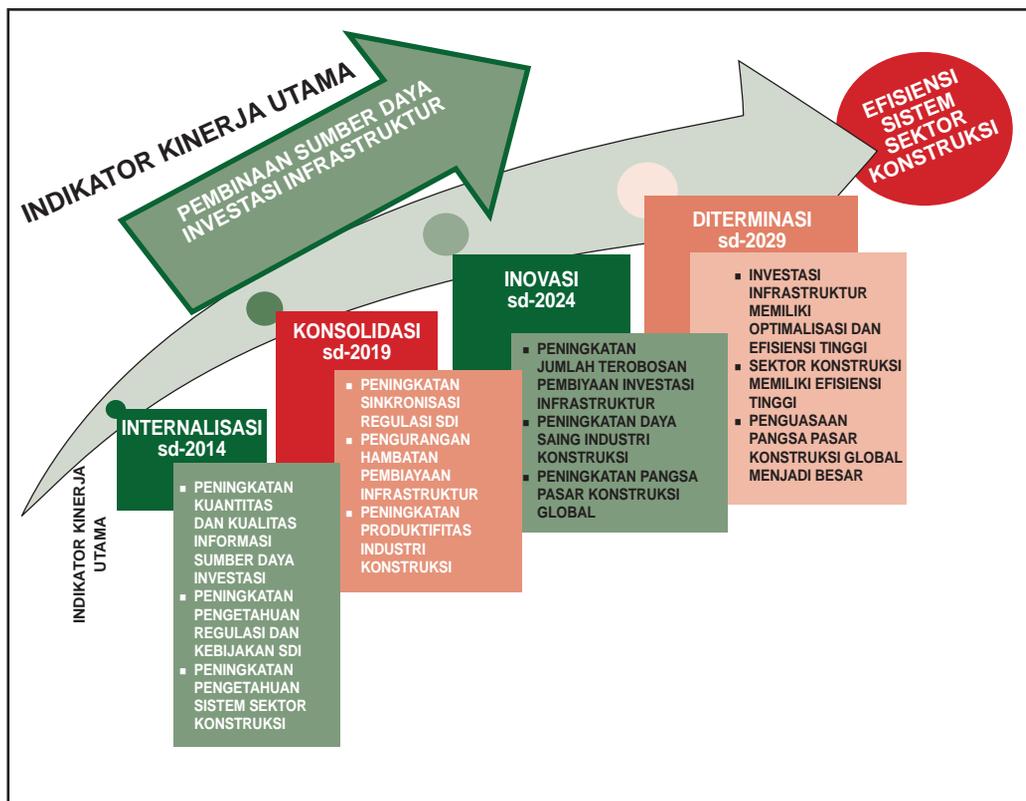
- Tahap Internalisasi
  - (1) Kondisi eksisting sumber daya investasi terpetakan secara komprehensif;
  - (2) Regulasi dan kelembagaan terkait sumber daya investasi terkaji; dan
  - (3) Kondisi eksisting sistem sektor konstruksi terverifikasi secara lengkap.
- Tahap Konsolidasi
  - (1) Regulasi dan kelembagaan sumber daya investasi infrastruktur tertata;
  - (2) Investasi infrastruktur berbasis sistem perusahaan (enterprising) dan berbasis bisnis telah terjadi di lingkungan pemerintahan; dan
  - (3) Sistem sektor konstruksi produktif dalam menghasilkan infrastruktur.
- Tahap Inovasi
  - (1) Keterkaitan dan terpaduan pembiayaan investasi dan sistem sektor konstruksi;
  - (2) Sistem sektor konstruksi berdaya saing tinggi; dan
  - (3) Industri konstruksi nasional dapat melakukan penetrasi pada pasar global secara luas.
- Tahapan Determinasi
  - (1) Kematangan (*maturity*) pengadaan infrastruktur;
  - (2) Kematangan (*maturity*) sistem sektor konstruksi; dan
  - (3) Keberlanjutan pengusahaan pangsa pasar konstruksi global.

**INDIKATOR KINERJA UTAMA PEMBINAAN SUMBER DAYA INVESTASI**

Berdasarkan sasaran utama yang telah disebutkan tersebut, indikator kinerja utama pembinaan sumber daya investasi adalah sebagai berikut.

Melalui indikator kinerja utama tersebut, diharapkan pembinaan sumber daya investasi dapat berkontribusi pada hal-hal berikut ini, antara lain:

- 1) Peningkatan jumlah transaksi investasi infrastruktur oleh sektor swasta;



Gambar 4. Utama Pembinaan Sumber Daya Investasi Indikator Kinerja

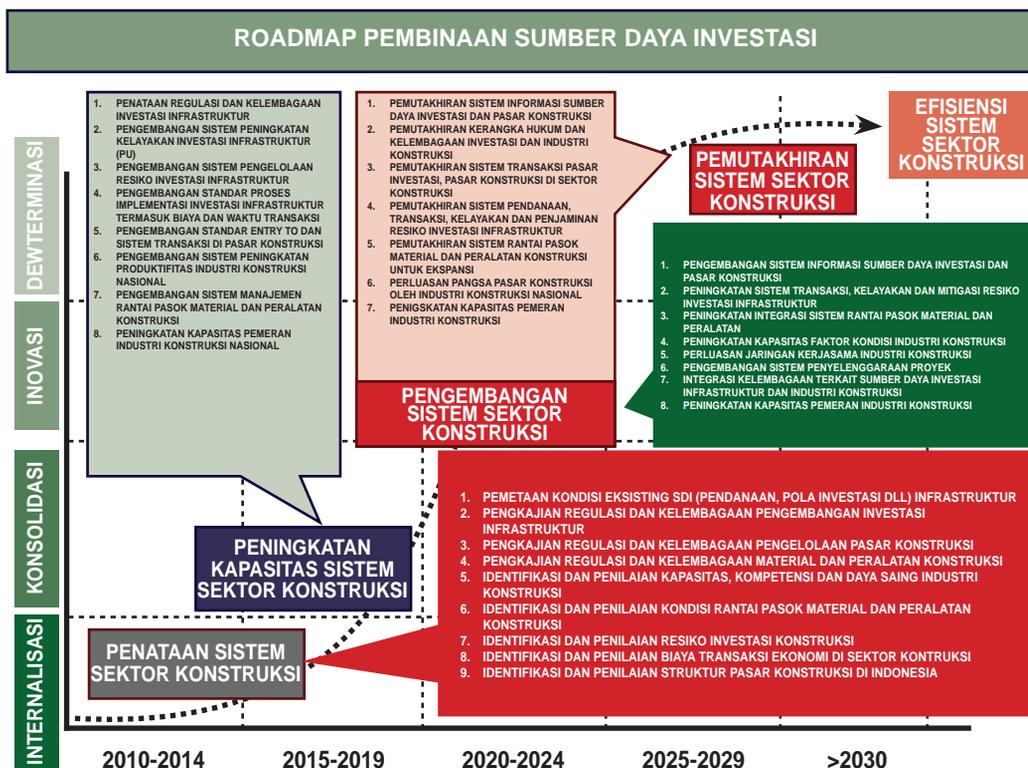


- 2) Peningkatan jumlah infrastruktur terbangun oleh sektor swasta;
- 3) Peningkatan jumlah infrastruktur teroperasikan oleh sektor swasta;
- 4) Penurunan biaya transaksi dalam investasi infrastruktur oleh sektor swasta;
- 5) Pengurangan besaran risiko investasi infrastruktur oleh sektor swasta;
- 6) Peningkatan kemandirian pemasokan material dan peralatan konstruksi;
- 7) Peningkatan jumlah rancang bangun infrastruktur yang dilaksanakan oleh industri konstruksi nasional.

### ROADMAP PEMBINAAN SUMBER DAYA INVESTASI

*Roadmap* pembinaan sumber daya investasi merupakan kerangka kerja implementasi arsitektur pembinaan sumber daya investasi, yang disesuaikan dengan tahapan pembinaan sumber daya investasi. Di dalam roadmap ini, pokok-pokok agenda 5 tahunan dikembangkan sesuai dengan tahapan pembinaan sumber daya investasi.

- Tahap Internalisasi (sd-2014), roadmap pembinaan sumber daya investasi mencakup agenda-agenda berikut, antara lain:
  - 1) Pemetaan kondisi eksisting sumber daya investasi (pendanaan, pola investasi dll) infrastruktur;
  - 2) Pengkajian regulasi dan kelembagaan pengembangan pola investasi infrastruktur;
  - 3) Pengkajian regulasi dan kelembagaan pengelolaan pasar konstruksi;
  - 4) Pengkajian regulasi dan kelembagaan material dan peralatan konstruksi;
  - 5) Identifikasi dan penilaian kapasitas, kompetensi, dan daya saing industri konstruksi;
  - 6) Identifikasi dan penilaian kondisi rantai pasok material dan peralatan konstruksi;
  - 7) Identifikasi dan penilaian risiko investasi infrastruktur;
  - 8) Identifikasi dan penilaian biaya transaksi ekonomi di sektor konstruksi;
  - 9) Identifikasi dan penilaian struktur pasar konstruksi di Indonesia;
  - 10) Peningkatan kapasitas pemeran/pelaku industri konstruksi.
- Tahap Konsolidasi (sd-2019), roadmap pembinaan sumber daya investasi mencakup agenda-agenda berikut, antara lain:
  - 1) Penataan regulasi dan kelembagaan investasi infrastruktur;
  - 2) Pengembangan sistem peningkatan kelayakan investasi infrastruktur pekerjaan umum;
  - 3) Pengembangan sistem pengelolaan risiko investasi infrastruktur;
  - 4) Pengembangan standar proses implementasi investasi infrastruktur termasuk biaya dan waktu transaksi;
  - 5) Pengembangan standar *entry to* dan sistem transaksi di pasar konstruksi;
  - 6) Pengembangan sistem peningkatan produktifitas industri konstruksi nasional;
  - 7) Pengembangan sistem manajemen rantai pasok material dan peralatan konstruksi;
  - 8) Peningkatan kapasitas pemeran industri konstruksi nasional.
- Tahap Inovasi (sd-2024), program roadmap pembinaan sumber daya pada tahapan ini mencakup agenda-agenda berikut, antara lain:
  - 1) Peningkatan sistem informasi sumber daya investasi dan pasar konstruksi;
  - 2) Peningkatan sistem transaksi, kelayakan dan mitigasi risiko investasi infrastruktur;
  - 3) Peningkatan integrasi sistem rantai pasok material dan peralatan;
  - 4) Peningkatan kapasitas faktor kondisi industri konstruksi;
  - 5) Perluasan jaringan kerjasama industri konstruksi;
  - 6) Pengembangan sistem penyelenggaraan proyek;
  - 7) Integrasi kelembagaan terkait sumber daya investasi infrastruktur dan industri konstruksi;
  - 8) Peningkatan kapasitas pemeran industri konstruksi.
- Tahapan Determinasi (sd-2029), program *roadmap* pembinaan sumber daya investasi pada tahapan ini mencakup agenda-agenda berikut, antara lain:
  - 1) Pemutakhiran sistem informasi sumber daya investasi dan pasar konstruksi;



Gambar 5. Roadmap Pembinaan Sumber Daya Investasi

- 2) Pemutakhiran kerangka hukum dan kelembagaan investasi dan industri konstruksi;
- 3) Pemutakhiran sistem transaksi pasar investasi, pasar konstruksi di sektor konstruksi;
- 4) Pemutakhiran sistem pendanaan, transaksi, kelayakan dan penjaminan resiko investasi infrastruktur;
- 5) Pemutakhiran sistem rantai pasok material dan peralatan konstruksi untuk ekspansi;
- 6) Perluasan pangsa pasar konstruksi oleh industri konstruksi nasional;
- 7) Peningkatan kapasitas pemeran industri konstruksi.

fungsi terkait investasi infrastruktur pekerjaan umum melalui Kerjasama Pemerintah dan Swasta (KPS), Pusat Pembinaan Sumber Daya Investasi telah dan akan terus berupaya melaksanakan kegiatan untuk mewujudkan efisiensi sektor konstruksi.

Kegiatan yang telah dilakukan oleh Pusat Pembinaan Sumber Daya Investasi selama tahap internalisasi (2010-2014), antara lain:

- Penyusunan Konsepsi Biaya *Recovery* untuk Pengembangan Sistem Penyediaan Air Minum Salah satu ciri investasi infrastruktur adalah adanya hambatan regulasi/kebijakan/pedoman, termasuk kontrol tarif yang diakibatkan kemampuan bayar pengguna sehingga perlu adanya suatu standarisasi terkait biaya-biaya yang dapat diakui sebagai bagian dari investasi yang telah dikeluarkan oleh investor. Tujuan disusunnya konsep pedoman ini adalah untuk mendorong prinsip keterjangkauan dan keadilan, pemulihan



biaya, serta transparansi dan akuntabilitas dalam penyelenggaraan pengembangan SPAM. Konsep pedoman ini masih dalam tahap pembahasan dengan stakeholders untuk mendapatkan masukan dan tanggapan. Dengan adanya pedoman ini diharapkan dapat mempercepat pengembangan infrastruktur pekerjaan umum melalui KPS.

- **Penyusunan Konsepsi Pengelolaan Risiko Bidang Air Minum**  
Kebijakan KPS bidang air minum telah memberikan sebagian kewenangan kepada pihak swasta untuk berperan dalam penyelenggaraan SPAM. Salah satu cara untuk meningkatkan keikutsertaan swasta dalam penyediaan infrastruktur air minum adalah adanya kepastian manajemen risiko bagi pihak swasta. Prinsip yang lazim digunakan dalam manajemen risiko adalah prinsip alokasi risiko, yaitu risiko dialokasikan kepada pihak yang relatif lebih mampu mengelolanya atau dikarenakan memiliki biaya terendah untuk menyerap risiko. Pemerintah telah membentuk PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PT PII) dengan tujuan untuk (i) menyediakan penjaminan pada proyek KPS di bidang infrastruktur; (ii) meningkatkan kelayakan kredit

(*creditworthiness*) atas proyek-proyek KPS infrastruktur melalui pemberian penjaminan atas risiko politik yang kredibel; (iii) meningkatkan *governance* dan proses yang transparan dalam pemberian penjaminan atas risiko proyek infrastruktur yang terkait dengan pemerintah, serta (iv) *ring-fencing* eksposur kewajiban kontijensi pemerintah.

Untuk itu perlu mulai dibangun database pengelolaan risiko bidang air minum berdasarkan risiko *life cycle* penyediaan infrastruktur air minum. Database ini dibangun untuk mengidentifikasi jenis-jenis risiko dan sumbernya serta alternatif mitigasinya, sehingga dapat terwujud transparansi dan akuntabilitas dalam penyediaan infrastruktur air minum. Untuk mewujudkan database pengelolaan risiko bidang air minum ini membutuhkan dukungan dan komitmen dari *stakeholder*, sehingga perlu adanya pengaturan yang dapat memaksa setiap penyelenggara SPAM untuk melaporkan setiap risiko yang terjadi ke dalam sistem database. Melalui database ini, diharapkan dapat dipetakan risiko yang terjadi dalam penyelenggaraan SPAM sehingga dapat mendukung proses penjaminan atas risiko proyek-proyek SPAM.

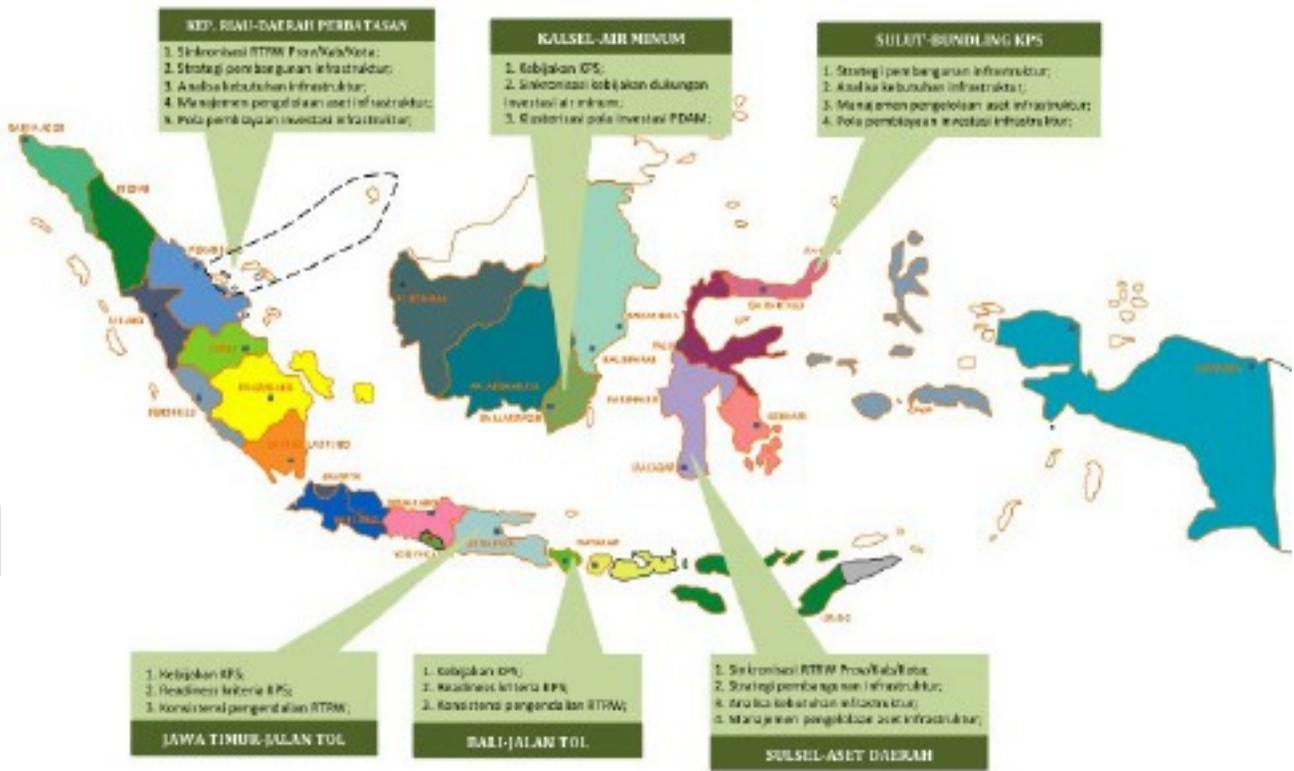
### Kegunaan Database Pengelolaan Risiko Bidang Air Minum

Pemerintah	PT PII, Perbankan, Asuransi	Penyelenggara SPAM
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mengetahui efisiensi tata kelola kelembagaan yang selama ini dilakukan;</li> <li>• Menentukan pola KPS yang paling optimal;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mengetahui secara pasti risiko penyelenggaraan SPAM;</li> <li>• Mempercepat proses asesment profile risiko dan penentuan bentuk Penjaminan proyek KPS;</li> <li>• Dapat menghitung Premi yang wajar sesuai tingkat risiko pada saat ini;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mengetahui efisiensi perusahaan penyelenggara SPAM;</li> <li>• Menentukan kegiatan SPAM yang mungkin untuk di-KPS-kan;</li> <li>• Mengetahui tingkat risiko proyek KPS yang ditawarkan;</li> <li>• Sebagai bahan pertimbangan dalam pembuatan Proposal KPS yang ditawarkan;</li> </ul>

- Sosialisasi/Diseminasi/Workshop Kebijakan, Strategi, dan Pola-Pola Investasi  
 Pusat Pembinaan Sumber Daya Investasi telah melakukan kegiatan Sosialisasi/Diseminasi/Workshop Kebijakan, Strategi, dan Pola-Pola Investasi di beberapa provinsi di Indonesia, dimana setiap daerah mempunyai tema yang berbeda dan disesuaikan dengan permasalahan di daerah tersebut. Tujuan pelaksanaan kegiatan ini, antara lain:
  - Mengidentifikasi permasalahan-permasalahan dalam rangka implementasi investasi infrastruktur di daerah;
  - Menginventarisir keinginan daerah dalam rangka implementasi investasi infrastruktur di daerah;
- Melakukan harmonisasi dan sinkronisasi kebijakan antara pemerintah pusat, pemerintah daerah dan investor dalam pelaksanaan investasi infrastruktur;
- Menyusun kebutuhan infrastruktur dalam rangka optimalisasi penataan ruang di daerah;

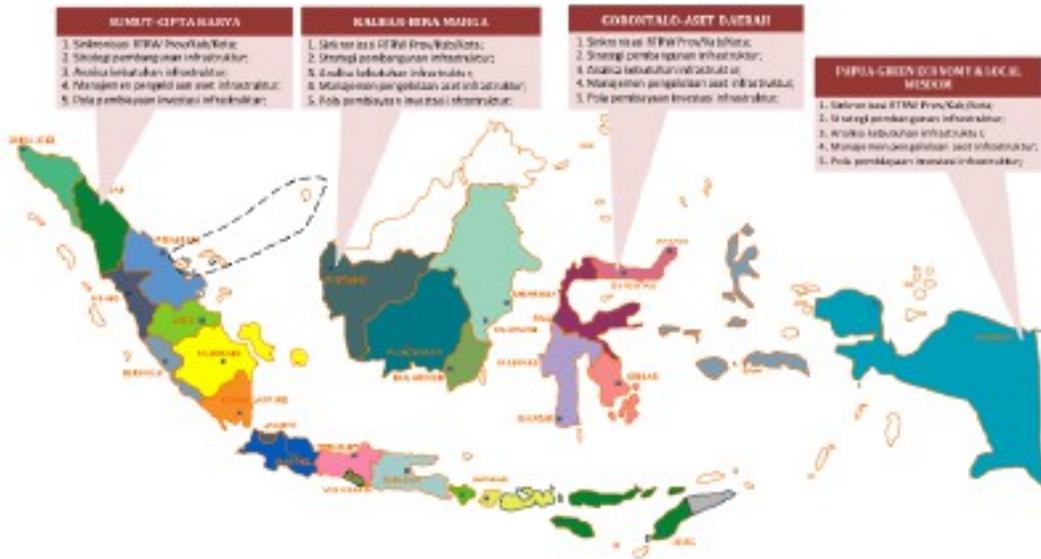
Melalui kegiatan ini, didapatkan peta permasalahan/isu-isu strategis terkait implementasi investasi infrastruktur di daerah, yang selama ini menghambat investasi infrastruktur. Hasil identifikasi isu-isu permasalahan strategis yang perlu mendapatkan perhatian pembinaan lebih lanjut, sebagaimana terdapat pada gambar berikut ini.

**PETA PERMASALAHAN IMPLEMENTASI INVESTASI INFRASTRUKTUR BERDASARKAN HASIL SOSIALISASI/DISEMINASI/WORKSHOP KEBIJAKAN, STRATEGI, DAN POLA-POLA INVESTASI TAHUN 2011**

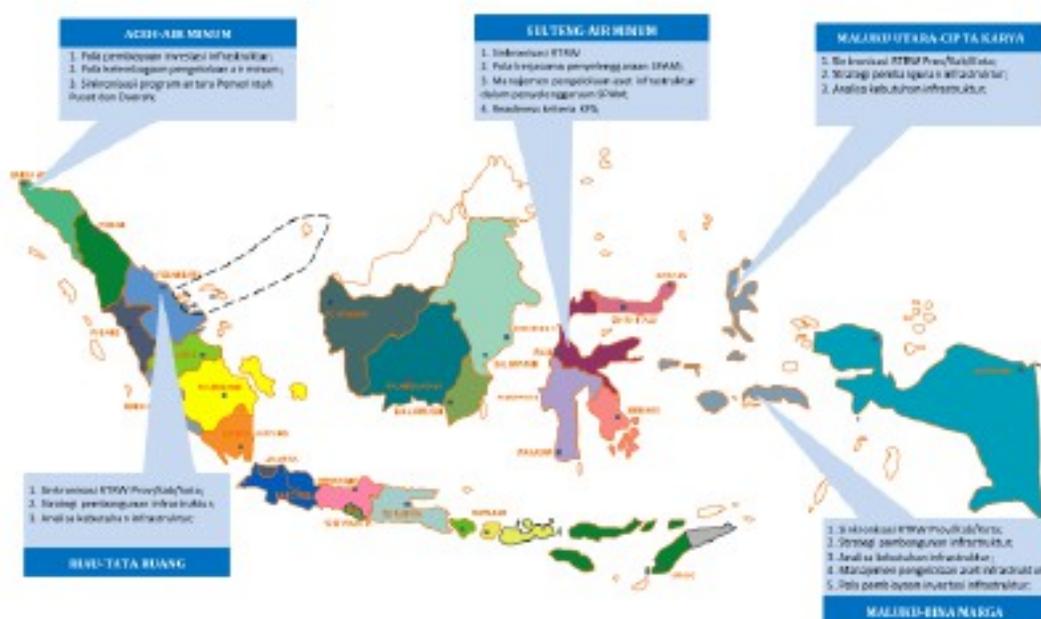




**PETA PERMASALAHAN IMPLEMENTASI INVESTASI INFRASTRUKTUR BERDASARKAN HASIL SOSIALISASI/DISEMINASI/WORKSHOP KEBIJAKAN, STRATEGI, DAN POLA-POLA INVESTASI TAHUN 2012**



**PETA PERMASALAHAN IMPLEMENTASI INVESTASI INFRASTRUKTUR BERDASARKAN HASIL SOSIALISASI/DISEMINASI/WORKSHOP KEBIJAKAN, STRATEGI, DAN POLA-POLA INVESTASI TAHUN 2013**



- Perhitungan Kapasitas Rantai Pasok Material dan Peralatan Konstruksi (MPK) untuk Mendukung Investasi Infrastruktur  
Komponen sumber daya investasi tidak hanya menyangkut masalah dana, lahan, dan industri konstruksi, tetapi juga menyangkut penyediaan material dan peralatan konstruksi. Dalam suatu industri konstruksi, rantai pasok MPK melibatkan pemasok (penyedia), produsen (pembuat), pelaku konstruksi (pengguna), transportasi, distributor, vendor, serta penjamin yang diciptakan dan memasok produk tersebut kepada pengguna. Di dalam industri konstruksi, MPK meliputi seluruh material dan peralatan yang dibutuhkan untuk menyelesaikan pekerjaan konstruksi. MPK utama yang masuk dalam rantai pasok ini meliputi semen, baja, aspal, dan alat berat.

Perkembangan industri konstruksi yang pesat, membutuhkan MPK dalam jumlah yang besar. Namun kenyataannya, sumber daya MPK masih terbatas. Peningkatan kapasitas produksi MPK memerlukan waktu yang relatif lama dan seringkali terhambat dengan adanya isu-isu lingkungan. Disisi lain, pemenuhan kebutuhan MPK melalui impor perlu dibatasi agar industri nasional MPK tetap berkembang.

Berdasarkan kondisi tersebut, pada tahun 2012 Pusat Pembinaan Sumber Daya Investasi telah menghitung kebutuhan supply-demand MPK utama berdasarkan anggaran infrastruktur RPJM 2010-2014 dan MP3EI, sebagai berikut.

**Tabel 1. Keseimbangan Supply-Demand MPK Utama Pada Tahun 2012 Berdasarkan Anggaran Infrastruktur RPJM 2010-2014**

No	Jenis MPK	Satuan	Supply	Demand			Keseimbangan Rasio Utilitas
				Infra-Struktur	Non Infrastruktur	Total	
1.	Semen	Juta Ton	60,57	12,1	36,3	48,4	80%
2.	Baja	Juta Ton	18,9	5,3	8,0	13,3	70%
3.	Aspal	Ribu Ton	890	1250	65	1315	147%
4.	Alat Berat	Ribu Unit	150	42	168	210	140%

**Tabel 2. Keseimbangan Supply-Demand MPK Utama Pada Tahun 2012\*) Berdasarkan Perkiraan Anggaran Infrastruktur MP3EI**

No	Jenis MPK	Satuan	Supply	Demand			Keseimbangan Rasio Utilitas
				Infra-Struktur	Non Infrastruktur	Total	
1.	Semen	Juta Ton	60,57	12,1	36,3	48,4	80%
2.	Baja	Juta Ton	18,9	7,6	11,4	19,0	100%
3.	Aspal	Ribu Ton	890	2800	150	2950	331%
4.	Alat Berat	Ribu Unit	150	38,1	152,4	190	127%

\*) Estimasi alokasi anggaran MP3EI pada tahun 2012 sebesar 15% dari total kebutuhan anggaran.



Berdasarkan hasil perhitungan nilai keseimbangan *supply-demand* MPK tersebut, ketersediaan aspal dan alat berat masih jauh dari permintaan sehingga perlu upaya-upaya untuk mengatasi defisit tersebut. Untuk mengatasi defisit aspal nasional tersebut, Pusat Pembinaan Sumber Daya Investasi bersama dengan stakeholder berinisiasi untuk melakukan optimalisasi pemanfaatan aspal Buton (Asbuton) yang depositnya cukup melimpah di Indonesia. Untuk mencapai keberhasilan dalam upaya optimalisasi pemanfaatan Asbuton memerlukan kerjasama yang sinergis diantara seluruh stakeholder terkait mulai dari sektor dihilir hingga hilir. Untuk itu, salah satu upaya yang dilakukan adalah dengan disusunnya matriks "Rencana Tindak Peningkatan Rantai Pasok Asbuton Untuk Mendukung Penyelenggaraan Jalan Nasional", yang berisikan rencana tindak dan peran masing-masing stakeholder. Sedangkan untuk mengatasi defisit alat berat, Pusat Pembinaan Sumber Daya Investasi berusaha untuk mendorong peningkatan industri alat berat konstruksi nasional dan menyusun e-katalog alat berat.

- **Fasilitasi Perundingan Liberalisasi Jasa Konstruksi**  
Kegiatan ini bertujuan untuk mengikuti perundingan perdagangan jasa konstruksi di level internasional, khususnya ASEAN dan WTO. Kegiatan ini diharapkan dapat secara memberi informasi tentang progres perdagangan jasa konstruksi di pasar internasional khususnya sehingga dapat menjadi tolok ukur daya saing konstruksi nasional untuk mempersiapkan diri berkompetisi di level internasional.
- **Sistem Informasi Sumber Daya Investasi (SISDI)**  
Pusat Pembinaan Sumber Daya Investasi telah mengembangkan suatu sistem informasi yang dapat menyediakan data yang diperlukan dalam penyusunan kebijakan pembinaan sumber daya investasi serta rencana usaha oleh para pelaku usaha jasa konstruksi dan investasi, yaitu Sistem Informasi Sumber Daya Investasi (SISDI) yang telah di-*launching* pada acara *Public Works Day* dalam Pameran International *Conbuild-Mining and Renewable Indonesia 2012* pada tanggal 4 Mei 2012 dan diwakili Menteri Pekerjaan Umum.

Pengembangan SISDI dimaksudkan sebagai media komunikasi untuk mendekatkan *supply-demand* sumber daya investasi dalam rangka menjamin dan meningkatkan efisiensi penyelenggaraan konstruksi yang berkelanjutan. SISDI dikembangkan dengan cakupan data dan informasi tentang investasi infrastruktur, material dan peralatan konstruksi, serta pasar konstruksi. SISDI ini dapat diakses melalui website: [www.pusbinsdi.net](http://www.pusbinsdi.net).

Informasi yang dapat diakses di dalam SISDI, antara lain informasi tentang ketersediaan alat berat, kebutuhan dan potensi ketersediaan material, kebutuhan dan potensi kebutuhan alat berat, pasar konstruksi dan potensinya, proyek-proyek strategis sektor pekerjaan umum, dsb.

- **Satellite Account Sektor Konstruksi APBN PU**  
Sektor konstruksi akhir-akhir ini menunjukkan perkembangan yang terus meningkat dimana kontribusi sektor konstruksi terhadap perekonomian Indonesia sebesar 10,45% pada tahun 2012. Namun sebagian besar perencanaan pembangunan nasional masih bersifat parsial dan ego sektoral, sehingga mengakibatkan perencanaan pembangunan tidak maksimal. Oleh karena itu, perlu adanya suatu perencanaan terintegrasi yang mampu menggambarkan ketergantungan struktural anatar berbagai sektor dalam perekonomian konsisten dan mampu mengestimasi dampak langsung maupun tidak langsung dari kegiatan yang direncanakan.

Sesuai dengan UU No. 18 tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi, menyatakan bahwa pembinaan jasa konstruksi meliputi pengaturan, pemberdayaan, dan pengawasan. Untuk menyelenggarakan tugas pembinaan tersebut, pemerintah harus menyiapkan kebijakan yang didasarkan pada analisis yang terukur dengan dukungan data dasar dan pemahaman yang lebih baik tentang rantai pasok sektor konstruksi, termasuk pembangunan infrastruktur ke-PU-an. Berdasarkan hal tersebut, Pusat Pembinaan Sumber Daya Investasi bekerja sama dengan Badan Pusat Statistik telah menyusun 'Satellite Account Sektor Konstruksi' yang dibangun berdasarkan tabel Input-Output (I-O).

Satellite account adalah seperangkat neraca yang merupakan perluasan dari Sistem Neraca Nasional Indonesia. *Satellite account* dapat menggambarkan semua kegiatan dan transaksi ekonomi yang berhubungan dengan barang dan jasa sektor konstruksi (sisi *supply* dan sisi *demand*). Pengembangan Satellite Account Sektor Konstruksi ini dimaksudkan untuk menyiapkan analisa dalam penyusunan kebijakan pengembangan sektor konstruksi, dengan tujuan sebagai berikut:

1. Sebagai kajian tentang profil dan struktur sektor konstruksi serta peranannya dalam sistem perekonomian makro;
2. Analisis keterkaitan sektor konstruksi dengan sektor-sektor ekonomi lainnya, yang diukur dengan daya penyebaran (*backward linkage*) dan derajat kepekaan (*forward linkage*);
3. Sebagai dasar analisis dalam memperkirakan daya serap tenaga kerja, pertumbuhan ekonomi dan pendapatan masyarakat sektor konstruksi APBN PU bidang Bina Marga, Cipta Karya, dan Sumber Daya Air;
4. Sebagai landasan kuantitatif dalam penyusunan kebijakan pembangunan sektor konstruksi APBN PU;

5. Rating efisiensi proses konstruksi bidang Bina Marga, Cipta Karya dan Sumber Daya Air (semakin kecil rasio input antara, maka semakin efisien proyek tersebut dalam proses konstruksinya);
6. Rating proyek unggulan terhadap dukungan pertumbuhan ekonomi nasional/PDB (semakin besar rasio input primer, maka semakin besar dukungan proyek tersebut terhadap pertumbuhan ekonomi/PDB);
7. Identifikasi rantai pasok material dan peralatan konstruksi makro dan meso bidang Bina Marga, Cipta Karya dan Sumber Daya Air;
8. Pengaruh input pembiayaan APBN PU terhadap nilai tambah (PDB) nasional;
9. Kandungan lokal dan impor dari input antara produksi konstruksi APBN PU (*market share*);
10. Program simulasi makro dan meso rantai pasok kebutuhan material, peralatan, tenaga kerja dan kandungan emisi bidang Bina Marga, Cipta Karya dan Sumber Daya Air.

Peranan *Satellite Account* Sektor Konstruksi sebagaimana terlihat pada gambar 6 berikut ini.



Gambar 6. Peranan Satellite Account Sektor Konstruksi



## **HARMONISASI KEGIATAN PUSAT PEMBINAAN SUMBER DAYA INVESTASI DENGAN ROADMAP PEMBINAAN SUMBER DAYA INVESTASI**

Pusat Pembinaan Sumber Daya Investasi berperan sebagai katalisator dalam menyelaraskan kepentingan peningkatan investasi infrastruktur pekerjaan umum dan perlindungan kepentingan industri konstruksi nasional. Berbagai kegiatan yang sudah dilakukan Pusat Pembinaan Sumber Daya Investasi diharapkan dapat mendukung percepatan investasi infrastruktur pekerjaan umum serta menciptakan industri konstruksi nasional yang berdaya saing.

Hal-hal yang sudah dilakukan oleh Pusat Pembinaan Sumber Daya Investasi ini sejalan dengan tahapan internalisasi *roadmap* pembinaan sumber daya investasi. Untuk menyongsong MEA 2015, Pusat Pembinaan Sumber Daya Investasi akan berupaya untuk meningkatkan perannya di bidang investasi infrastruktur melalui pengembangan strategi investasi infrastruktur, fasilitasi investasi infrastruktur, pembinaan sumber daya material dan peralatan, peningkatan daya saing pelaku industri konstruksi, serta pembinaan pasar dan pelaksanaan perundingan liberalisasi perdagangan jasa konstruksi.





# Dukungan Pengembangan Kontraktor dan Konsultan Nasional

## Ir. Tri Widjajanto

Ketua Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Nasional (LPJKN) periode 2011 – 2015

## Ir. Yaya Supriyatna, M.Eng.Sc

anggota Pengurus LPJKN periode 2011 - 2015

Diberlakukannya perdagangan bebas di wilayah ASEAN pada tanggal 1 Januari 2016 merupakan suatu keniscayaan dalam sistem perdagangan dunia yang modern yang dimulai sejak disepakatinya General Agreement on Tariffs and Trade (GATT) oleh 24 negara pada tahun 1947.

**E**ra modern ditandai dengan semakin terbukanya hubungan dan semakin meningkatnya saling ketergantungan antar negara. Sesuai dengan peningkatan kemakmuran, kebutuhan konsumsi, serta sarana dan prasarana lainnya di suatu negara baik jumlah maupun ragamnya semakin meningkat. Pemenuhan kebutuhan tersebut direspon melalui perdagangan antar negara yang semakin meningkat apalagi ditunjang dengan perkembangan teknologi komunikasi dan transportasi yang telah mampu mendekatkan jarak dan hubungan antar negara.

Walaupun saling membutuhkan, persaingan antar negara untuk menguasai perdagangan tetap terjadi. Persaingan tersebut harus diatur agar negara kuat tidak memangsa negara yang lebih lemah. Pengaturan tersebut dilakukan melalui liberalisasi perdagangan. Berbeda dengan globalisasi yang terjadi tanpa pengaturan, liberalisasi perdagangan merupakan pengaturan perdagangan bersama untuk meningkatkan efisiensi perdagangan dan untuk menciptakan persaingan yang sehat melalui perundingan yang setara, tidak ada paksaan dan bersifat demokratis.

*General Agreement on Tariffs and Trade* (GATT) 1947 terbatas pada perdagangan barang

saja. Mengingat volume perdagangan jasa terus meningkat, diperkirakan porsinya sudah menyamai volume perdagangan barang, maka pada tahun 1994 disepakati berdirinya World Trade Organization (WTO) oleh 153 negara termasuk Indonesia yang mencakup perdagangan barang (GATT) dan jasa (GATS/ *General Agreement on Trade in Services*). Kesepakatan internasional tersebut kemudian diratifikasi oleh Indonesia di dalam Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1994. Sejak saat itu, bangsa dan negara Indonesia terikat untuk mewujudkan liberalisasi perdagangan dunia. Target liberalisasi yang telah disepakati adalah penyertaan modal asing di suatu negara diperkenankan sampai dengan 70% pada tahun 2020.

Perdagangan bebas di wilayah ASEAN digagas pada tahun 2013 dengan disepakatinya pembentukan ASEAN Community (Masyarakat ASEAN) oleh 10 Kepala Pemerintahan Negara ASEAN melalui Bali Concord II. Selanjutnya pada tahun 2007 disepakati ASEAN Charter (Piagam ASEAN) dengan motto *One Vision, One Identity* dan *One Community* yang akan diwujudkan melalui 3 pilar utama yaitu *Politic-Security, Economic Community* dan *Socio-Cultural Community*. Pada blue print Economic Community disepakati pada tanggal 1 Januari 2016 akan diberlakukan *Single Market Production Base* di wilayah ASEAN yang



Foto: Rozie Soehendy

mencakup *Free Flow of Goods* (barang), *Free Flow of Services* (jasa), *Free Flow of Investment* (investasi), *Free Flow of Capital* (modal), dan *Free Flow of Skilled Labor*. Implementasi dari kesepakatan *Economic Community* akan berdampak pada *Structure, Conduct and Performance* (SCP) jasa konstruksi nasional. Oleh karena itu, sektor jasa konstruksi harus mampu meningkatkan kapasitasnya agar mampu bersaing untuk merebut pasar konstruksi baik di dalam negeri maupun di luar negeri dalam wilayah ASEAN.

#### **KECENDERUNGAN PASAR KONSTRUKSI NASIONAL PADA ERA MASYARAKAT EKONOMI ASEAN**

Pasar konstruksi terjadi karena adanya pertemuan antara permintaan untuk membuat suatu bangunan yang datang dari pemerintah, swasta dan masyarakat dengan penawaran dari industri konstruksi yang terdiri atas para pemasok barang dan jasa untuk mewujudkan bangunan tersebut. Kecuali Negara Singapura yang sudah masuk dalam kelompok negara maju, seluruh

negara anggota ASEAN masih masuk dalam kelompok negara berkembang. Ciri utama negara berkembang adalah adanya kebutuhan yang tinggi atas pembangunan infrastruktur dan sarana pendukungnya yang sebagian besar berada di sektor konstruksi. Oleh karena itu, seiring dengan pertumbuhan ekonomi yang tinggi, Wilayah ASEAN memiliki pasar konstruksi yang sangat besar sehingga menarik para pelaku industri dari seluruh dunia untuk berusaha di Wilayah ASEAN.

Indonesia merupakan salah satu negara anggota ASEAN yang memiliki geografi, demografi dan ekonomi yang terbesar di Wilayah ASEAN. Pasar konstruksi Indonesia termasuk dalam kelompok yang terbesar di dunia yang nilainya terus meningkat. Pada tahun 2012, sumbangan industri konstruksi terhadap GDP Indonesia sebesar 10,45% atau telah mencapai nilai lebih dari Rp.900 triliun. Pada tahun 2012, pasar infrastruktur dan bangunan gedung sendiri mencapai sekitar Rp.320 triliun. Nilai pasar konstruksi tersebut



terus meningkat seiring dengan pertumbuhan ekonomi Indonesia. Pada tahun 2013 diperkirakan nilai pasar konstruksi Indonesia meningkat menjadi sekitar Rp 400 triliun.

Sayangnya, pasar konstruksi nasional yang sangat besar sebagian besar masih dikuasai oleh para pelaku asing baik secara langsung maupun tidak langsung. Untuk meningkatkan penguasaan pangsa pasar oleh para pelaku usaha nasional harus didukung dengan upaya-upaya besar yang strategis. Kondisi nasional saat ini dapat dijadikan momentum yang baik untuk lebih serius menata industri konstruksi nasional agar mampu menjadi tuan rumah di negeri sendiri. Tentu saja diperlukan waktu yang cukup, karena pengembangan kapasitas industri konstruksi nasional akan mencakup regulasi, institusi dan sumber daya terkait dengan konstruksi.

### **A. PASAR KONSTRUKSI SEKTOR PUBLIK**

Pasar konstruksi pada sektor publik adalah pasar yang terbentuk untuk mewujudkan produk konstruksi yang digunakan oleh publik. Produk konstruksi untuk publik ini merupakan prasarana dan sarana publik yang menjadi tanggung jawab utama pemerintah karena negara dan bangsa hanya bisa berkembang apabila didukung oleh ketersediaan prasarana dan sarana publik tersebut. Walaupun menjadi tanggung jawab utama pemerintah, penyelenggaraan konstruksi sektor publik tidak selalu harus dilakukan oleh pemerintah sendiri. Pembangunan konstruksi yang secara ekonomi dan finansial layak, dapat diselenggarakan dengan melibatkan swasta.

Dalam tahun 2010 – 2014, Pemerintah telah memprogram anggaran untuk pembangunan sektor konstruksi sektor publik sebesar Rp 1.923 triliun. Pemerintah hanya mampu mengalokasikan anggaran sebesar 47% saja yang bersumber dari APBN sebesar 29 % dan APBD sebesar 18%. Sisanya diharapkan dari BUMN/D sebesar 18% dan swasta 35%.

Porsi Pemerintah mencakup sekitar Rp.900 triliun dalam lima tahun atau sekitar 200 triliun pertahun. Pangsa pasar konstruksi yang terbentuk akibat pembiayaan yang bersumber dari pemerintah ini untuk sementara hampir seluruhnya dikuasai oleh pelaku usaha konstruksi nasional, padahal pengaturan dari Pemerintah Indonesia, melalui Perpres Pengadaan Barang dan Jasa, lebih liberal

dibandingkan dengan kesepakatan di WTO dan AFTA. WTO belum mewajibkan liberalisasi perdagangan jasa konstruksi di sektor publik, artinya pemerintah masih berhak untuk menutup pasar konstruksi yang dibiayai pemerintah dari para pelaku asing.

Dengan akan segera diberlakukannya liberalisasi jasa konstruksi ASEAN, akan semakin banyak pengusaha asing datang ke Indonesia. Dalam mengembangkan bisnisnya tentu mereka akan segera melirik pasar konstruksi yang dibiayai publik. Pemerintah Indonesia harus semaksimal mungkin melindungi pengusaha konstruksi nasional tanpa mengabaikan liberalisasi perdagangan yang telah disepakati. Pasar konstruksi strategis yang belum menjadi kesepakatan liberalisasi, seharusnya tetap menjadi pangsa pasar pelaku konstruksi nasional.

Pasar konstruksi di sektor publik yang dibiayai pemerintah dan BUMN/D harus dapat dimanfaatkan sebesar-besarnya untuk dijadikan arena pelatihan dan pembelajaran dalam rangka meningkatkan daya saing para pelaku konstruksi nasional. Pendekatan pemerataan yang banyak dilakukan selama 3 dekade pada era orde baru (1969 – 1998) harus diubah menjadi pendekatan kompetitif yang sehat dan adil. Keadilan dapat diwujudkan dengan pengaturan besaran paket pekerjaan sehingga setiap kelompok pengusaha yang terdiri atas kelompok besar, menengah dan kecil memiliki kesempatan untuk bersaing dengan sehat. Kesehatan persaingan dapat diwujudkan dengan pengaturan yang berbasis pada kompetensi. Hanya pelaku konstruksi yang terus berupaya meningkatkan kompetensinya saja yang memiliki kesempatan lebih besar untuk berpartisipasi dalam penyelenggaraan konstruksi.

### **B. PASAR KONSTRUKSI SEKTOR SWASTA**

Pasar konstruksi nasional di sektor swasta sangat besar. Secara total, pada tahun 2012 nilai pasar industri konstruksi yang dibiayai swasta dan masyarakat mencapai sekitar Rp.700 triliun pertahun. Diperkirakan sebesar 40-60% merupakan pasar konstruksi untuk infrastruktur dan bangunan, sedangkan sisanya merupakan pasar industri pemasok sektor konstruksi. Pasar konstruksi sektor swasta sudah terikat dalam kesepakatan WTO dan AFTA. Sampai saat ini sharing modal asing dalam kepemilikan usaha jasa konstruksi maksimum 51%. Pada saat



pemberlakuan liberalisasi pasar ASEAN, sharing asing di antara negara ASEAN telah disepakati maksimal 70%.

Pelaku usaha konstruksi nasional hanya dapat merebut pangsa pasar konstruksi sektor swasta dengan meningkatkan daya saing. Pemerintah tidak memiliki banyak wewenang untuk memaksa pemilik pekerjaan konstruksi swasta memberikan pekerjaannya kepada pelaku usaha konstruksi nasional. Pemerintah pun tidak berwenang untuk mengatur pemarketannya. Paket pekerjaan dengan nilai kecil tentu saja akan lebih menguntungkan pelaku jasa konstruksi nasional. Diperkirakan, sampai saat ini banyak paket pekerjaan konstruksi swasta dengan nilai besar sehingga pelaku usaha konstruksi asing lebih menguasai pangsa pasar konstruksi swasta.

Paket konstruksi swasta yang bernilai besar terjadi di bidang gedung bertingkat tinggi, bangunan gudang dan pabrik besar, bangunan perkantoran dan perumahan di kawasan bisnis dan property, dan infrastruktur dan bangunan yang dibiayai investasi asing khususnya di sektor energi dan listrik. Walaupun tidak berlaku secara masif, ada upaya pemerintah untuk menambah porsi nasional dalam pekerjaan konstruksi yang dikerjakan pelaku usaha asing, yaitu antara lain dengan pengaturan yang meningkatkan daya saing lokal konten melalui sistem perpajakan.

Dalam Undang-Undang Jasa Konstruksi telah diatur bahwa pekerjaan konstruksi harus dilaksanakan oleh pelaku usaha dan tenaga konstruksi yang kompeten yang dibuktikan dengan sertifikat. Berdasarkan undang-undang tersebut LPJK diberi wewenang untuk mengeluarkan sertifikat kompetensi di bidang konstruksi. Sesuai dengan kesepakatan liberalisasi perdagangan, pelaku konstruksi asing harus mengikuti ketentuan yang berlaku umum di suatu negara. Oleh karena itu, pelaku konstruksi asing yang bekerja di Indonesia harus memiliki sertifikat yang dikeluarkan atau diakui oleh LPJK. Berdasarkan pengaturan ini, tidak sembarang pelaku usaha konstruksi asing dapat masuk ke Indonesia. Hanya pelaku usaha asing yang memiliki kompetensi khusus dan tinggi saja yang dapat berkiprah.

### C. INVESTASI DI BIDANG KONSTRUKSI

Indonesia telah lama mengenal sistem investasi. Pada awal Orde Baru, pemerintah Jakarta bekerja sama dengan swasta untuk mengembangkan kawasan Ancol. Pada akhir tahun 1970-an Kementerian PU (dulu Departemen), telah membangun Jalan Tol Jagorawi yang kemudian dioperasikan oleh BUMN. Pelabuhan udara dan pelabuhan laut pun dibangun dan dioperasikan oleh BUMN. Namun sistem investasi dalam pembangunan di bidang infrastruktur publik berjalan lambat, jauh ketinggalan dibandingkan dengan negara Malaysia yang baru mengenal investasi infrastruktur satu dekade kemudian.

Salah satu penghambat utama pertumbuhan investasi infrastruktur di Indonesia adalah adanya pemisahan yang sangat kaku antara urusan pemerintahan dan swasta. Pola pikir ini merupakan warisan dari rezim pemerintahan sebelum reformasi. Pada masa tersebut, ketika sektor swasta mulai tertarik untuk mengerjakan urusan publik, pemerintah langsung lepas tangan karena mereka dianggap usaha swasta biasa yang semata-mata berbisnis untuk meraih keuntungan. Padahal penyediaan infrastruktur tetap menjadi kewajiban pemerintah. Pemerintah harus mampu menjamin seluruh proses dapat berjalan dengan baik sampai terwujudnya dan berfungsinya infrastruktur tersebut. Jaminan tersebut diterapkan dalam pembagian risiko antara pemerintah dengan mitra swasta yang berinvestasi dalam proyek infrastruktur tersebut. Walaupun sangat terlambat, saat ini pemerintah mulai menyadari pentingnya pembagian risiko yang tegas dan jelas dalam bisnis investasi infrastruktur. Dengan demikian, diharapkan rencana bisnis infrastruktur yang selama ini terhambat, dapat direalisasikan lebih cepat lagi.

Dewasa ini, penyelenggaraan konstruksi tidak dapat dilepaskan dari bisnis investasi. Sektor swasta semakin terlatih dan telah mencapai tingkat kompetensi, efisiensi dan produktifitas yang tinggi dalam melaksanakan pekerjaan konstruksi. Di samping itu, kapasitas modal yang dimiliki swasta semakin besar dan kuat yang didukung oleh lembaga perbankan dan penjaminan. Dengan dukungan tersebut, pemilik modal dari sektor swasta mulai merambah bisnis investasi infrastruktur yang notabene tingkat pengembalian modalnya dalam jangka panjang.



Kebutuhan investasi swasta dalam penyelenggaraan konstruksi nasional sangat tinggi. Kebutuhan investasi swasta untuk mendukung pembangunan infrastruktur yang sudah tertuang dalam Rencana Program Jangka Menengah 2010 – 2014 diperkirakan sebesar lebih dari Rp.100 triliun pertahun. Disamping itu, melalui investasi langsung dalam bisnis perumahan, perkantoran dan pengembangan kawasan industri, sektor swasta diperkirakan menanamkan modalnya sebesar Rp.200 triliun pertahun.

### D. SISTEM DELIVERI

Sistem deliveri konstruksi telah diatur dalam Undang-Undang Jasa Konstruksi (UUJK) pasal 17. Pengikatan dalam hubungan kerja jasa konstruksi dilakukan berdasarkan prinsip persaingan yang sehat melalui pemilihan penyedia jasa dengan cara pelelangan umum, pelelangan terbatas, pemilihan langsung, atau penunjukan langsung. UUJK tidak mengatur sistem deliveri tanpa pengikatan dalam hubungan kerja jasa konstruksi yang mencakup sistem swakelola dan sistem subletting. Padahal Perpres tentang Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah memperkenankan sistem swakelola untuk pelaksanaan pekerjaan konstruksi. Juga dalam praktik, kontraktor utama sering menyerahkan (*subletting*) sebagian pekerjaannya kepada kontraktor lainnya.

Dalam Perpres sebenarnya telah diatur bahwa pekerjaan minor boleh disubkontrak kepada kontraktor umum lainnya, sedangkan yang bersifat major boleh disubkontraskan kepada kontraktor spesialis. Pelaksanaan di lapangan sering tidak sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Berdasarkan UUJK pasal 21, penggunaan subkontraktor harus melalui proses pengadaan sebagaimana telah diatur dalam UUJK pasal 17 di atas.

Memperhatikan kenyataan di lapangan tersebut, perlu ada kesamaan pemahaman terhadap pasal 21 di atas. Karena tidak ada pengaturan terhadap sistem deliveri tanpa pengikatan dalam hubungan kerja jasa konstruksi, maka UUJK tidak melarang praktik swakelola dan subletting. Berdasarkan pemahaman ini, maka:

a. Pengaturan swakelola dalam Perpres Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah untuk bidang jasa konstruksi tidak

bertentangan dengan UUJK.

- b. Praktik penyerahan sebagian pekerjaan kepada penyedia jasa lainnya yang masih di bawah kendali langsung penyedia jasa utama dapat dilakukan selama tidak ada pengikatan hubungan jasa konstruksi. Dalam hal ini, kontraktor utama bertanggung jawab sepenuhnya terhadap pekerjaan konstruksi yang ditanganinya.
- c. Senada dengan butir b, investor yang terpilih dalam pelelangan investasi seharusnya bisa menyerahkan pekerjaan konstruksi kepada penyedia jasa yang berada langsung di bawah kendalinya.

Penyedia jasa yang dimaksud pada butir a, b, dan c di atas harus memenuhi persyaratan kompetensi sebagaimana dipersyaratkan dalam UUJK pasal 8 dan 9, dan ditegaskan lagi dalam pasal 21.

Mengacu pada UUJK, seharusnya ada pengaturan lebih lanjut terkait dengan persyaratan penyerahan sebagian pekerjaan jasa konstruksi kepada penyedia jasa lain. Pada prinsipnya sistem deliveri yang dimaksud merupakan bagian rantai pasok dari penyedia jasa utamanya. Untuk lebih meyakinkan pemilik pekerjaan, maka kompetensi unsur rantai pasoknya harus dikenali sejak penawaran pekerjaan yang dinilai dalam proses pelelangan.

Kejelasan dalam sistem deliveri dalam pekerjaan jasa konstruksi yang dibiayai dengan investasi swasta diharapkan dapat meningkatkan investasi infrastruktur di Indonesia khususnya untuk membiayai MP3EI di bidang infrastruktur.

### E. KONSTRUKSI RAMPING

Secara umum industri konstruksi nasional masih menghadapi permasalahan ketidakefisienan dalam setiap tahapan proses konstruksi. Masih terlalu banyak limbah, dan kurang menghasilkan nilai tambah yang diharapkan. Belajar dari industri manufaktur, industri konstruksi perlu menerapkan konstruksi ramping untuk mengelola proses produksi sehingga produksi limbah dapat dikurangi, tetapi sekaligus dapat meningkatkan nilai tambah.

Konstruksi ramping dapat memberikan jaminan kinerja secara berkelanjutan, dari sejak proses awal sampai dengan akhir yang dilakukan oleh seluruh pihak yang terlibat dalam setiap tahapan dari siklus proyek. Oleh karena itu penerapan



konstruksi ramping akan mampu memberikan keuntungan kopetitif kepada setiap penyedia jasa konstruksi di Indonesia.

Salah satu penerapan konstruksi ramping adalah dengan mengimplementasikan metode beton pracetak. Metode ini mempunyai banyak keunggulan dibanding sistem konvensional dalam hal kontrol kualitas, kecepatan pelaksanaan dan ekonomis. Sampai tahun 2010, sistem beton pracetak (yang dalam definisi BPS termasuk konstruksi khusus) mempunyai pangsa pasar sekitar 25% dari total pangsa pasar konstruksi. Penggunaan sistem beton pracetak akan meningkatkan efisiensi produksi dalam industri konstruksi nasional. Diharapkan industri beton pracetak ini nantinya dapat berpartisipasi setidaknya lebih dari 50% pangsa pasar konstruksi beton nasional.

Penerapan sistem beton pracetak sudah terbukti meningkatkan kualitas, mempercepat pelaksanaan konstruksi dan meningkatkan efisiensi penggunaan sumber daya konstruksi. Penerapan di bidang infrastuktur sudah sangat luas mencakup jembatan, jalan layang, pondasi, konstruksi geoteknik, gedung dan bangunan air. Pada bangunan gedung, sistem pracetak diterapkan pada bangunan yang desainnya modular seperti rumah susun. Sampai saat ini telah terbangun. 525 blok (51.389 unit) rumah susun yang menggunakan sistem pracetak tahan gempa. Bahkan Industri konstruksi pracetak Indonesia sekarang sudah sanggup bersaing di tingkat internasional, dengan keberhasilan mengekspor teknologi ke Aljazair, Kenya, dan Timor Leste. Saat ini salah satu BUMN yang banyak memproduksi beton pracetak diminta untuk menangani proyek konstruksi di Arab Saudi dan Myanmar.

Ke depan industri beton pracetak nasional akan terus meningkat. Sebagai gambaran, produk beton pracetak diperlukan untuk memenuhi deadlock kebutuhan perumahan yang pada tahun 2013 ini telah mencapai 15 juta unit. Di bidang jalan, khususnya untuk jaringan jalan berlalu-lintas rendah dan kecepatan rendah di kabupaten, perdesaan dan lingkungan yang panjang totalnya lebih dari 300 ribu km sudah mulai banyak yang menggunakan produk beton pracetak dalam bentuk con-block.

Pengalaman panjang dalam pembangunan gedung bertingkat dengan desain yang beragam, dan pembangunan jembatan dengan berbagai ukuran baik di antar kota maupun diperkotaan, telah memberikan pengalaman berharga bagi kontraktor pelaksana dan produsen beton pracetak nasional sehingga mereka memiliki kapasitas daya saing yang tinggi untuk meraih peluang pasar pekerjaan beton pracetak di wilayah ASEAN, malahan di tingkat Asia Pasifik dan Afrika.

## F. KONSTRUKSI HIJAU

Pembangunan berkelanjutan yang telah menjadi wacana global dalam beberapa dekade terbaru ini menuntut para pelaksananya lebih ramah lingkungan. Tidak terkecuali di sektor konstruksi, segala aspek memerlukan pendekatan yang lebih ramah lingkungan baik dari sisi teknologi, teknis pelaksanaan, produk, dan proses akhirnya. Hal inilah yang menjadi landasan dilaksanakannya pembangunan sektor konstruksi berkelanjutan.

Saat ini label bangunan hijau mulai banyak diminati konsumen. Untuk itu mereka berani untuk membayar lebih. Secara garis besar, pemberian label bangunan hijau didasarkan pada:

- Pengurangan penggunaan sumber daya alam, khususnya energi, air, dan bahan bangunan
- Pengurangan limbah dan dampak pembangunan gedung terhadap tapak dan lingkungan
- Peningkatan kenyamanan dan kesehatan di dalam bangunan gedung.

Penggunaan sumber daya alam berupa material konstruksi dan pengurangan limbah selama proses konstruksi sangat terkait dengan pelaksanaan konstruksi. Untuk memperoleh label bangunan hijau, sejauh mungkin ditingkatkan penggunaan material lokal, karena hal ini akan menghemat bahan bakar dengan berkurangnya kebutuhan transportasi. Sedangkan pengurangan limbah konstruksi dilakukan dengan penggunaan sistem perancah dan sistem beton pracetak.



Di negara-negara maju, penggunaan sistem perancah yang dapat digunakan berulang-ulang berkembang dengan masif. Perancah dibutuhkan pada hampir setiap pekerjaan tahapan konstruksi, khususnya pada pekerjaan galian tanah, terowongan, gedung bertingkat, dan bangunan sementara. Senada dengan penggunaan yang semakin luas dan kuantitasnya yang terus meningkat, industri perancah di negara maju berkembang dengan cepat dan pesat.

Diperkirakan dengan terbukanya pasar bersama di wilayah ASEAN, akan terjadi persaingan di bidang jasa konstruksi yang semakin tajam. Oleh karena itu, penyedia jasa konstruksi nasional harus mulai terbiasa menggunakan sistem perancah yang dapat digunakan kembali. Hal ini perlu didukung para pelaku industri konstruksi di bidang pembuatan perancah. Diharapkan terjadi komunikasi yang intensif antara penyedia jasa konstruksi dengan pelaku industri untuk mengembangkan industri dan penggunaan sistem perancah tersebut.

Aspek bangunan hijau lainnya yang terkait dengan penggunaan energi, pemanfaatan kembali air, pengurangan dampak terhadap lingkungan, peningkatan kenyamanan dan kesehatan dalam gedung lebih banyak diterapkan dalam proses perencanaan, operasi dan pemeliharaan.

### **G. RANTAI PASOK SUMBER DAYA KONSTRUKSI**

Perkembangan bisnis konstruksi dewasa ini semakin bergairah. Pihak swasta nampaknya cukup antusias untuk membangun berbagai macam bangunan konstruksi. Namun perlu diperhatikan bahwa dalam menyelenggarakan konstruksi tidak serta merta membangun begitu saja. Ada beberapa hal yang harus diperhatikan. Salah satunya adalah dengan melakukan analisis supply – demand sumber daya konstruksi untuk mengetahui bagaimana kondisi pasar konstruksi yang ada saat ini dan kedepannya nanti.

Hal tersebut perlu dilakukan agar ketika kita ingin membangun ataupun berinvestasi dalam bidang konstruksi, kita memiliki patokan pasar yang pas sehingga pembangunan maupun investasi tersebut dapat diterima dan terserap oleh pasar. Proses dalam analisis *supply - demand* itu sendiri terkait dengan banyak hal.

Analisis *supply - demand* sumber daya konstruksi adalah studi yang berpusat pada *supply* (penawaran) dan *demand* (permintaan) terhadap sumber daya konstruksi pada saat sekarang dan kemungkinannya di masa yang akan datang pada suatu wilayah tertentu.

Analisis *supply - demand* sumber daya konstruksi berfungsi untuk mengevaluasi jumlah permintaan dan penawaran dengan tujuan untuk mengidentifikasi kebutuhan sumber daya konstruksi yang belum terpenuhi dan memperkirakan besaran sumber daya konstruksi yang dibutuhkan. Hasil dari analisis tersebut selanjutnya disampaikan kepada seluruh pelaku konstruksi meliputi pemerintah, pengguna jasa, penyedia jasa, supplier, produsen dan para pemangku kepentingan lainnya.

Dalam melakukan analisis *supply - demand* sumber daya konstruksi, harus juga dimonitor indikator-indikator ekonomi, karena dengan begitu dapat diramalkan adanya penurunan atau peningkatan makro ekonomi yang akan terjadi. Indikator-indikator yang perlu diperhatikan, antara lain: PDB, jumlah belanja pemerintah, tingkat suku bunga, tingkat pertumbuhan ekonomi, inflasi, nilai tukar mata uang, dan lain-lain. Faktor lain yang perlu diperhatikan adalah melihat bagaimana kondisi sosial dan kondisi politik yang terjadi. Kadang kala, isu politik juga mempengaruhi kondisi ekonomi dalam negeri sehingga mempengaruhi supply dan demand yang ada.

Dalam menghadapi diberlakukannya liberalisasi perdagangan di wilayah ASEAN, diperlukan informasi yang cepat, tepat dan akurat khususnya mengenai ketersediaan sumber daya konstruksi agar penyedia jasa konstruksi kita dapat bersaing dengan penyedia jasa konstruksi asing. Karenanya kemudahan dalam mengakses data dalam waktu yang cepat sangat dibutuhkan dalam bisnis jasa konstruksi.

Informasi keberadaan sumber daya konstruksi selama ini lebih banyak dilakukan dari mulut ke mulut, padahal ketersediaan sumber daya konstruksi konstruksi mutlak diperlukan oleh penyedia jasa konstruksi untuk membantu menyelesaikan pekerjaannya.



Pemerintah selaku pemilik proyek dan pembuat kebijakan, perlu memberikan panduan tentang proyeksi besaran pembangunan, baik di masa kini maupun di masa yang akan datang. Data itu sangat diperlukan selain sebagai bahan pertimbangan untuk proses pengambilan keputusan/kebijakan oleh pemerintah sendiri, juga dapat digunakan penyedia jasa, produsen, pemasok dan para pelaku lainnya untuk mengembangkan kapasitasnya.

### **BAGAIMANA MENGUASAI PASAR KONSTRUKSI NASIONAL DAN MENGEMBANGKAN PASAR KE NEGARA ASEAN LAINNYA?**

Pemberlakuan liberalisasi perdagangan di Wilayah ASEAN akan menciptakan peluang dan tantangan di bidang jasa konstruksi. Untuk dapat menguasai pasar konstruksi baik di dalam negeri maupun di negara-negara ASEAN lainnya, hanya ada satu cara yaitu dengan meningkatkan daya saing para pelaku jasa konstruksi nasional secara komprehensif. Peningkatan daya saing konstruksi tidak dapat dilakukan secara sporadis, tetapi harus dilakukan secara sinergis oleh seluruh pelaku kepentingan.

Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi yang menjadi wadah seluruh pemangku kepentingan jasa konstruksi sangat tepat untuk secara aktif mendorong terjadinya peningkatan daya saing konstruksi nasional, sehingga para anggotanya dapat memiliki peluang yang lebih besar untuk merebut pasar konstruksi di Wilayah ASEAN. Berikut adalah upaya-upaya yang telah dilakukan LPJK untuk mendorong meningkatnya daya saing penyedia jasa konstruksi nasional.

- a. Bersama-sama dengan Pemerintah melaksanakan tugas pembinaan jasa konstruksi.  
 Sesuai dengan UUK, selain melaksanakan tugas pengembangan, LPJK bersama-sama Pemerintah melakukan pembinaan jasa konstruksi. Beberapa produk yang telah dihasilkan antara lain:
  - 1) *Roadmap* pengembangan jasa konstruksi sampai dengan tahun 2030, yang berisi visi jasa konstruksi ke depan dan tahapan yang perlu dilakukan untuk mewujudkan visi tersebut.
  - 2) Pelaksanaan perubahan peraturan perundang-undangan yang semula

pelaksanaan tugas pengembangan berdasarkan Anggaran Dasar/Anggaran Rumah Tangga, sekarang berdasarkan Peraturan Menteri. Perubahan ini menjadikan LPJK sebagai organisasi publik yang melayani kepentingan publik sebagaimana telah dilakukan oleh lembaga yang sama di negara lain termasuk di Wilayah ASEAN.

- 3) Perubahan klasifikasi usaha jasa konstruksi yang semula dikelompokkan dalam ASMET (Arsitektur, Sipil, Mekanikal & Elektrikal dan Tata Lingkungan) menjadi bidang usaha yang lebih sesuai dengan kondisi pasar konstruksi di lapangan di dalam dan luar negeri.
  - 4) Perubahan proses sertifikasi usaha dan tenaga kerja jasa konstruksi yang semula dilakukan oleh asosiasi usaha dan asosiasi profesi, sekarang dilakukan oleh Unit Sertifikasi Badan Usaha dan Unit Sertifikasi Tenaga Kerja yang lebih independen dalam mewakili kepentingan publik. Unit sertifikasi dibentuk di tingkat nasional dan provinsi. Di provinsi masyarakat jasa konstruksi dapat membentuk unit sertifikasi sesuai dengan bidang kompetensi yang dikembangkannya.
- b. Penguasaan Sistem Informasi Konstruksi.  
 Hanya penyedia jasa yang menguasai informasi yang lebih mampu bersaing. Untuk itu LPJK telah mengembangkan Sistem Informasi Konstruksi Indonesia (SIKI) yang mampu secara online mendukung tugas-tugas LPJK. SIKI terhubung dengan mitra LPJK sehingga berbagai informasi yang diperlukan masyarakat jasa konstruksi untuk mengembangkan usaha dan meningkatkan kapasitasnya lebih terbuka, lebih akurat, lebih mudah diakses dan lebih cepat diperoleh.
  - c. Pengelolaan Sumber Daya Konstruksi  
 Pengelolaan sumber daya konstruksi dimaksudkan agar: pasokan terhadap kebutuhan sumber daya konstruksi lebih terjamin sehingga kegiatan konstruksi dapat dilaksanakan dengan lancar sesuai dengan rencana; sistem rantai pasok



sumber daya konstruksi dapat dilaksanakan secara lebih efisien dan efektif sehingga dapat menghasilkan produk konstruksi yang lebih ekonomis dan lebih berkualitas; industri konstruksi lokal dan nasional yang memproduksi sumber daya konstruksi dapat berkembang dengan lebih baik sehingga pemenuhan kebutuhan sumber daya konstruksi di tingkat daerah, wilayah dan nasional dapat lebih mandiri.

Mengingat urusan sumber daya konstruksi sangat luas maka pengelolaannya dilakukan bersama-sama dengan seluruh pemangku kepentingan jasa konstruksi, antara lain lembaga pemerintah sebagai pembina jasa konstruksi, asosiasi produsen, asosiasi pemasok/distributor, asosiasi profesi dan asosiasi usaha. Sesuai dengan amanat UUK, secara khusus LPJK mengelola pengembangan sumber daya manusia di bidang konstruksi melalui penyelenggaraan diklat jasa konstruksi. LPJK merumuskan arah dan pola pengembangan diklat nya serta menyiapkan instruktur dan asesor agar diklat jasa konstruksi dapat berjalan sesuai dengan arah dan pola yang ditetapkan. Operasional penyelenggaraan diklat dilakukan bersama-sama dengan seluruh lembaga pemerintah, asosiasi, dan kelompok masyarakat penyelenggara diklat.

- d. Aksesibilitas ke Pasar Konstruksi  
Berbeda dengan produk manufaktur, karakteristik pasar konstruksi sangat unik. Pekerjaan konstruksi sangat terbatas, sedangkan calon pembelinya banyak. Oleh karena itu banyak pekerjaan konstruksi ditawarkan melalui proses pelelangan diantara penyedia jasa.

Karena sering dipersaingan, penyedia jasa harus proaktif memahami persyaratan aksesibilitas ke pasar konstruksi. Beberapa persyaratan aksesibilitas antara lain sebagai berikut:

- 1) Sistem pengadaan yang dipilih antara lain pelelangan umum, pelelangan terbatas, pemilihan langsung, atau penunjukan langsung.
- 2) Sistem kontrak yang dipilih antara lain:

- Contract Input: Design – Bid
- Contract Output/ Performance Base Contract: Design – Build, Design – Build – Operation – Maintenance, Engineering – Procurement – Construction dan lain-lain.

- 3) Persyaratan subkontrak dari kontraktor utama, untuk kontraktor umum hanya pekerjaan minor, sedangkan pekerjaan major hanya boleh subkontrakkan ke subkontraktor spesialis.
  - 4) Badan usaha harus memiliki SBU, sedangkan tenaga kerja memiliki SKA/ SKT yang teregistrasi di LPJK.
  - 5) Persyaratan sharing permodalan badan usaha asing maksimal 51% dan akan ditingkatkan maksimal 70% di untuk negara-negara anggota di Wilayah ASEAN pada tanggal 1 Januari 2015.
- e. Jaminan penyelenggaraan konstruksi  
Beberapa jaminan harus disediakan oleh penyedia jasa konstruksi ketika menawarkan dan melaksanakan pekerjaan konstruksi antara lain: jaminan pinjaman modal kerja, jaminan penawaran, jaminan pelaksanaan, dan jaminan pemeliharaan. LPJK secara terus menerus mensosialisasikan kebutuhan penjaminan pembiayaan ini kepada lembaga pemberi jaminan. Apabila ada pemahaman yang sama terhadap karakteristik bisnis jasa konstruksi, maka diharapkan dana pembiayaan (*cost of money*) untuk mendapatkan jaminan yang dibutuhkan nilainya wajar.

LPJK mengharapkan dibentuknya lembaga penjaminan khusus untuk pengembangan bisnis ke luar negeri di Wilayah ASEAN. Lembaga penjaminan tersebut harus diakui dan dapat beroperasi di negara yang dimaksud.

- f. Penguasaan Teknologi Konstruksi  
Pengalaman panjang dalam mengerjakan berbagai proyek skala besar di dalam negeri, kapasitas penguasaan teknologi konstruksi di cukup tinggi dan diharapkan mampu bersaing dengan penyedia jasa asing di Wilayah ASEAN. Beberapa hak paten teknologi konstruksi unggulan yang sudah



- dimiliki, seperti di bidang beton pracetak, pondasi dan lain-lain, perlu ditindaklanjuti agar dapat diangkut di Wilayah ASEAN.
- LPJK terus mendorong agar penyedia jasa konstruksi nasional mulai mendalami teknologi *Building Information Model (BIM)* dan mengembangkan kerja samanya dengan pemilik hak patennya. Penerapan BIM diyakini dapat meningkatkan efisiensi dan efektifitas penyelenggaraan konstruksi, khususnya untuk pekerjaan konstruksi yang kompleks seperti pekerjaan gedung bertingkat tinggi.
- g. Penelitian dan Pengembangan Sistem Konstruksi  
LPJK memfasilitasi terbentuknya suatu wadah *knowledge management system* agar produk-produk penelitian dan pengembangan (Litbang) dari seluruh pemangku kepentingan jasa konstruksi baik yang bersifat teknis maupun manajemen dan kebijakan dapat disebarluaskan dan dijadikan sumber pengetahuan bagi seluruh masyarakat jasa konstruksi. LPJK pun bersama-sama dengan pemangku kepentingan jasa konstruksi secara memprogramkan Litbang jasa konstruksi LPJK yang difokuskan pada sistem jasa konstruksi untuk meningkatkan kapasitas jasa konstruksi nasional.
- h. Penguasaan Sistem Deliveri Konstruksi  
LPJK telah menyebarluaskan informasi FIDIC, khususnya kepada penyedia jasa berkualifikasi besar. Dengan meningkatnya bisnis investasi di bidang konstruksi, apalagi dengan diberlakukannya liberalisasi pasar jasa konstruksi ASEAN, LPJK terus mendorong penyedia jasa konstruksi nasional untuk mendalami bentuk-bentuk sistem deliveri yang terkait dengan *Contract Output Base* dan *Performance Base Contract*. LPJK mengharapkan adanya lembaga penjaminan yang dapat memenuhi kebutuhan penjaminan pelaksanaan kontrak berbasis kinerja tersebut.
- i. Peningkatan Kualitas Produk Konstruksi  
Kualitas produk konstruksi sangat tergantung pada kualitas material, peralatan, dan tenaga kerja serta penerapan manajemen konstruksi. LPJK bersama-sama dengan pemangku kepentingan jasa konstruksi mensosialisasikan pentingnya penguasaan sistem rantai pasok material dan peralatan konstruksi ke seluruh provinsi

## PENUTUP

Perdagangan bebas tidak dapat dihindari, khususnya dalam menghadapi persaingan dalam masyarakat ekonomi ASEAN pasca 2015-2020. Pengembangan kapasitas maupun kompetensi kontraktor dan konsultan nasional mutlak diperlukan. Hal ini tentunya tidak lepas dari dukungan para pemangku kepentingan, termasuk asosiasi maupun Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi (LPJK).

Perbaikan mutlak diperlukan khususnya dalam rangka meningkatkan daya saing pelaku jasa konstruksi nasional mulai dari peningkatan kompetensi sumber daya manusia (SDM), perbaikan sistem rantai pasok, efisiensi organisasi, pengembangan konstruksi hijau, sampai dengan pemanfaatan Teknologi Informasi (TI).

Dukungan pemerintah secara langsung maupun melalui lembaga pengembangan jasa konstruksi ataupun asosiasi mutlak diperlukan baik dari sisi regulasi, maupun pengembangan sumber daya selaku jasa konstruksi. Apabila dilakukan secara bersama-sama dan terintegrasi diyakini akan dapat meningkatkan daya saing konstruksi nasional baik di pasar nasional maupun pasar ke negara ASEAN lainnya.





Penutup

# Penutup

**Akhmad Suraji**  
Praktisi

## KESIMPULAN

### a. Potensi Pasar Konstruksi

Indonesia dicatat oleh ENR (2005) sebagai suatu negara dengan volume atau besaran pasar konstruksi terbesar kedua di Asia setelah China. HIS Global Insight (Hanlon, 2009) menyatakan bahwa Indonesia diperhitungkan sebagai salah satu negara di Asia setelah China, India, Jepang dan Korea yang akan memiliki investasi konstruksi (*construction spending*) terus mengalami kenaikan hingga tahun 2018. Gambar 1 menunjukkan bahwa Asia dan Australia memiliki porsi besar dari pasar konstruksi global.

Indonesia juga dikenal sebagai salah satu negara di dunia dengan kebijakan paket stimulus fiskal dengan nilai total USD 6.7 billion dan stimulus konstruksi diestimasi USD 1.17 billion dengan proporsi 95% untuk pembangunan infrastruktur dan 5% pembangunan perdesaan (Hanlon, 2009). Total pertumbuhan investasi konstruksi 2008 – 2013 adalah 6.4% atas dasar total pengeluaran untuk investasi konstruksi tahun 2009 adalah USD 81.7 billion (Hanlon, 2009). Selanjutnya, Hanlon (2009) menghitung bahwa resiko konstruksi 5 tahun tersebut adalah 27.9 (1 = skor terendah) dan skor ini jauh di bawah India (28.1), China (41.4), Pakistan (29.2), Brazil (30.3) dan Vietnam (29.9). Berdasarkan catatan tersebut di atas, Indonesia sudah pasti menjadi salah satu negara dengan potensi pasar konstruksi yang besar dan akan menjadi salah satu pangsa

pasar konstruksi oleh pelaku konstruksi global.

### b. Penguasaan Pasar Konstruksi

Industri konstruksi nasional belum sepenuhnya mampu menguasai pasar konstruksi domestik. Data yang dilansir oleh SISDI (Sistem Informasi Sumber Daya Informasi) Kementerian Pekerjaan Umum menunjukkan bahwa total nilai pasar konstruksi domestik pada tahun 2012 mencapai 300 IDR Trilyun dan pada tahun 2013 mencapai 390 IDR Trilyun (Natsir, 2013). Jika dibandingkan dengan total nilai penjualan (*sales* atau *revenue*) perusahaan konstruksi nasional masih terjadi kelemahan penguasaan pasar konstruksi domestik. Pernyataan ini juga didukung oleh analisis hipotetik oleh Prabono (2006) bahwa selama ini pangsa pasar konstruksi domestik, khususnya di sektor perminyakan dan gas dikuasai oleh pelaku asing (65%). Laporan Asosiasi Konstraktor Indonesia (AKI) tentang penjualan (*sales*) para kontraktor nasional menunjukkan bahwa penguasaan pangsa pasar oleh industri konstruksi nasional masih rendah.

Pada prinsipnya, industri konstruksi nasional ke depan (2015) mampu menguasai pangsa pasar konstruksi domestik menjadi hingga mencapai 55% dengan merebut pangsa pasar yang selama ini dikuasai oleh industri konstruksi asing. Industri konstruksi skala besar diharapkan mampu menguasai hingga 25% dan industri konstruksi skala kecil

menengah mampu menguasai pasar hingga 30%. Prabono (2009) meyakini bahwa penguasaan pangsa pasar konstruksi dapat dilakukan dengan memperbesar akses pasar pada pasar konstruksi. Industri konstruksi skala besar diharapkan mampu merebut pangsa pasar konstruksi yang selama ini dikuasai oleh industri konstruksi asing. Disamping itu, industri konstruksi skala besar mampu menciptakan pangsa pasar kepada industri konstruksi skala kecil menengah.

Sektor konstruksi memerlukan upaya pengembangan pasar secara berkelanjutan. Struktur pasar konstruksi terbentuk dari permintaan barang dan jasa konstruksi, termasuk produk konstruksi baik untuk properti maupun infrastruktur. Pengembangan pasar konstruksi akan menjamin kesinambungan bisnis di sektor konstruksi. Dalam konteks makro, pemerintah perlu mengupayakan konvergensi pasar konstruksi untuk mengatasi entry barriers and menghindari monopoli di pasar konstruksi.

Pasar konstruksi terstruktur berdasarkan pelakunya yaitu asing dan domestik dan besaran yaitu besar, menengah dan kecil serta penyelenggara yaitu pemerintah dan swasta. Hipotesis Prabono (2009) menyatakan bahwa 65% pasar konstruksi dikuasai oleh pelaku asing, sedangkan sisanya 35 % dikuasai oleh pelaku nasional dengan 20% diperebutkan oleh usaha besar dan 15% diperebutkan oleh skala usaha kecil menengah. Restrukturisasi pasar konstruksi nasional perlu dilakukan sehingga menghasilkan penguasaan pasar oleh pelaku nasional mencapai 45 % pada tahun 2014 (Prabono, 2011) dan selanjutnya tahun 2020 penguasaan pasar oleh pelaku nasional mencapai 65%. Pembesaran pangsa pasar oleh pelaku nasional ini akan meningkatkan ketahanan ekonomi nasional.

Penguasaan pangsa pasar oleh pelaku nasional sehingga menjadi tuan rumah di negeri sendiri memerlukan defragmentasi sistem sektor konstruksi dan lebih khusus lagi bagi investasi infrastruktur oleh BUMN di sektor energi dan sektor pertambangan dan perminyakan. Oleh karena itu, konsolidasi

sistem sektor konstruksi dan strategi nasional untuk pengembangan dan penetrasi pasar konstruksi di luar negeri, minyak dan gas serta energi perlu dilakukan secara sistematis dan terencana.

c. Sistem Transaksi & Aksesibilitas Pasar Konstruksi

Sistem penyelenggaraan konstruksi adalah tatacara yang digunakan untuk menghasilkan suatu produk bangunan baik berfungsi sebagai properti maupun infrastruktur. Dengan kata lain, sistem penyelenggaraan ini akan berkaitan dengan metoda atau cara pengadaan bangunan (*building procurement*) dan pengadaan pekerjaan konstruksi (*construction procurement*), termasuk sistem transaksi dan kontrak. Pengadaan bangunan dan pengadaan untuk pekerjaan konstruksi memiliki landasan "*value for money*" dan "*money for value*" serta efisiensi dan efektifitas serta efektifitas biaya (*cost-effectiveness*). Berbagai negara termasuk Indonesia telah mengalami perubahan sistem pengadaan bangunan dari prinsip konvensional seperti *design, bid* dan *build* menuju pengadaan terintegrasi seperti *design build, engineering, procurement and construction* dan juga *performance based contract*.

Perubahan sistem pengadaan atau penyelenggaraan bangunan akan mempengaruhi struktur, perilaku dan kinerja sektor konstruksi. Disamping itu, keterlibatan swasta dalam pembiayaan infrastruktur melalui skema kerjasama antara pemerintah dan swasta (*public private partnership*) dalam investasi infrastruktur juga tentu merubah sistem transaksi dan kontrak para pelaku usaha di sektor konstruksi. Keandalan kontrak konstruksi, termasuk *standard method of measurement* juga menjadi bagian penting dari sistem pengadaan bangunan dan konstruksi. Sengketa kontrak dapat terjadi akibat ketidak-handalan dari dokumen kontrak dan misinterpretasi dan multi tafsir dari klausula kontrak. Disamping itu, kontrak-kontrak pada proyek konstruksi swasta masih belum memberikan kesetaraan dan sering mengalami ketidakpastian tinggi bagi para kontraktor.

Memasuki pasar konstruksi oleh pelaku usaha nasional tidaklah sederhana. Terdapat *entry barrier* dalam suatu *procurement system* yang ketat di sektor konstruksi perminyakan dan gas. Disamping market access dan transaction system yang sangat khusus memerlukan daya saing tinggi mengingat persaingan bisnis di sektor ini sangat ketat dengan pelaku usaha global. Peningkatan Daya Saing Korporasi nasional sangat ditentukan oleh dukungan SDM profesional, dukungan finansial, ketersediaan teknologi dan pengalaman serta jaringan kerja.

Pangsa pasar utama dari perusahaan konstruksi nasional baik besar, menengah dan kecil adalah proyek pemerintah melalui sistem pengadaan barang/ jasa dengan porsi sekitar 35% (Prabono, 2007) dan pasar swasta dan individual masyarakat dengan porsi (5%). Pasar konstruksi untuk perminyakan, energi dan gas masih dikuasai oleh asing. Perusahaan nasional yang bermain di pasar konstruksi untuk perminyakan, energi dan gas memiliki daya saing rendah sejak awal proses memasuki pasar tersebut dan kesulitan atau ketidakmampuan memasuki proses prakualifikasi yang sering dilakukan jauh hari sekali dari proses tender. Dokumen prakualifikasi (PDoc) dan dokumen tender (TDoc) proyek-proyek perminyakan, energi dan gas memiliki persyaratan yang tidak dapat dipenuhi oleh perusahaan konstruksi nasional. Perusahaan nasional, sejak registrasi dan selanjutnya prakualifikasi, harus menunjukkan kemampuan permodalan (*networth & financing facility*), manajemen dan sistem (HSE, QA/QC/ISO), kemampuan SDM (*Engineering*), ketersediaan perangkat keras (*hardware*) seperti prabikasi dan peralatan berat serta pengalaman proyek (jenis dan nilai).

Pasar konstruksi secara unik membentuk permintaan atas barang/ jasa yang diperlukan untuk memproduksi suatu bangunan bersifat "tailor made industry" atau disebut bersifat oligopoli-monopsoni (Soeparto, 2009) jika pasar bangunan (properti) di luar lingkup pasar konstruksi. Dalam kondisi ini, informasi atas permintaan (demand) atas barang/ jasa untuk memproduksi bangunan sering

tidak diketahui secara luas oleh industri konstruksi atau sebaliknya industri konstruksi tidak memiliki kapasitas untuk mengakses informasi pasar konstruksi.

Beberapa contoh empirik menunjukkan bahwa publik tidak mengetahui informasi bahwa suatu perusahaan akan membangun suatu bangunan dan memerlukan pemasokan atas barang/jasa tertentu. Oleh karena itu, keterbukaan informasi tentang pasar konstruksi tentu akan memperluas kesempatan para pelaku usaha dalam bersaing secara sempurna. Informasi pasar konstruksi yang terstruktur dan terkelola dengan baik akan memberikan dampak perluasan kesempatan (*opportunity*) untuk mengakses pasar konstruksi tersebut. Dengan demikian, dinamika persaingan di pasar konstruksi akan lebih terbuka kepada para pelaku usaha.

- d. Sektor Konstruksi Pada MEA 2015  
Pemberlakuan Masyarakat Ekonomi Asean (MEA) pada akhir 2015 akan memperbesar akses pasar konstruksi di negara-negara Asean seperti Gambar 2a dan 2b di bawah ini. Sebagai negara terbesar di Asean, Indonesia menyumbang 70% dari nilai pasar Asean pada tahun 2015 dan naik menjadi 79% pada tahun 2020. Negara-negara lain seperti Vietnam, Philliphine, Thailand dan Malaysia masing-masing berkontribusi kurang dari 10%. (Sumber: Business Monitor Indonesia dalam Suraji, 2013).
- e. Daya Saing Industri Konstruksi Nasional  
UNCTAD (2006) mencatat bahwa salah satu kelemahan industri konstruksi nasional adalah akses terhadap modal dan teknologi. Masalah akses terhadap permodalan merupakan masalah yang menghambat industri konstruksi nasional untuk mengembangkan usahanya ke luar negeri atau pasar internasional. Referensi bank-bank Indonesia untuk penjaminan penawaran dan kinerja juga menjadi masalah yang menghadang karena bank-bank Indonesia tidak begitu dikenal di luar negeri. Tingginya suku bunga bank di dalam negeri juga menyebabkan tingginya biaya modal bagi industri konstruksi nasional.

Hal ini sekaligus menegaskan ulang faktor-faktor penting yang telah diidentifikasi pada bagian sebelumnya bahwa pembiayaan proyek-proyek merupakan isu strategis bagi industri konstruksi nasional dalam merambah pasar internasional. Khusus untuk pasar ekspor jasa konstruksi, terdapat beberapa masalah yang menghambat yang diidentifikasi oleh Departemen Perdagangan Republik Indonesia (Anggraini, 2010) yaitu (1) daya saing nasional yang rendah terutama akses terhadap permodalan dan penjaminan; (2) pajak berganda untuk ekspor jasa konstruksi; (3) kepastian pembayaran bagi perusahaan asing yang penetrasi ke Indonesia; (4) distorsi pasar domestik, klausul dalam perjanjian pinjaman internasional yang mensyaratkan keterlibatan perusahaan lokal; dan (5) kesulitan dalam implementasi transfer pengetahuan dan keterampilan dari perusahaan asing ke perusahaan lokal.

Selain itu, memahami sumber-sumber keunggulan bersaing, akan sangat bermanfaat untuk memahami bagaimana potensi dari sumber-sumber kekuatan dan peluang tersebut dapat dikonversi menjadi keberhasilan internasional. Sumber-sumber keunggulan bersaing bagi kontraktor internasional adalah terletak pada kemampuan-kemampuan sebagai berikut (Langford & Male, 2001):

- (a) Kemampuan untuk menyediakan paket finansial yang menarik,
- (b) Kemampuan untuk membangun jaringan dan aliansi strategis,
- (c) Kemampuan untuk mengelola resiko,
- (d) Kemampuan untuk berinvestasi dalam hal R&D dan pendapatan,
- (e) Kemampuan untuk mengidentifikasi kebutuhan klien melalui riset pasar,
- (f) Kemampuan untuk mengadakan sumber daya secara global basis,
- (g) Kemampuan teknologi dan rekayasa teknologi serta inovasi,
- (h) Kemampuan untuk mengintegrasikan pengetahuan lokal dan global,
- (i) Dukungan politis baik dari pemerintah negara asal maupun negara tujuan,

Survei kapasitas dan daya saing perusahaan-perusahaan konstruksi nasional (PusbinSDI, 2013) menunjukkan bahwa industri

konstruksi nasional masih memiliki daya saing yang rendah. Dari sejumlah 16 perusahaan konstruksi yang dianalisis kapasitasnya, hanya 4 perusahaan konstruksi yang memiliki kapasitas sedang sedangkan sisanya memiliki kapasitas rendah.

## REKOMENDASI

Sebagaimana dikutip di atas bahwa pangsa pasar global untuk jasa konstruksi bergeser ke negara-negara berkembang pada tahun 2010 dan berpusat di kawasan Asia pada tahun 2020. Hal ini dapat menjadi peluang untuk pertumbuhan pasar bagi perusahaan-perusahaan lokal di negara-negara berkembang seperti Indonesia. Berbagai peluang dan sekaligus tantangan yang akan dihadapi oleh perusahaan lokal dalam memasuki pasar konstruksi global, mulai ancaman resiko dan kelemahan daya saing dalam hal keuangan, hukum, politik dan sosial buddan inovasi teknologi, terutama perusahaan-perusahaan global dari negara-negara maju yang telah unggul sehingga mendominasi pasar internasional.

Pada laporan The Top 225 International Contractor Firms (ENR, 2010), perusahaan-perusahaan global pada umumnya unggul pada segmen pasar non-tradisional dengan perolehan pendapatan lebih 40% dari segmen perminyakan, ketenagaan, industri, dan lain-lain. ENR (2010) membagi pasar konstruksi internasional atas delapan segmen yaitu (1) bangunan, (2) manufaktur, (3) industrial, (4) perminyakan, (5) keairan, (6) limbah cair, (7) transportasi, (8) limbah padat, (9) ketenagaan, dan (10) segmen lainnya. Oleh karena itu strategi diversifikasi juga perlu diadopsi oleh BJUK Nasional untuk menggenjot pertumbuhan.

Pasar baru dapat dikaitkan dengan kebutuhan analisis kluster (Porter, 2009) untuk menambah daya saing nasional dengan memnacu integrasi ekonomi melalui strategi pasar regional antar negara bertetangga misalnya ASEAN dan Timor Leste serta Papua New Guinea (PNG). Startegi ini dapat merupakan transformasi dari pendekatan lama yang bertumpu pada region dianggap sebagai zona perdagangan bebas, tetapi juga pendekatan baru dengan memanfaatkan strategi regional sebagai wahana yang kuat dan strategis untuk memacu daya saing antar negara. Strategi ini di lakukan dengan cara sebagai berikut:

- Mengembangkan perdagangan dan investasi dalam region/kawasan
- Menarik lebih banyak investasi asing dalam kawasan
- Sinergi bersama dalam memperbaiki iklim usaha
- Memacu tingkat penyempurnaan kebijakan domestik
- Memacu minat dan investasi dalam kawasan oleh kumntas internasional

Berbagai kendala dan masalah teknis dan institusional tersebut di atas hanya dapat diatasi melalui dukungan kebijakan pemerintah, sebagaimana juga diidentifikasi dalam analisis SWOT di atas bahwa lemahnya dukungan pemerintah merupakan salah satu kelemahan bagi badan usaha jasa konstruksi nasional untuk melakukan pengembangan dan penetrasi pasar global, terutama perusahaan-perusahaan Indonesia dapat memiliki daya penetrasi dan pengembangan yang tinggi dalam pasar regional ASEAN.

Industri konstruksi nasional harus dapat memilih strategi persaingan baik untuk strategi biaya rendah atau premium dengan strategi differensiasi untuk masing-masing pasar sasaran atau segmen pasar. Disamping itu, industri perlu mengkalibrasi ulang sumber daya yang dimiliki baik yang *tangible* atau *intangible* untuk dapat menciptakan keunggulan bersaing dan mencapai kinerja yang berkesinambungan. Selanjutnya pada tingkat industri, konsolidasi informasi dan konvergensi pasar konstruksi, serta market intelligent perlu dilakukan.

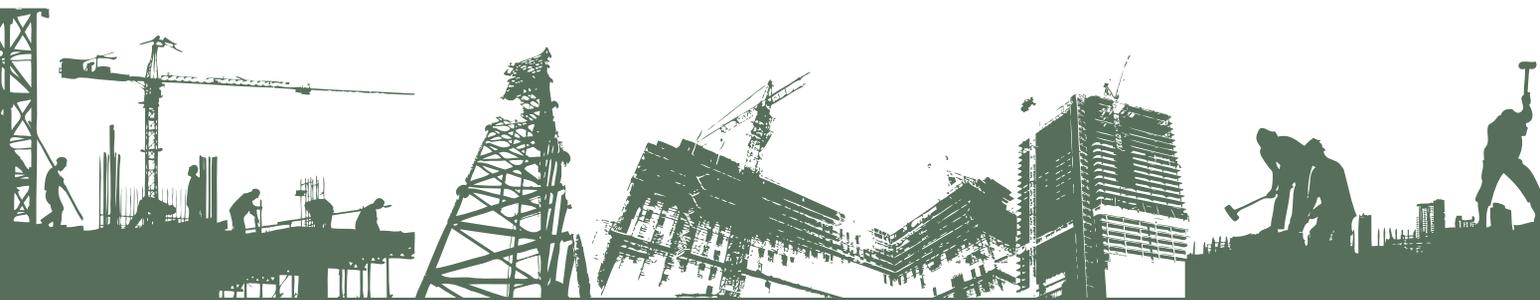
- a. Konsolidasi Database Pasar Konstruksi  
Tujuan kebijakan ini adalah menyatukan informasi pasar konstruksi secara nasional untuk kepentingan meningkatkan transparansi dan keterbukaan informasi pasar konstruksi serta aksesibilitas bagi para pelaku usaha di sektor konstruksi. Tindakan ini merupakan bagian dari upaya mengelola informasi pasar konstruksi. Kebijakan ini mencakup antara lain:
  - (1) mewajibkan setiap orang perseorangan atau badan usaha atau kementerian/ lembaga pemerintah yang akan menyelenggarakan konstruksi skala tertentu baik membuat, memelihara, merenovasi, merehabilitasi atau

merekonstruksi suatu bangunan menyampaikan (*upload*) data tentang hal penyelenggaraan konstruksi dimaksud.

- (2) Mewajibkan setiap orang perseorangan atau badan usaha atau kementerian/ lembaga pemerintah memutakhirkan (*updating*) data atau informasi penyelenggaraan konstruksi yang sedang dan akan diselenggarakan dalam periode tertentu baik membuat, memelihara, merenovasi, merehabilitasi atau merekonstruksi suatu bangunan menyampaikan (*upload*) data tentang hal penyelenggaraan konstruksi dimaksud.
- (3) Mewajibkan setiap orang perseorangan atau badan usaha atau kementerian / lembaga pemerintah menyampaikan data atau informasi rencana investasi konstruksi untuk skala tertentu melalui ketentuan persetujuan investasi (*investment approval*),
- (4) Mewajibkan setiap orang perseorangan atau badan usaha atau kementerian / lembaga pemerintah menyampaikan data atau informasi perencanaan penyelenggaraan konstruksi untuk skala tertentu melalui ketentuan persetujuan rencana penyelenggaraan konstruksi (*planning approval*),
- (5) Mewajibkan setiap orang perseorangan atau badan usaha atau kementerian / lembaga pemerintah menyampaikan data atau informasi rencana pelaksanaan pekerjaan konstruksi untuk skala tertentu baik membuat, memelihara, merenovasi, merehabilitasi atau merekonstruksi suatu bangunan melalui ketentuan persetujuan pelaksanaan proyek konstruksi (*building permit*),
- (6) Mewajibkan setiap orang perseorangan atau badan usaha atau kementerian / lembaga pemerintah menyampaikan data atau informasi tentang hasil penyelenggaraan konstruksi berupa suatu aset fisik bangunan untuk skala tertentu melalui ketentuan persetujuan pemilikan atau pemanfaatan atau kelaikan bangunan (*planning approval*),

- (7) Pemerintah melalui Kementerian Pekerjaan Umum sebagai pembina konstruksi menyediakan sistem basisdata atau sistim informasi pasar konstruksi sebagai media mengunggah (*upload*) dan memutakhirkan (*update*) serta mengunduh (*download*) data atau informasi pasar konstruksi melalui tatacara atau prosedur tertentu menggunakan nama pengguna (*username*) dan kode penggunaan (*password*).
  - (8) Pemanfaatan atau pendayagunaan data atau informasi sebagaimana telah dikonsolidasikan dalam database pasar konstruksi tersebut di atas adalah untuk menganalisis struktur, perilaku dan kinerja pasar konstruksi.
- b. Konvergensi Pasar Konstruksi
- Tujuan kebijakan ini adalah menyamakan prinsip-prinsip aksesibilitas (*entry to market*) dan sistem transaksi serta penjaminan kualitas dari setiap pasar dimana barang/jasa bagi penyelenggaraan konstruksi sebagaimana dimaksud pada jenis-jenis sektor konstruksi BPS (2009) dan KBLI (2009) yang ditransaksikan oleh berbagai kementerian/ lembaga dan badan usaha atau perseorangan sebagai investor konstruksi.
- c. *Market Intelligence*
- Tujuan kebijakan ini adalah menemu-kenali melalui menggali data (*data mining*) tentang potensi pasar konstruksi baik domestik maupun global sebagaimana distrukturkan oleh Girmscheid dan Brockmann (2007). Hasil dari penggalian data ini dapat dimanfaatkan untuk kepentingan pengembangan strategi pengembangan pasar oleh pelaku usaha nasional di sektor konstruksi dan membantu mereka untuk menentukan strategi perluasan dan penetrasi pasar.





**DITERBITKAN OLEH:**



**KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM  
BADAN PEMBINAAN KONSTRUKSI**

**Jl. Pattimura No. 20 Kebayoran Baru, Jakarta Selatan 12110**

**Telp. (021) 72797847-72797848**

**<http://bpkspm.pu.go.id>**

**Hak Cipta © Kementerian Pekerjaan Umum**

**ISBN 978-602-17174-0-0**

### **TIM PENYUSUN**

Ir. Hedyanto W. Husaini, MSCE, M.Si (Pengarah); Ir. Mochammad Natsir, M.Sc. (Ketua); Prof. DR. I Gde Widiadnyana Merati (Wakil Ketua); Ir. Anita Tambing, M.Eng (Sekretaris); DR. Ir Akhmad Suradji, MT; Dr. Ir. Krishna S. Pribadi; Ir. Agita Widjajanto, M.Sc.; Dewi Chomistriana, ST.,M.Sc.; Wahyu Triwidodo, ST. M.Eng; Ir. Yaya Supriyatna, M.Eng.Sc; Ir. Kimron Manik, M.Sc; Pandu Gunadi Atmosukarto, ST., MUM.; Ir. Suwanto, MM; Indro Pantja Pramodo, ST.,MT.; Fariroh, SE; Bayu Dwi Samoedra, ST.; Jeffy Alfanny, SE; Heti Ratnasari, ST; Perdana Yudhistira, SS.; Johar Mitayani, S.IP.; Gigih Adikusuma, ST; Doni Triagusta, Amd.

ISBN 978-602-17174-0-0



9 786021 717400