

BUKU
1

PUPR
SIGAP MEMBANGUN NEGERI

 **KONSTRUKSI
INDONESIA 2021**

ERA BARU KONSTRUKSI

**BERKARYA MENUJU
INDONESIA MAJU**



Buku ini dicetak dengan menggunakan kertas daur ulang

BUKU
1

 **KONSTRUKSI
INDONESIA 2021**

**ERA BARU KONSTRUKSI
BERKARYA MENUJU
INDONESIA MAJU**



.....
*Presiden RI Joko Widodo, Meninjau
Progres Pembangunan Ruas Tol
Semarang-Solo*



Sambutan 10

Kata Pengantar 12



01

Pendahuluan

- Era Baru Konstruksi: Berkarya Menuju Indonesia Maju 16

02

Cipta Kerja dalam Penyelenggaraan Jasa Konstruksi

- Perizinan Berusaha Dalam Rangka Meningkatkan Ekosistem Investasi Dan Kegiatan Berusaha 28
- Capaian dan Arah Pengembangan Jasa Konstruksi Dalam Mendukung Pembangunan Nasional 42
- Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Subsektor Jasa Konstruksi 56
- Pelayanan dan Pengawasan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Subsektor Jasa Konstruksi 66

03

Membangun Konstruksi Berkelanjutan

- Membangun Budaya Konstruksi Berkelanjutan Dalam Penyelenggaraan Konstruksi **80**
- Membangun Budaya Keselamatan Konstruksi dalam Penyelenggaraan Jasa Konstruksi **92**
- Prinsip Penyelenggaraan Bangunan Gedung Hijau (BGH) **108**
- Penguatan Peran Penilai Ahli Dalam Penilaian Kegagalan Bangunan **112**
- Menuju Industri Konstruksi Indonesia 2045 **124**

04

Pengembangan Usaha Jasa Konstruksi

- Penyelenggaraan Jasa Konstruksi di Era Industri 4.0 **140**
- Prospek Pengembangan Industri Konstruksi Nasional **158**
- Pengembangan Struktur, Produktivitas, dan Sistem Kemitraan Usaha Jasa Konstruksi Nasional **168**
- Menciptakan Persaingan yang Sehat dalam Pasar Jasa Konstruksi **182**
- Liberalisasi Perdagangan Jasa Konstruksi Sebagai Peluang Pengembangan Usaha Jasa Konstruksi **190**
- Fenomena Penyelenggaraan Jasa Konstruksi **216**

05

Perkuatan Peran Masyarakat dalam Kelembagaan Jasa Konstruksi

- Peran Strategis Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi (LPJK) dalam Mewujudkan Peningkatan Partisipasi Masyarakat Jasa Konstruksi **232**
- Peran Strategis Asosiasi Dalam Pemberdayaan Pelaku Usaha Jasa Konstruksi **248**
- Membangun Lembaga Sertifikasi Jasa Konstruksi Yang Kredibel Untuk Mewujudkan Pelaku Usaha Yang Berdaya Saing **262**
- Meningkatkan Peran Masyarakat Melalui Lembaga Pendidikan dan Pelatihan Konstruksi dalam Mewujudkan Tenaga Kerja Konstruksi yang Profesional **280**
- Pemberdayaan Lembaga Pendidikan dan Pelatihan Kerja (LPPK) Bidang Jasa Konstruksi dalam Rangka Mewujudkan Tenaga Kerja Konstruksi Berkualitas **286**
- Peran Strategis Jabatan Fungsional Dalam Era Baru Penyelenggaraan Jasa Konstruksi **298**
- Potensi Balai Jasa Konstruksi Dalam Era Baru Penyelenggaraan Jasa Konstruksi **308**

Kontributor 326



Pada tahun 2020 – 2021 semua negara di dunia termasuk Indonesia merasakan dampak Pandemi COVID-19. Pertumbuhan ekonomi nasional menurun pada triwulan II 2020 sebesar minus 5,32%. Meski demikian, pada triwulan II 2021, perekonomian Indonesia kembali tumbuh positif sebesar 7,07%, dan sebesar 3,51% pada triwulan III 2021.

Infrastruktur merupakan sektor esensial yang menjadi motor penggerak sektor riil untuk menopang pemulihan ekonomi nasional. Selesaiannya sejumlah proyek infrastruktur telah dirasakan dampaknya, termasuk turut berkontribusi pada peningkatan daya saing Indonesia.



Industri jasa konstruksi harus diselenggarakan secara tertib, reformasi kebijakan yang semakin memberikan kemudahan berusaha, perkuatan kemitraan antara Pemerintah dan mitra terkait, modernisasi pengadaan barang/jasa, serta pengelolaan sumber daya perlu terus dilanjutkan.

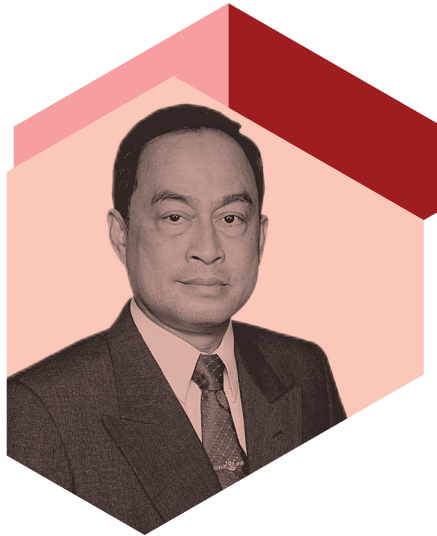
Pada masa Pemerintahan Presiden Joko Widodo Tahun 2020-2024, pembangunan infrastruktur tetap menjadi prioritas Pemerintah. Kita harus melaksanakan perintah Presiden Joko Widodo bahwa ke depan kita harus membangun lebih banyak lagi infrastruktur yang berkualitas, *smart* dan ramah lingkungan.

Dukungan industri konstruksi yang efektif dan efisien dibutuhkan dalam mewujudkan infrastruktur berkualitas. Industri jasa konstruksi harus diselenggarakan secara tertib, reformasi kebijakan yang semakin memberikan kemudahan berusaha, perkuatan kemitraan antara Pemerintah dan mitra terkait, modernisasi pengadaan barang/jasa, serta pengelolaan sumber daya perlu terus dilanjutkan. Kolaborasi yang kuat antar *stakeholder* menjadi kunci pengembangan industri konstruksi.

Saya menyambut baik hadirnya Buku Konstruksi Indonesia 2021 ini, yang bertema “Era Baru Konstruksi: Berkarya Menuju Indonesia Maju”, sebagai upaya nyata kolaborasi berbagai pihak yang memberikan pengetahuan dan pengalaman terkait perkembangan industri Konstruksi Indonesia. Semoga buku ini dapat menjadi sumber inspirasi dan literatur masyarakat jasa konstruksi dalam mewujudkan tata kelola industri jasa konstruksi yang berdaya saing, berkualitas dan berkelanjutan.

Selamat membaca.

M. Basuki Hadimuljono
Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat



Buku Konstruksi Indonesia 2021 diterbitkan sebagai bagian dari agenda tahunan Konstruksi Indonesia, yang secara rutin dilaksanakan oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Buku ini merupakan seri ke-sepuluh dari Penyusunan Buku Konstruksi Indonesia sejak tahun 2005, dimana Buku Konstruksi Indonesia terakhir diterbitkan pada tahun 2014.

Mengingat pentingnya dokumentasi dan penyebarluasan informasi atas kiprah dan peristiwa yang telah terjadi di sektor konstruksi selama kurun waktu beberapa tahun ini serta kebutuhan akan arah pengembangan konstruksi ke depan, maka dipandang perlu untuk kembali menyusun dan menerbitkan buku Konstruksi Indonesia.



Buku ini merupakan kompilasi pengalaman empirik, hasil penelitian, referensi untuk implementasi dan pengembangan kebijakan, serta strategi pembinaan dan pengembangan industri konstruksi nasional yang berkaitan dengan berbagai dinamika baru yang terjadi di sektor konstruksi, yang dikemas dalam bentuk artikel ilmiah populer.

Buku Konstruksi Indonesia 2021 mengangkat tema Era Baru Konstruksi: Berkarya Menuju Indonesia Maju. Buku ini merupakan kompilasi pengalaman empirik, hasil penelitian, referensi untuk implementasi dan pengembangan kebijakan, serta strategi pembinaan dan pengembangan industri konstruksi nasional yang berkaitan dengan berbagai dinamika baru yang terjadi di sektor konstruksi, yang dikemas dalam bentuk artikel ilmiah populer.

Artikel dalam Buku Konstruksi Indonesia 2021 disusun oleh kontributor yang merupakan *stakeholder* jasa konstruksi, di antaranya Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional (PPN)/Bappenas, Kementerian Perindustrian, Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah (LKPP), Badan Nasional Sertifikasi Profesi (BNSP), Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi (LPJK), BUMN Karya, Perguruan Tinggi, Asosiasi Badan Usaha Jasa Konstruksi, Akademisi, Praktisi, Unit Organisasi/Kerja di lingkungan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) serta para Pejabat Fungsional Pembina Jasa Konstruksi.

Kami mengucapkan terima kasih kepada Bapak Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat yang selalu memberikan keteladanan melalui *leadership* dan membuka ruang untuk berinovasi sehingga buku ini dapat diterbitkan. Tak lupa kami sampaikan terimakasih kepada para kontributor artikel dan semua pihak yang telah mencurahkan tenaga dan pemikiran terbaiknya, sehingga Buku Konstruksi Indonesia 2021 dapat hadir dan memperkaya khasanah pengetahuan industri konstruksi. Semoga buku ini menjadi inspirasi dan kekuatan bagi seluruh masyarakat Jasa Konstruksi untuk terus maju dan berkarya membangun bangsa Indonesia menuju Era Baru yang lebih baik.

Jakarta,

Yudha Mediawan
Direktur Jenderal Bina Konstruksi





01

PENDAHULUAN



ERA BARU KONSTRUKSI: BERKARYA MENUJU INDONESIA MAJU

Reini Wirahadikusumah

Rektor Institut Teknologi Bandung

MELIHAT KE BELAKANG, BELAJAR DARI PENGALAMAN MASA LALU

Ketersediaan infrastruktur untuk mendukung aktivitas ekonomi masyarakat adalah hal yang sangat mendasar. Seluruh kegiatan masyarakat membutuhkan fasilitas-fasilitas penyedia air dan energi, komunikasi, pembuangan limbah, dan lain-lain. Apabila fasilitas-fasilitas fisik tersebut tidak tersedia maka tentunya akan menurunkan produktivitas kerja masyarakat dan pada akhirnya mengakibatkan penurunan tingkat perkembangan ekonomi. Pilihan para pemimpin nasional untuk lebih fokus pada upaya membangun infrastruktur pada beberapa dekade ke belakang sebagai salah satu prioritas utama adalah keputusan strategis dalam meningkatkan daya saing Indonesia sekaligus untuk mengejar ketertinggalan.

Meningkatkan kualitas dan kuantitas infrastruktur, terutama infrastruktur publik, adalah suatu cara untuk meningkatkan perkembangan ekonomi (*economic growth*), khususnya dalam kondisi keterbatasan seperti di negara-negara berkembang. Namun, hal ini akan terjadi hanya apabila infrastruktur tersebut dikelola dengan efektif: keputusan investasi yang tepat; perencanaan yang matang, proses konstruksi yang berkualitas, penggunaan/pemanfaatan yang sesuai, dan pemeliharaan yang memadai.

Seringkali kita temui fasilitas infrastruktur publik yang mangkrak, yang tidak digunakan, yang tidak tepat guna, yang digunakan melebihi kapasitas desain (*overloading*), yang tidak dianggarkan biaya pemeliharannya, bahkan dirusak sendiri oleh masyarakat penggunaanya.

Penyediaan infrastruktur adalah masalah yang sangat kompleks, menjadi urusan para pemimpin negara, suatu urusan kebijakan (*policy*) tingkat tinggi yang bersifat konseptual dan terkadang dirasakan jauh dari kompetensi dan kewenangan para insinyur/profesional rekayasa. Ketika urusan infrastruktur diperbincangkan di publik, isu utama yang dibahas seringkali fokusnya adalah pendanaan, lingkungan, sosial/dukungan publik, bahkan politik; bukan tentang aspek rekayasa dan teknologinya.

Untuk dapat mengambil peran dalam pembangunan infrastruktur nasional secara lebih efektif, para insinyur/profesional rekayasa harus memiliki keahlian yang beragam serta pengalaman yang luas, termasuk di bidang-bidang non-rekayasa, yang sebenarnya bukan merupakan modal utamanya sesuai latar belakang pendidikan dan pengalaman di sektor konstruksi.

Kenyataan bahwa 95% urusan infrastruktur bersifat non-teknis, sedangkan para pelaku di sektor konstruksi dan pembangunan infrastruktur didominasi oleh para insinyur (teknik sipil dan sebagainya), maka peningkatan kualitas dan kuantitas infrastruktur nasional sangat tergantung pada peningkatan keahlian para pelaku (penyedia jasa konsultan dan kontraktor) dalam menjawab berbagai tantangan yang bersifat sosial, ekonomi, lingkungan, dan

politik tersebut. Dukungan masyarakat sekitar/publik, dukungan politik, dukungan dunia perbankan, isu lingkungan, dan integrasi sistem, adalah tugas-tugas yang harus dituntaskan terlebih dahulu, di samping aspek rekayasa dan teknologi yang juga terus berkembang.

Demikianlah, kompleksitas obyek yang dihadapi sehari-hari oleh para pelaku sektor konstruksi. Dalam menghadapi tantangan yang besar tersebut, keandalan sektor jasa konstruksi harus didukung oleh peran serta masyarakat jasa konstruksi dalam mengembangkan daya saing usaha dan rantai pasok yang kokoh sehingga pelaksanaan pekerjaan konstruksi semakin efektif dan efisien.

Sektor konstruksi sebagai tulang punggung pembangunan infrastruktur nasional, menyumbangkan 6,09% dari GDP dan 5,76% dari GDP, di tahun 2018 dan 2019. Pertumbuhan ekonomi mencapai 5,01% dan 5,02% di tahun 2018 dan 2019. Sektor ini juga menyerap tenaga kerja yang besar yaitu lebih dari 8 juta atau sekitar 5,5% angkatan kerja. Memperhatikan peran strategis yang ditunjukkan dengan data statistik tersebut, sudah selayaknya sektor konstruksi dikelola (diatur, diberdayakan, dan diawasi) secara serius untuk menunjang terwujudnya tujuan pembangunan nasional yang benar-benar membawa manfaat bagi seluruh lapisan masyarakat.

Sejarah panjang telah membuktikan besarnya peran para pelaku sektor konstruksi. Dimulai sejak era pascareformasi, terbuka kesempatan yang lebih luas bagi badan usaha jasa konstruksi nasional untuk terlibat di proyek-proyek internasional. Dengan meningkatkan kapasitas

dan kapabilitas badan usaha jasa konstruksi nasional, selain menggarap pasar dalam negeri, beberapa badan usaha jasa konstruksi juga mulai menggarap potensi pasar konstruksi di luar negeri seperti negara-negara di kawasan Asia Tenggara, di Timur Tengah, dan di Afrika Utara. Di lain pihak, internasionalisasi jasa konstruksi juga berarti pasar konstruksi dalam negeri menjadi lebih terbuka bagi badan usaha jasa konstruksi asing.

Keberadaan badan usaha jasa konstruksi asing yang semakin kental di proyek-proyek infrastruktur publik di berbagai daerah di Nusantara, menambah kompleksitas dalam konteks pembangunan nasional. Masalah-masalah terkait tenaga kerja asing, baik yang profesional maupun tukang, telah memicu perdebatan dan kecemburuan sosial terutama di proyek-proyek yang berlokasi di daerah yang masih kurang berkembang. Namun, di sisi lain, keberadaan badan usaha jasa konstruksi asing secara tidak langsung meningkatkan atmosfer persaingan usaha dalam negeri, sehingga justru memicu hal positif bagi peningkatan keandalan badan usaha jasa konstruksi nasional. Perusahaan nasional terpacu untuk lebih meningkatkan kompetensinya, kualitas hasil kerjanya, dan seterusnya.

Iklim usaha jasa konstruksi yang cenderung semakin kondusif akhir-akhir ini, telah membuka peluang untuk masuknya investor asing. Para investor asing tidak saja mengalir modal dana ke dalam negeri, investor asing juga membawa teknologi terkini yang sangat berpotensi untuk mendorong terjadinya transfer teknologi ke para pelaku lokal. Pembangunan jaringan MRT Jakarta dan kereta api cepat Jakarta-Bandung, misalnya, membuka peluang bagi badan usaha

jasa konstruksi nasional untuk mempelajari teknologi, teknik serta tata cara pengelolaan proyek konstruksi, bahkan budaya kerja yang selayaknya membuka mata terhadap kebiasaan-kebiasaan kerja yang baru yang lebih efektif dan efisien. Tentunya sangat besar manfaat bagi kemajuan keilmuan dan kumpulan pengalaman berharga; banyak teknologi dan praktik-praktik pelaksanaan (metode) dan pengelolaan konstruksi baru yang dipelajari dari proyek tersebut, misalnya konstruksi terowongan, konstruksi jembatan panjang, mekanisasi konstruksi modern, metoda pengaturan lalu lintas selama konstruksi, metoda keselamatan kerja, maupun aspek-aspek kontrak dan hukum konstruksi internasional.

Tahun 2020 merupakan tahun penting untuk konstruksi Indonesia. Setelah selama dua puluh tahun tata kelola konstruksi di Indonesia berlangsung berdasarkan Undang-undang No. 18 tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi, maka tahun ini merupakan masa terakhir dari proses transformasi menuju tata kelola berdasarkan Undang-undang No. 2 tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi. Para pemimpin nasional di sektor konstruksi, khususnya Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, telah merancang bersama para *stakeholders* suatu peraturan yang diharapkan dapat menjadi alat untuk mentransformasi sektor konstruksi, dengan prinsip menjamin kesinambungan antara fungsi pembinaan dan fungsi pengembangan jasa konstruksi.

Di samping itu, Tahun 2020 yang baru lalu juga merupakan tahun istimewa untuk bangsa Indonesia yang tengah bersiap untuk memasuki milenium pertama kemerdekaannya. Masa-masa belakangan ini, seluruh masyarakat dunia harus



beradaptasi secara cepat terhadap fenomena perubahan yang teknologi digital yang berdampak pada semua aktivitas termasuk pola-pola penyelenggaraan konstruksi, yaitu *Industrial Revolution 4.0*, serta dampaknya pada masyarakat, atau yang dikenal sebagai *Society 5.0*.

Ketersediaan teknologi internet dan teknologi-teknologi pendukung lainnya, telah memungkinkan berlangsungnya *Revolusi Industri 4.0*. Pelaksanaan proyek konstruksi di Indonesia yang sebelumnya banyak mengandalkan keunggulan jumlah tenaga kerja, berangsur-angsur mulai memanfaatkan keunggulan teknologi dan kompetensi tenaga kerja sebagai modal utama. Berbagai kemudahan ini telah dimanfaatkan oleh badan-badan usaha jasa konstruksi nasional, semakin banyak proyek konstruksi yang menerapkan keunggulan

teknologi permesinan maupun teknologi berbasis komputer dan internet seperti IoT, BIM, dan visualisasi konstruksi.

Transformasi digital selayaknya diadopsi oleh badan-badan usaha jasa konstruksi nasional secara komprehensif. Transformasi digital bukan semata membutuhkan investasi dalam aspek *hardwares* dan *softwares* namun mensyaratkan perubahan budaya dan kesiapan sumberdaya manusia pelaku jasa konstruksi nasional di semua lini.

Hingga saat ini, Indonesia dan seluruh masyarakat dunia masih menghadapi pandemi COVID-19. Kita juga dihadapkan pada tantangan untuk melakukan pemulihan kehidupan ekonomi dan sosial, yang terdampak secara signifikan oleh pandemi tersebut. Pemerintah Indonesia telah

gencar menggulirkan program vaksinasi, dengan harapan agar bisa mempercepat terbentuknya *herd immunity*. Pemerintah juga telah mengambil berbagai langkah penting untuk menggulirkan kembali berbagai kegiatan ekonomi dan sosial secara bertahap. Sektor konstruksi seperti juga seluruh sendi perekonomian nasional, adalah sektor yang sangat terdampak negatif.

Ke depan, sejalan dengan pemulihan ekonomi dan sosial, kebutuhan akan jasa konstruksi akan semakin meningkat, baik dalam nilai maupun ragamnya. Belajar dari pengalaman melalui berbagai situasi, khususnya krisis ekonomi dan kondisi pandemi COVID-19 seperti saat ini, dalam kondisi ekonomi dan kestabilan politik yang semakin baik seharusnya usaha jasa konstruksi nasional sudah lebih siap dan optimis menyongsong peluang dan tantangan konstruksi. Pengalaman ini telah mengajarkan kita mengenai pentingnya aset sosial masyarakat yang madani, untuk saling bantu bekerjasama. Indonesia harus bangkit dengan budaya konstruksi baru, yang lebih mengedepankan prinsip-prinsip *sustainability* untuk kemajuan bersama.

MENATAP KE DEPAN, BERSAMA BERKARYA MENUJU INDONESIA MAJU

Era baru konstruksi Indonesia adalah sejalan dengan mulai diberlakukannya UU No 2 tahun 2017. Para penyusun UU ini bertujuan agar tercipta dampak dari penyelenggaraan sektor konstruksi nasional yang memiliki beberapa ciri berikut: i). penyelenggaraan yang lebih efektif, ii). tata kelola struktur usaha yang lebih baik, iii). reformasi kelembagaan yaitu asosiasi jasa konstruksi yang terakreditasi dan reformasi Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi (LPJK), serta iv). perkuatan rantai pasok.

Di tataran yang lebih tinggi, Pemerintah telah menerbitkan UU Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja. Latar belakang diberlakukannya UU ini tentunya meliputi banyak hal. Salah satunya adalah kompleksitas dan obesitas regulasi, baik di pusat maupun daerah, bahkan mencapai puluhan ribu peraturan. Hal ini juga terjadi di sektor konstruksi; IMB, SKA, SBU, serta ijin-ijin lainnya yang secara prinsip memang dibutuhkan, namun dalam pelaksanaannya malahan carut marut sehingga seringkali justru merugikan masyarakat dan perekonomian nasional.

Latar belakang lainnya adalah karena peringkat daya saing Indonesia yang masih rendah. Ditunjukkan oleh kajian-kajian, beberapa faktor utama permasalahan berbisnis di Indonesia antara lain korupsi, birokrasi yang tidak efisien, kepastian kebijakan, dan ketenagakerjaan. Hal ini juga sangat relevan dengan kondisi yang kita alami sehari-hari dalam menyelenggarakan sektor konstruksi.

Dengan semangat mengatasi permasalahan-permasalahan utama tersebut, UU Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja beserta PP pelaksanaannya merupakan: i). sinkronisasi pengaturan terkait kemudahan perizinan berusaha, ii). perlindungan, dan pemberdayaan koperasi dan usaha mikro, kecil, dan menengah, iii). peningkatan ekosistem investasi, dan iv). percepatan proyek strategis nasional yang sebelumnya tersebar di berbagai Undang-Undang sektor.

Dengan dibantu dorongan dari tataran yang lebih tinggi dan lebih luas tersebut, saat ini adalah suatu momentum dan kesempatan bagi insan konstruksi nasional untuk berubah, bertransformasi.



Tindak lanjut yang telah dilaksanakan di tahap awal adalah disusunnya PP No. 5 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko dan PP No. 14 Tahun 2021 tentang Perubahan atas PP Nomor 22 Tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan UU Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi. Dengan demikian, dimulailah Era Baru Konstruksi Indonesia.

Secara lebih spesifik, penerapan UU 11/2020 tentang Cipta Kerja di sektor konstruksi bertujuan untuk:

- mewujudkan tata kelola yang baik berbasis landasan hukum yang kuat,
- kemudahan perizinan berusaha,
- peningkatan efektifitas, efisiensi, dan modernisasi pengadaan barang/jasa.
- kemandirian sektor konstruksi,
- penciptaan lapangan kerja yang seluas-luasnya,
- meningkatkan perlindungan dan kesejahteraan tenaga kerja konstruksi.

Di samping hal-hal yang mendasar tersebut sebagai kondisi prasyarat bagi perkembangan yang positif dan efektif, sektor konstruksi mengalami tantangan kebutuhan adaptasi terhadap transformasi digital dan lingkungan ekosistem sektor konstruksi yang memang memiliki karakteristik yang sangat menantang.

Sebagian besar aktivitas kita mencakup hal-hal yang sangat sarat dengan kondisi yang dikenal dengan **VUCA, yaitu *volatility* (tingkat fluktuasi atau perubahan yang besar), *uncertainty* (ketidakpastian yang tinggi), *complexity* (masalah yang tidak sederhana melibatkan banyak faktor, banyak parameter), dan *ambiguity* (tidak jelas, data dan informasi sangat terbatas).**

Tingkat VUCA ini terlebih lagi kita alami di negara berkembang seperti di Indonesia.

Sektor konstruksi nasional adalah salah satu sektor yang secara alamiah memang sarat dengan kondisi VUCA. Sektor konstruksi harus menyelesaikan proyek dalam lingkungan fisik/alam yang selalu berbeda, pihak-pihak terlibat yang banyak dan berbeda dari satu proyek ke proyek lainnya. Lingkup proyek seringkali tidak terdefinisikan secara cukup matang, keinginan pemilik yang berubah-ubah, melibatkan banyak kepentingan yang terkadang saling bertolak belakang. Pihak pengguna jasa swasta berpotensi gagal bayar, pengguna jasa Pemerintah terlambat bayar, masyarakat merasa terganggu, dan seterusnya. Pemerintah sebagai pengguna jasa terbesar seringkali berubah peran menggunakan posisi multinya yaitu sebagai pengguna jasa, sebagai regulator, sebagai fasilitator, dan sebagai corong perubahan dengan tujuan tertentu. Tentunya ketimpang peran antara pengguna dan penyedia jasa seperti ini menjadi tantangan tersendiri bagi badan-badan usaha jasa konstruksi nasional.

Karakteristik sektor konstruksi tersebut berada di tataran industri/sektor, di tingkat proyek, dan di internal badan usaha. Badan usaha jasa konstruksi berada dalam ekosistem yang tidak menentu dalam aspek permintaan/demand. Kontraktor sangat tergantung pada banyak pihak pendukungnya yaitu para subkontraktor dan *suppliers*. Persaingan usaha sangat ketat dan seringkali tidak sehat, sehingga keuntungan usaha cenderung minim. Ditambah lagi hubungan antara pengguna dan penyedia jasa yang kurang setara sebagai akibat dari ketimpangan *supply-demand* di sektor konstruksi.

Dengan demikian, badan usaha jasa konstruksi harus mampu mengembangkan kapasitasnya untuk mengantisipasi masalah, memahami berbagai konsekuensi dengan menyusun rencana-rencana jangka pendek dan menengah yang tajam, mempersiapkan diri terhadap berbagai kemungkinan di masa yang akan datang (sehingga rencana-rencana dibuat dalam beberapa alternatif), serta yang tidak kalah pentingnya adalah kemampuan badan usaha untuk menangkap kesempatan. Jadi, kondisi VUCA tidak semata dilihat sebagai sesuatu ancaman namun sangat mungkin menjadi suatu kesempatan yang perlu segera diraih.

Sebagai upaya untuk meningkatkan kapasitasnya, *badan usaha selayaknya tidak ketinggalan dalam mengadopsi transformasi digital di era Revolusi Industri 4.0, yang akan sangat berpotensi membantu proses bisnis secara lebih efektif, efisien, dan berkualitas.*

Di negara-negara maju, akhir-akhir ini, badan usaha melakukan investasi besar-besaran dalam konteks transformasi digital. Terlebih dengan pandemi yang sudah berlangsung hampir dua tahun, percepatan transformasi digital tidak dapat dielakkan. Di sektor konstruksi, terlihat indikasi proyeksi yang terus meningkat terhadap investasi transformasi digital.

Kebutuhan peningkatan efisiensi kinerja perusahaan sangat dipahami, dan potensi manfaat transformasi digital pun sangat disadari. Namun, kontraktor dan konsultan mengalami kesulitan besar dalam menerapkan rencana perubahan internal ini. Badan-badan usaha yang lambat dalam menerapkan transformasi digital akan ketinggalan dari pesaingnya di dalam negeri

dan pesaing dari badan usaha asing. Secara umum, beberapa kesulitan tersebut adalah:

- i) Sistem pengelolaan data proyek yang sejak awal tidak memadai. Jumlah data proyek sangat besar dan dalam berbagai format, serta dikelola oleh berbagai divisi di badan usaha. Sehingga, langkah awal adalah dengan memperbaiki sistem manajemen data yang lebih terintegrasi, sebelum suatu badan usaha dapat memulai upaya transformasi digital.
- ii) Proses optimasi yang tidak dilakukan secara serentak di berbagai fungsi/divisi. Sektor konstruksi dikenal sebagai komunitas yang sangat lambat dalam mengadopsi kemajuan teknologi baru. Teknologi-teknologi untuk kebutuhan konstruksi seringkali dikembangkan hanya untuk kebutuhan fungsi-fungsi atau divisi-divisi tertentu. Kita pahami bahwa, teknologi yang terbukti efektif di suatu konteks tertentu tentunya belum tentu menjadi efektif pula apabila diterapkan pada konteks yang lebih luas. Padahal, penyelenggaraan proses konstruksi sangat membutuhkan kesinambungan data, informasi, dalam daur hidup konstruksi, mulai dari tahap perencanaan kebutuhan sampai masa pemeliharaan aset dan proses membangun kembali. Kesenjangan dalam penerapan transformasi digital di internal suatu badan usaha justru akan menambah inefisiensi dan menambah keengganan para pelaku untuk bertransformasi.
- iii) Para pelaku konstruksi enggan untuk belajar keahlian baru. Hal ini adalah masalah klasik di ranah manajemen sumberdaya. Tenaga kerja senior dan sudah sangat profesional berpengalaman kebanyakan tidak mau lagi belajar keahlian baru, tenaga kerja di lapangan



juga memiliki kapasitas yang terbatas dalam mempelajari keahlian baru. Tantangan ini sangat penting untuk diatasi karena bila tidak dikelola secara efektif maka transformasi digital akan gagal, karyawan terdemotivasi, sistem baru yang mahal malahan tidak termanfaatkan, dan juga risiko meningkatnya *human error* karena ketidakmampuan dalam menggunakan sistem yang lebih canggih.

Seperti layaknya proses perubahan atau transformasi apa pun, transformasi digital mensyaratkan pengelolaan perubahan (*change management*) yang efektif dari pimpinan. Para pimpinan peran konstruksi masing-masing perlu secara konsisten memberdayakan melalui pelatihan dan pendidikan di semua lini. Dalam waktu yang bersamaan dengan proses transformasi, proses bisnis dan *workflows* tetap harus dijaga agar berjalan dengan lancar. Yang terpenting adalah membuka jalur komunikasi dua arah, selalu menegaskan tujuan yang jelas dari upaya besar yang manfaatnya akan dirasakan bukan hanya oleh para pelaku di badan usaha (kenyamanan kerja, keselamatan kerja, kesejahteraan perusahaan), namun juga hasil kerja akan berdampak pada kemaslahatan masyarakat.

Di samping isu VUCA, dan transformasi digital, hal ketiga yang harus menjadi perhatian kita bersama adalah penyelenggaraan pembangunan nasional yang menerapkan prinsip-prinsip **sustainable construction**. Pembangunan berkelanjutan (*sustainable*) adalah *“development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs”* (Brundtland Report, 1987). Untuk mewujudkannya disarankan untuk mempertimbangkan tiga aspek secara

seimbang yaitu ekonomi, sosial, dan lingkungan. Pembangunan fasilitas fisik infrastruktur adalah salah satu bidang utama yang wajib merespon tantangan ini karena sangat kental dengan isu sosial dan lingkungan, terlebih di negara berkembang seperti di Indonesia.

Dalam konteks pembangunan infrastruktur publik, pengambilan keputusan bukan saja mempertimbangkan berbagai skenario selama usia layannya, namun dituntut pula untuk mempertimbangkan kebutuhan generasi-generasi di masa yang akan datang, sesuai dengan tujuan pembangunan berkelanjutan. Pemerintah telah mulai menindaklanjutinya dengan berbagai aturan, salah satunya adalah disusunnya Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 9 Tahun 2021 tentang Pedoman Penyelenggaraan Konstruksi Berkelanjutan yang menjadi standar untuk diacu oleh sektor konstruksi secara lebih luas.



Pembangunan berkelanjutan (sustainable) adalah “development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs”
(Brundtland Report, 1987).

Dalam peraturan tersebut, “infrastruktur berkelanjutan” (*sustainable infrastructure*) didefinisikan sebagai infrastruktur yang diselenggarakan dengan menggunakan pendekatan konstruksi berkelanjutan. Sedangkan “konstruksi berkelanjutan” (*sustainable construction*) adalah sebuah pendekatan dalam melaksanakan rangkaian kegiatan yang diperlukan untuk menciptakan suatu fasilitas fisik yang memenuhi tujuan ekonomi, sosial dan lingkungan pada saat ini dan pada masa yang akan datang, serta memenuhi prinsip berkelanjutan.

Dengan pemahaman tersebut, maka ke depan kita harus menjawab tantangan utama dalam penyelenggaraan infrastruktur dalam menerapkan prinsip-prinsip keberlanjutan. Penggunaan sumberdaya infrastruktur (yaitu lahan, material konstruksi, air, energi, dan ekosistem) dalam setiap tahap (mulai tahap perencanaan sampai dengan tahap dekonstruksi) harus mempertimbangkan prinsip keberlanjutan, yang dimulai dengan kesamaan tujuan, kesamaan pemahaman, dan kesamaan rencana tindak dari semua pihak. Hal ini sangat tergantung pada terciptanya sinergi antara Pemerintah, sektor/pelaku konstruksi, akademisi/pakar, dan masyarakat. Yang juga akan menjadi perhatian serius dari semua *stakeholders* di Era Baru Konstruksi adalah pentingnya perencanaan tata ruang pembangunan infrastruktur yang diselaraskan dengan mitigasi bencana dan perubahan iklim.

MAKSUD DAN TUJUAN PENYUSUNAN BUKU KONSTRUKSI INDONESIA TAHUN 2021

Dengan mengambil pelajaran dari masa lalu, dan melihat ke depan dengan semangat optimisme, sekumpulan insan pelaku dan pemerhati sektor konstruksi nasional berkenan untuk menyampaikan buah pikirannya dalam suatu publikasi yang ilmiah populer berupa kompilasi pengalaman empirik, hasil pengkajian, sebagai referensi untuk implementasi dan pengembangan kebijakan, serta strategi pembinaan dan pengembangan industri konstruksi.

Buku Konstruksi Indonesia Tahun 2021 ini bertujuan untuk secara tidak langsung dapat berkontribusi pada “Peningkatan Kompetensi Penyelenggaraan Pembinaan Konstruksi.” Materi di buku ini dapat membantu “Mengelola Pengetahuan dan Teknik Praktis yang diperoleh dari Pelaksanaan Tugas dan Fungsi Pembinaan Jasa Konstruksi.” Berikutnya, juga sebagai upaya membagi pengalaman dan pembelajaran bidang jasa konstruksi agar berkelanjutan untuk Masyarakat Jasa Konstruksi, dan terakhir sebagai sarana diseminasi hasil pelaksanaan tugas dan fungsi Pembinaan Jasa Konstruksi yang diemban oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.



REFERENSI

Soemardi, B. W. dan Pribadi, K. S. (editor), 2020.
20 Tahun LPJK: Konstruksi Indonesia
2001-2020, ITB Press

Ofori, George, 2021. " Construction Industry
Development in Developing Countries:
new Challenges and Proposed Agenda
in VUCA World," Keynote Speech at
I-CENTROID 2021, Universitas Andalas
(Online), Padang, Indonesia, 24-25 August
2021.

Licata, Angie, 2020. "Three Digital
Transformation Challenges Construction
Companies Face and How to Overcome
Them," Construction Magazine, Associated
General Contractors of America (AGC),
Online Exclusives, diakses 29 September
2021.





02

**CIPTA KERJA DALAM
PENYELENGGARAAN
JASA KONSTRUKSI**



2.1

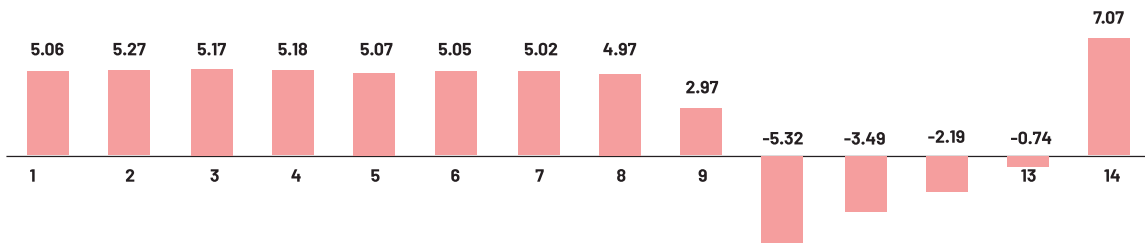
PERIZINAN BERUSAHA DALAM RANGKA MENINGKATKAN EKOSISTEM INVESTASI DAN KEGIATAN BERUSAHA

Wahyu Utomo

*Deputi Bidang Koordinasi Pengembangan Wilayah dan Tata Ruang
Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian*

PENDAHULUAN

Pandemi COVID-19 yang melanda Indonesia sedikit banyak menahan akselerasi transformasi yang sedang dilakukan oleh Pemerintah Indonesia, dimana konsentrasi hampir sebagian besar teralihkan ke sektor kesehatan dan sektor pemulihan ekonomi. Pandemi COVID-19 memaksa sektor kesehatan berbenah cepat sementara berbagai kebijakan pembatasan mobilitas yang dilakukan mengakibatkan banyak sektor terdampak. Memasuki tahun 2021, momentum pemulihan ekonomi Indonesia dimasa pandemi COVID-19 terus ditingkatkan. Pada Triwulan II-2021, kinerja perekonomian nasional mampu kembali tumbuh positif sebesar 7,07% dengan sejumlah leading indicator yang menunjukkan perbaikan. Tercatat, PDB Indonesia di Q1-2021 hanya berkontraksi -0,74% (yoy), relatif baik dibandingkan peers dan negara lain di dunia. Salah satu indikator perbaikan ini adalah pada sektor investasi dimana potensi investasi Indonesia terus bertumbuh di tengah pandemi yang belum berakhir.



Gambar 2.1.1. Pertumbuhan Ekonomi Indonesia % YoY

Sumber : BPS, diolah

Pertumbuhan realisasi investasi di Triwulan II-2021 terjadi pada proyek Penanaman Modal Dalam Negeri (PMDN) maupun pada proyek Penanaman Modal Asing (PMA) di berbagai sektor. Kementerian Investasi/ Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM)¹⁾ mempublikasikan bahwa realisasi investasi selama periode April – Juni 2021 mencapai Rp223,0 triliun. Data ini menunjukkan adanya peningkatan investasi sebesar 16,2% dibandingkan periode yang sama di tahun 2020, yakni sebesar Rp191,9 triliun. Secara kumulatif capaian investasi Triwulan-II 2021 telah mencapai Rp442,8 triliun dan menyumbang 49,2% terhadap target investasi tahun 2021 yang telah disesuaikan menjadi Rp900 triliun. Realisasi investasi tersebut disisi lain memberikan dampak positif terhadap penyerapan tenaga kerja Indonesia yang mencapai 623.715 orang secara kumulatif pada periode yang sama.

Pertumbuhan investasi tersebut tidak lepas dari usaha keras pemerintah untuk mendorong adanya perbaikan ekosistem investasi dalam bentuk reformasi struktural yang diamanatkan melalui penerbitan UU No. 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (UUCK) dan Peraturan turunannya.

Terbitnya UUCK merupakan terobosan dalam upaya melakukan transformasi ekonomi dalam rangka memacu pertumbuhan ekonomi menjadi lebih cepat, sehingga Indonesia dapat segera keluar dari *Middle Income Trap*. Adanya UUCK juga diharapkan dapat mengatasi permasalahan perizinan akibat adanya regulasi yang tidak harmonis, tumpang tindih, serta bersifat sektoral yang ada baik di tingkat pemerintah pusat maupun pemerintah daerah.

AMANAT UNDANG – UNDANG NO. 11 TAHUN 2020 TENTANG CIPTA KERJA

Pandemi COVID-19 menghadapkan Indonesia pada situasi yang tidak mudah. Pemerintah terus berupaya untuk mengatasi pandemi COVID-19 serta mendorong program pemulihan ekonomi nasional dan memberikan perlindungan sosial bagi masyarakat. Bersamaan dengan itu, Pemerintah tetap berkomitmen menjalankan transformasi ekonomi diantaranya melalui kehadiran UU No. 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (UUCK) yang diundangkan pada 2 November 2020. Terbitnya UUCK memberikan perubahan dalam proses perizinan dan perluasan bidang usaha untuk investasi, dimana

¹ <https://www.bkpm.go.id/id/publikasi/siaran-pers/readmore/2426201/73001>

diharapkan mampu mendorong percepatan investasi dan pembukaan lapangan kerja baru. Dengan metode *Omnibus Law*, sebanyak 79 Undang-Undang direvisi dan disederhanakan menjadi 1 (satu) UU. UUCK terdiri atas 186 Pasal dan 15 Bab, dan memiliki 51 peraturan turunan dalam bentuk PP/Perpres serta mengatur 11 klaster, diantaranya peningkatan ekosistem investasi dan kegiatan usaha, perizinan berusaha, ketenagakerjaan, dukungan koperasi dan UMKM, dukungan riset dan inovasi, pengadaan lahan, kawasan ekonomi, kemudahan berusaha, investasi pemerintah pusat dan Percepatan PSN, administrasi pemerintahan, dan pengenaan sanksi. Berdasarkan Bab III pasal 6 UUCK, peningkatan ekosistem investasi dan kemudahan berusaha didukung dengan adanya Penerapan Perizinan berusaha berbasis risiko, serta penyederhanaan persyaratan dasar perizinan berusaha, perizinan berusaha sektoral dan perizinan persyaratan investasi. UUCK diharapkan mampu memberikan kemudahan dalam perizinan, meningkatkan serapan tenaga kerja dengan penciptaan lapangan kerja baru melalui peningkatan investasi dengan tetap meningkatkan dan memastikan perlindungan bagi para pekerja atau buruh serta memberikan ruang yang besar untuk penguatan Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah (UMKM).

Paradigma Baru Perizinan Berusaha

Perizinan Berusaha Berbasis Risiko merupakan paradigma baru dalam percepatan proses perizinan untuk meningkatkan daya saing investasi di Indonesia. Melalui Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko, Pemerintah menegaskan untuk memulai pelaksanaan reformasi perizinan berusaha di Indonesia. Bentuk reformasi perizinan berusaha

diawali dengan menetapkan pendekatan berbasis risiko (*risk-based approach*) sebagai dasar untuk menentukan jenis perizinan berusaha. Perizinan berusaha berbasis risiko dilaksanakan berdasarkan penetapan tingkat risiko dan peringkat skala usaha kegiatan usaha yang diatur dalam Pasal 7 ayat (1) UU Cipta Kerja. Perizinan Berusaha Berbasis Risiko mengusung konsep “*trust but verify*”, yang artinya Pemerintah akan memberikan kepercayaan (*trust*) kepada para pelaku usaha dengan memberikan berbagai kemudahan dan kecepatan dengan berbagai terobosan dalam mendapatkan perizinan berusaha, tetapi di saat yang bersamaan, Pemerintah juga mendorong penguatan pada pelaksanaan pengawasan (*but verify*) dalam pelaksanaan kegiatan usaha. Melalui penerapan konsep perizinan berusaha berbasis risiko, Indonesia akan memasuki babak baru dalam



Perizinan Berusaha Berbasis Risiko mengusung konsep “trust but verify”, yang artinya Pemerintah akan memberikan kepercayaan (trust) kepada para pelaku usaha dengan memberikan berbagai kemudahan dan kecepatan dengan berbagai terobosan dalam mendapatkan perizinan berusaha.

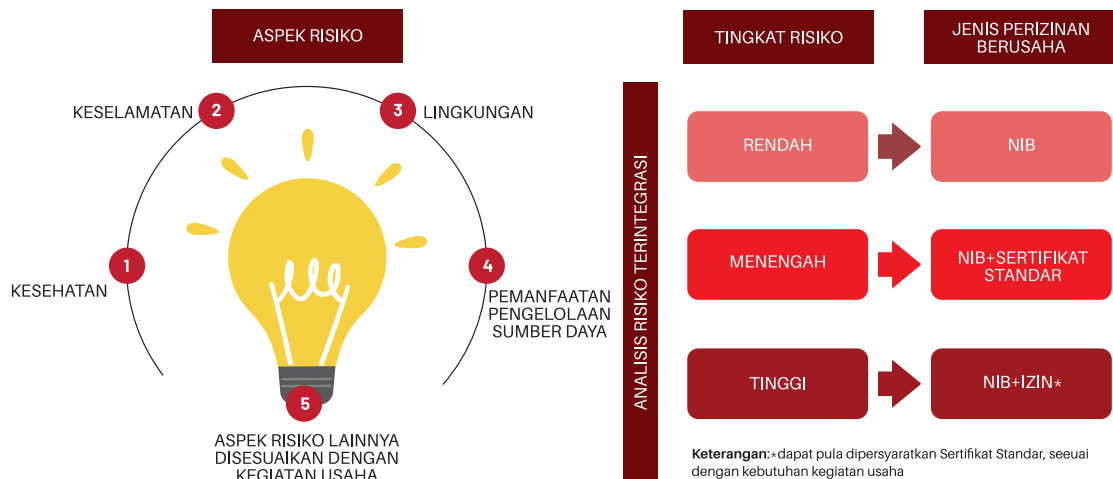


mekanisme layanan perizinan berusaha oleh instansi pemerintah yang dilakukan di tingkat pusat maupun daerah. Saat ini dibutuhkan suatu penyesuaian, khususnya untuk kegiatan usaha dengan tingkat risiko menengah, dimana jenis perizinan berusaha yang dipersyaratkan berupa Nomor Induk Berusaha (NIB) dan Sertifikat Standar.

Dalam rangka meningkatkan ekosistem investasi dan kegiatan berusaha, Pemerintah mendorong percepatan penerbitan perizinan berusaha yang lebih sederhana dan pengawasan yang terkoordinasi, transparan, dan akuntabel. Perizinan berusaha berbasis risiko ini tertuang dalam Peraturan Turunan UU Cipta Kerja dalam PP No. 5 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko dan dalam PP 6 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha di Daerah serta Peraturan

Menteri/Kepala Lembaga yang mengatur Standar Kegiatan Usaha dan Produk pada Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Sektor. Penyederhanaan ini diberikan baik dari memulai kegiatan usaha hingga pelaksanaan kegiatan usaha. Reformasi regulasi tersebut mendorong perbaikan iklim investasi Indonesia dan memberikan sentimen positif bagi para investor untuk tetap merealisasikan investasinya di kondisi pandemi ini.

Penilaian terhadap risiko dilakukan melalui penentuan tingkat risiko atas terjadinya cedera atau kerugian, terdiri dari 3 (tiga) tingkatan yaitu rendah, menengah, tinggi, dengan mempertimbangkan 5 (lima) aspek risiko yaitu kesehatan, keselamatan, lingkungan, pemanfaatan dan pengelolaan sumber daya, dan aspek risiko lainnya disesuaikan dengan kegiatan usaha.



Gambar 2.1.2. Penentuan Tingkat Risiko

Sumber : Kemenko Perekonomian, 2021

Persyaratan Dasar Perizinan Berusaha

Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko termuat dalam Sistem Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik atau yang disebut Sistem *Online Single Submission* (OSS). Sistem ini wajib digunakan oleh Kementerian/Lembaga, Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kab/Kota, Administrator KEK, Badan Pengusahaan KPBPB, dan Pelaku Usaha. Pemerintah memberlakukan Perizinan Berusaha berbasis Risiko dalam Sistem OSS mulai tanggal 2 Juli 2021. Pelaku usaha yang akan memulai ataupun melaksanakan kegiatan usaha harus memenuhi persyaratan dasar perizinan berusaha. Persyaratan dasar tersebut terdiri dari Kesesuaian Kegiatan Pemanfaatan Ruang (KKPR), Persetujuan Lingkungan, dan Persetujuan Bangunan Gedung, dan Sertifikat Laik Fungsi. Dalam pasal 5 PP No. 5 Tahun 2021

disebutkan terdapat beberapa perubahan dalam perizinan berusaha diantaranya Konfirmasi Kesesuaian Pemanfaatan Ruang, Persetujuan Lingkungan, Persetujuan Bangunan Gedung dan Sertifikat Laik Fungsi.

Pelaksanaan perizinan berusaha salah satunya diimplementasikan melalui pemberian perizinan berusaha dalam rangka percepatan pelaksanaan Proyek Strategis Nasional (PSN). Hal ini dapat mendorong terciptanya iklim investasi yang kondusif serta meningkatkan perekonomian Indonesia. Untuk mendukung hal tersebut, Pemerintah melaksanakan pembangunan infrastruktur secara masif dan merata dengan *backbone* utama akselerasi melalui Proyek Strategis Nasional (PSN). Tujuannya bukan hanya meningkatkan pertumbuhan ekonomi



4 UU
51 PASAL

Kesesuaian Kegiatan Pemanfaatan Ruang (KKPR)

- Pemanfaatan ruang wajib mendapatkan **Konfirmasi/ Persetujuan/Rekomendasi KKPR**, berbasis RDTR (atau RTR, RZ KSNT dan RZ KAW).
- Berlokasi di Perairan Pesisir, wilayah perairan dan wilayah yuridikasi, wajib mendapatkan **Persetujuan KKPR Laut (KKPRL)**.
- Berlokasi di Kawasan Hutan, wajib mendapatkan **Persetujuan Penggunaan Kawasan Hutan (P2KH)**.
- Detail mengacu pada PP No. 21 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang, dan PP No. 23 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Kehutanan.



2 UU
36 PASAL

Persetujuan Lingkungan (PL)

- Setiap rencana usaha dan/atau kegiatan yang berdampak (penting/tidak penting) terhadap lingkungan hidup wajib memiliki: Amdal, UKL-UPL atau SPPL.
- PIL merupakan persetujuan terhadap: **KKLH (Keputusan Kelayakan Lingkungan Hidup)**, Amdal, atau **PKPLH (Pernyataan Kesanggupan Pengelolaan Lingkungan Hidup)**-UKL-UPL.
- Berlokasi di Kawasan Hutan, wajib mendapatkan **Persetujuan Penggunaan Kawasan Hutan (P2KH)**.
- Detail mengacu pada PP No. 22 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup.



2 UU
48 PASAL

Persetujuan Bangunan Gedung (PBG) dan Sertifikat Laik Fungsi (SLF)

- PBG untuk membangun baru, mengubah, memperluas, mengurangi, dan/atau merawat BG sesuai standar teknis BG.
- Bangunan tak beresiko tinggi boleh mengacu *prototipe/purwarupa*.
- Bangunan berisiko tinggi wajib disetujui pemerintah.
- SLF diterbitkan manajemen pengawas konstruksi.
- Detail mengacu pada PP No. 16 Tahun 2021 tentang Peraturan Pelaksanaan UU No.28 Tahun 2002 tentang Bangunan Gedung.

Gambar 2.1.3. Persyaratan Dasar Perizinan Berusaha

Sumber : Kementerian Investasi, 2021



dan mempersempit jurang kesenjangan, melainkan juga untuk menyatukan Indonesia dan mewujudkan keadilan sosial. Dengan demikian, pembangunan infrastruktur saat ini dapat ditafsirkan sebagai aktivitas menanamkan modal berharga untuk bertransformasi menjadi negeri modern dengan peradaban tinggi dan mampu bersaing dengan negara negara maju.

PROYEK STRATEGIS NASIONAL

Proyek Strategis Nasional (PSN) merupakan Proyek dan/atau program yang dilaksanakan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, dan/atau Badan Usaha yang memiliki sifat strategis untuk pertumbuhan dan pemerataan pembangunan dalam rangka upaya penciptaan kerja dan peningkatan kesejahteraan masyarakat. Koordinasi, pemantauan, dan *debottlenecking* percepatan penyediaan PSN dilakukan oleh Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPPIP) yang diketuai Menteri Koordinator Bidang Perekonomian. Daftar PSN pertama kali ditetapkan melalui Perpres No. 3 Tahun 2016 dengan revisi terakhir melalui Perpres No. 109 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional dan Permenko Perekonomian No. 7 Tahun 2021 tentang Perubahan Daftar Proyek Strategis Nasional yang diterbitkan pada bulan September 2021 dengan jumlah PSN sebanyak 208 Proyek dan 10 Program. Proyek yang ditetapkan menjadi PSN akan mendapatkan beberapa fasilitas dan kemudahan yang dituangkan dalam PP No. 42 Tahun 2021. Tercatat dari tahun 2016 hingga Juni 2021 sebanyak 110 PSN telah selesai dengan nilai investasi Rp604 triliun. Berbagai macam bentuk infrastruktur baru mulai dari bandara, jalan tol, pelabuhan, bendungan, saluran irigasi, hingga

kawasan industri telah berdiri dan memberikan banyak manfaat bagi masyarakat

Isu Strategis Pelaksanaan PSN

Terbitnya PP No. 42 Tahun 2021 tentang Kemudahan Proyek Strategis Nasional (PSN) tentunya tidak lepas dari isu yang terjadi di dalam pelaksanaan pembangunan infrastruktur di lapangan. Dalam perjalanannya, terdapat beberapa isu dalam penyelenggaraan PSN, diantaranya:

- **Pendanaan dan Pembiayaan**

Keterbatasan APBN dalam pendanaan infrastruktur dan kondisi pandemi COVID-19 menjadikan isu pendanaan dan pembiayaan proyek menjadi salah satu fokus utama dalam percepatan penyediaan PSN. Secara umum, permasalahan terkait pendanaan dan pembiayaan proyek infrastruktur yaitu keterbatasan pendanaan oleh APBN, kebutuhan pendanaan tambahan proyek dan kebutuhan alternatif pembiayaan lain, serta kapasitas fiskal badan usaha pelaksana.

- **Isu Perencanaan dan Penyiapan**

Beberapa isu yang dialami PSN terkait penyiapan dan perencanaan yaitu terkait regulasi dan perubahan perencanaan proyek, kajian dan dokumen perencanaan serta dukungan pemerintah yang diharapkan.

- **Isu Konstruksi**

Pelaksanaan konstruksi proyek infrastruktur pada masa pandemi COVID 19 menghadapi tantangan tersendiri terkait jadwal pelaksanaan proyek yang terdampak dengan adanya pembatasan. Selain itu beberapa hambatan pada pelaksanaan konstruksi yaitu kondisi alam yang kurang mendukung, adanya perubahan rencana konstruksi akibat beberapa penyesuaian, dan keterbatasan dana pelaksanaan konstruksi proyek.

- **Isu Pengadaan Tanah**

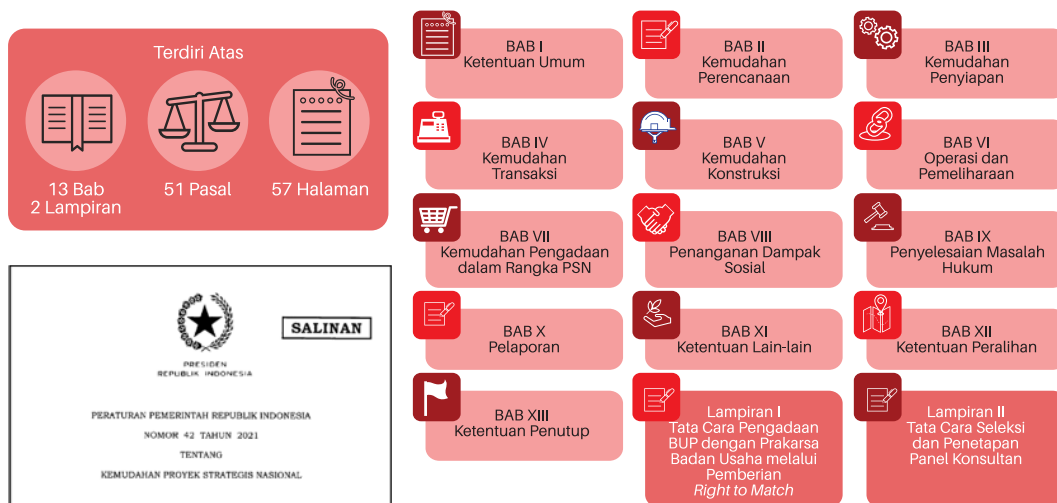
Pengadaan tanah menjadi salah satu isu dominan, khususnya pada PSN. Beberapa hal yang dilaporkan berkaitan dengan dana pengadaan tanah, konflik pengadaan tanah milik instansi pemerintahan/ tanah wakaf/ tanah kas desa, pengurusan perizinan pengadaan tanah, sengketa dan isu sosial yang terjadi di masyarakat, serta teknis konstruksi yang terhambat akibat pengadaan tanah yang parsial/ bagian-bagian.

Fasilitas Proyek Strategis Nasional

Berdasarkan Perpres No. 109 tahun 2020, terdapat sejumlah fasilitas yang didapatkan oleh proyek dan/atau program yang termasuk dalam daftar PSN. Fasilitas tersebut mencakup percepatan dan pendanaan pengadaan tanah, pembebasan bea perolehan hak atas tanah dan bangunan Pemda untuk PSN, penyelesaian izin & non-izin elektronik, serta penyesuaian kerangka perencanaan tata ruang. Selanjutnya, proyek PSN juga mendapatkan dukungan pemerintah

dalam bentuk jaminan pemerintah, percepatan penyelesaian masalah teknis maupun hukum dan pengadaan barang dan jasa, dukungan penyiapan dan kelayakan proyek, serta pemantauan dan debottlenecking proyek yang dilakukan untuk percepatan penyediaan proyek dan/atau program.

PSN juga termasuk bidang usaha prioritas yang secara khusus tercantum dalam Bab ke-V UU Cipta Kerja, dimana bab tersebut mengatur Investasi Pemerintah Pusat dan Kemudahan Proyek Strategis Nasional. Sebagai turunan dari penerbitan UU Cipta Kerja, maka diterbitkan PP No. 42 Tahun 2021 tentang Kemudahan PSN, sebagai upaya penyelesaian isu dan hambatan serta memberikan fasilitas kemudahan dalam percepatan pelaksanaan PSN. PP ini terdiri atas 13 bab yang berisi 51 pasal dan 2 lampiran yang mengatur kemudahan dalam setiap tahapan proyek, yakni mulai dari perencanaan, penyiapan, transaksi, konstruksi, serta pasca konstruksi, meliputi operasi dan pemeliharaan.



Gambar 2.1.4. PP No.42 Tahun 2021 tentang Kemudahan Proyek Strategis Nasional

Sumber : KPPIP,2021



Pada tahap perencanaan, Pemerintah/Lembaga/Badan Usaha selaku PJKP proyek dapat mengidentifikasi dan mengajukan percepatan terhadap perizinan dan non-perizinan berusaha yang dibutuhkan. Selanjutnya, Menteri yang berwenang akan menindaklanjuti penyelesaian masalah tersebut untuk memulai pelaksanaan PSN. Percepatan penyelesaian perizinan dan non perizinan ini mencakup rekomendasi atas penyesuaian rencana induk sektoral dan tata ruang (darat dan laut) untuk mengakomodir PSN, studi lingkungan hidup dan penggunaan kawasan hutan, serta pengadaan tanah melalui mekanisme Pengadaan Tanah untuk Kepentingan Umum. Selain itu, untuk PSN dengan sumber pendanaan non-APBN/non-APBD dapat diberikan juga dukungan Pemerintah untuk percepatan proyek.

Pada tahap penyiapan, ditetapkan standar minimum proyek dan dukungan dalam penyiapan proyek. Dukungan penyiapan proyek ini dapat berupa *Project Development Facilities* (PDF) untuk PSN dengan sumber pendanaan non-APBN/non-APBD yang meliputi fasilitas penyiapan; dan/atau pendampingan transaksi. Selain itu apabila terdapat persinggungan dengan aset BUMN, menteri/kepala lembaga dan Pemerintah Daerah bersama dengan BUMN dapat menetapkan *Service Level Agreement*.

Pada tahap transaksi, kemudahan dalam penyelenggaraan PSN mencakup dalam tahap penyiapan transaksi hingga *financial close*. Pada tahap ini Pemerintah dapat memberikan jaminan Pemerintah Pusat atas risiko politik yang mungkin muncul dalam pelaksanaan proyek. Pengadaan Badan Usaha Pelaksana (BUP) dalam PSN ditetapkan setelah penetapan lokasi dan penyiapan proyek oleh PJKP. Untuk proyek *Solicited*, pemilihan BUP dapat dilakukan melalui

pemilihan Panel Badan Usaha, sedangkan untuk proyek *Unsolicited* dilakukan dengan memberikan *right to match* kepada Badan Usaha Pemrakarsa. Pemberian hak eksklusif kepada Badan Usaha pemenang pengadaan dilakukan setelah penetapan. Pemenuhan pembiayaan (*Financial Close*) perlu diselesaikan dalam waktu 9 bulan, dan dapat diperpanjang oleh PJKP selama 3 bulan apabila kegagalan perolehan pembiayaan bukan disebabkan oleh Kelalaian BUP. Untuk perpanjangan jangka waktu untuk kedua kalinya PJKP harus mendapatkan persetujuan dari Menteri yang berwenang.

Pada tahap konstruksi, Kementerian/Lembaga (K/L) perlu menyusun standar keamanan, keselamatan, kesehatan, dan keberlanjutan untuk setiap konstruksi PSN sesuai dengan kewenangannya. Kewajiban pengajuan permohonan Uji Kelayakan Konstruksi (ULK) wajib dilakukan 30 hari kalender sebelum *provisional hand over* proyek kepada Penyedia Jasa Konstruksi. Percepatan penerbitan Sertifikat Kelaikan Fungsi Konstruksi oleh K/L akan dilakukan sesuai dengan norma standar prosedur dan kriteria yang berlaku.

Pada tahap operasi dan pemeliharaan, setelah konstruksi PSN selesai, Menteri/Kepala Lembaga, Gubernur, atau Bupati/Walikota wajib menyusun rencana pengoperasian dan pemeliharaan PSN yang dananya bersumber dari APBN/APBD, yang paling sedikit memuat rencana bisnis atau rencana kerja dan rencana anggaran. Saat perjanjian kerjasama berakhir, PJKP wajib menyelesaikan inventarisasi dan rencana pengelolaan aset paling lama 6 bulan sebelumnya. Kementerian Keuangan juga akan mendorong upaya percepatan peralihan aset menjadi Barang Milik Negara / Barang Milik Daerah, dimana pengelolaan BMN/

BMD tersebut dilakukan sesuai peraturan berlaku dan dapat dikerjasamakan dengan Badan Usaha untuk pelaksanaan operasi dan pemeliharaan infrastruktur.

Selain mendorong kemudahan dalam setiap tahapan proyek, PP No. 42 Tahun 2021 juga menyediakan kemudahan dalam percepatan pengadaan barang/jasa pemerintah, serta pembentukan Panel untuk mempersingkat waktu pengadaan di tahap penyiapan dan transaksi. Panel ini terdiri atas Panel Konsultan untuk percepatan penyediaan jasa konsultansi dan Panel Badan Usaha untuk percepatan penyediaan Badan Usaha dalam pelaksanaan PSN.

Sebagai dukungan dari terbitnya PP No. 42 Tahun 2021 tentang Kemudahan PSN, sampai saat ini terdapat 9 (sembilan) Peraturan Pemerintah Turunan UU Cipta Kerja yang dapat memberikan fasilitas dukungan percepatan PSN. Beberapa

PP tersebut antara lain PP No. 74 Tahun 2020 tentang Lembaga Pengelola Investasi, PP No. 20 Tahun 2021 tentang Penertiban Kawasan dan Tanah Terlantar; PP No. 43 Tahun 2021 tentang Penyelesaian Ketidaksesuaian Antara Tata Ruang dengan Kawasan Hutan, Izin dan/ atau Hak Atas Tanah; PP No. 21 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang; PP No. 19 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum; PP No. 23 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Kehutanan; PP No. 64 Tahun 2021 tentang Badan Bank Tanah; PP No. 40 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Kawasan Ekonomi Khusus; dan PP No. 18 Tahun 2021 tentang Hak Pengelolaan, Hak Atas Tanah, Satuan Rumah Susun dan Pendaftaran Tanah. Implementasi Peraturan Pemerintah yang mendukung Kemudahan PSN ini akan terus didorong untuk meningkatkan iklim investasi dalam percepatan penyediaan PSN.



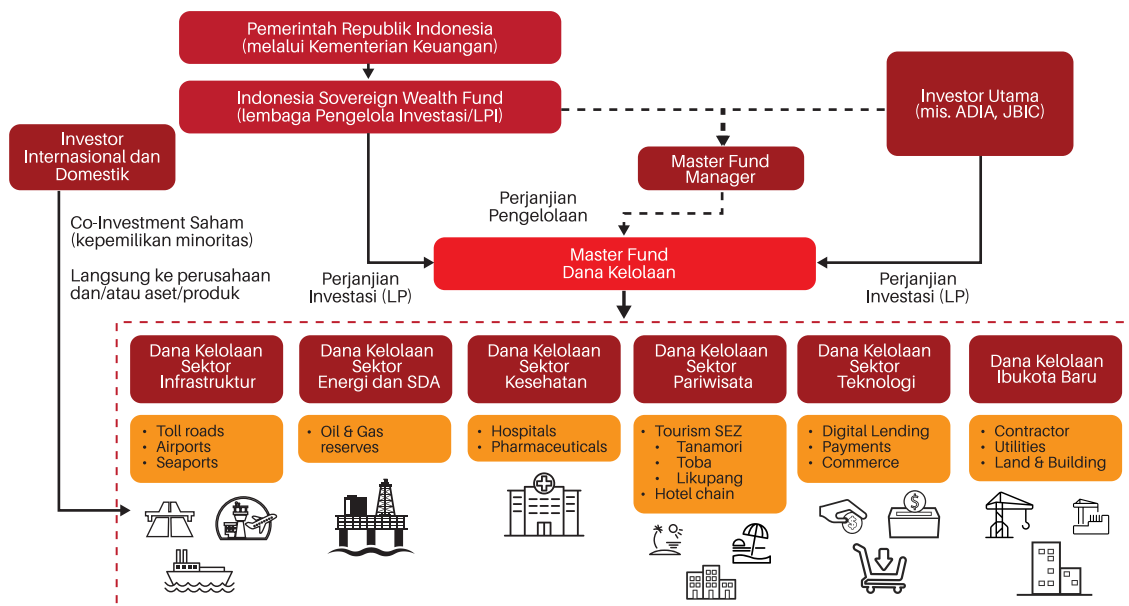
Gambar 2.1.5. Pemberian Fasilitas Dukungan dalam Lingkup Percepatan PSN
Sumber : KPPIP, 2021



Saat ini, Pengembangan Skema Pendanaan Inovatif terus dilakukan untuk mendukung Keberlanjutan Penyediaan Infrastruktur. Strategi dan rekomendasi skema pembiayaan infrastruktur terus dikembangkan dan disempurnakan oleh Pemerintah untuk mengurangi beban ekuitas dan Penyertaan Modal Negara (PMN). Berdasarkan amanat UU Cipta Kerja, terdapat institusi baru diantaranya Lembaga Pengelola Investasi (LPI) dan Bank Tanah. Pembentukan Lembaga Pengelola Investasi (LPI) sebagai Pelaksana Investasi Pemerintah Pusat bertujuan untuk meningkatkan dan mengoptimalkan nilai asset pada jangka panjang dan upaya mendukung pembangunan yang berkelanjutan. Pembentukan LPI didasarkan pada PP no. 73/2020 tentang Modal Awal Lembaga Pengelola Investasi dan PP No. 74/2020 tentang Lembaga Pengelola Investasi

dengan penyertaan modal awal oleh pemerintah diperkirakan mencapai Rp15 triliun. LPI berfungsi mengelola Investasi LPI dan bertugas merencanakan, mengawasi dan mengendalikan Investasi. Selain itu, terdapat juga berbagai skema pendanaan lainnya seperti Hak Pengelolaan Terbatas (HPT) dan Perolehan Peningkatan Nilai Kawasan/ *Land Value Capture* (LVC).

Sedangkan Bank Tanah merupakan amanat dalam melaksanakan ketentuan Pasal 135 UUCK, yang telah ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2021 tentang Badan Bank Tanah. Bank Tanah adalah badan khusus (*sui generis*) yang merupakan badan hukum Indonesia yang dibentuk oleh Pemerintah Pusat. Bank Tanah memiliki kewenangan khusus untuk menjamin ketersediaan tanah dalam rangka ekonomi keadilan untuk kepentingan umum,



Gambar 2.1.6. Pola Investasi yang dilakukan melalui LPI

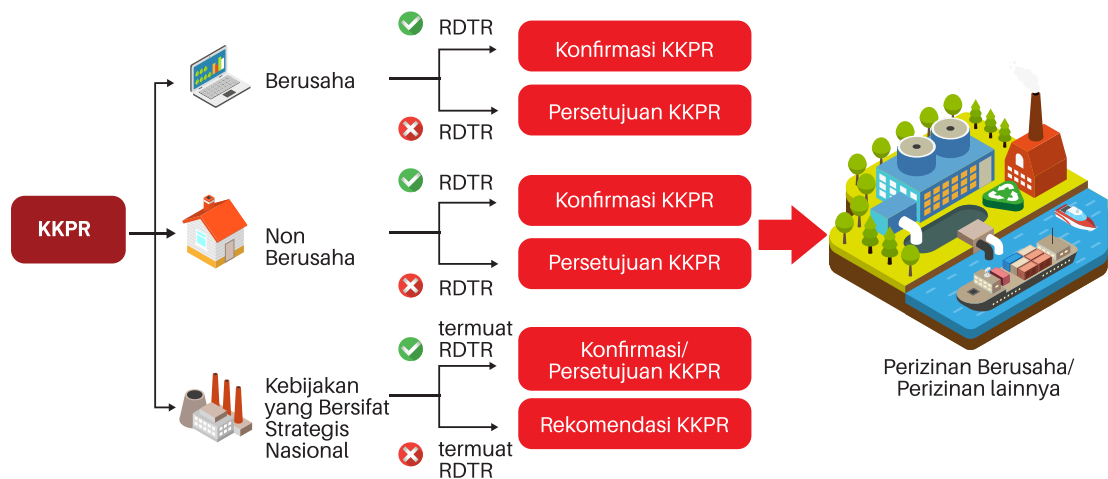
Sumber : KPPIP, 2021

kepentingan sosial, kepentingan pembangunan nasional, pemerataan ekonomi, konsolidasi lahan, dan reforma agraria. Bank Tanah memiliki tugas untuk melakukan perencanaan; perolehan tanah yang dapat bersumber dari penetapan pemerintah dan pihak lain; pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum; pengelolaan tanah dari kegiatan pengembangan, pemeliharaan dan pengamanan, dan pengendalian tanah; pemanfaatan tanah melalui kerja sama pemanfaatan dengan pihak lain; dan pendistribusian tanah dengan melakukan kegiatan penyediaan dan pembagian tanah.

Penyelenggaraan Penataan Ruang dan Pengadaan Tanah dalam Mendukung Perizinan Berusaha

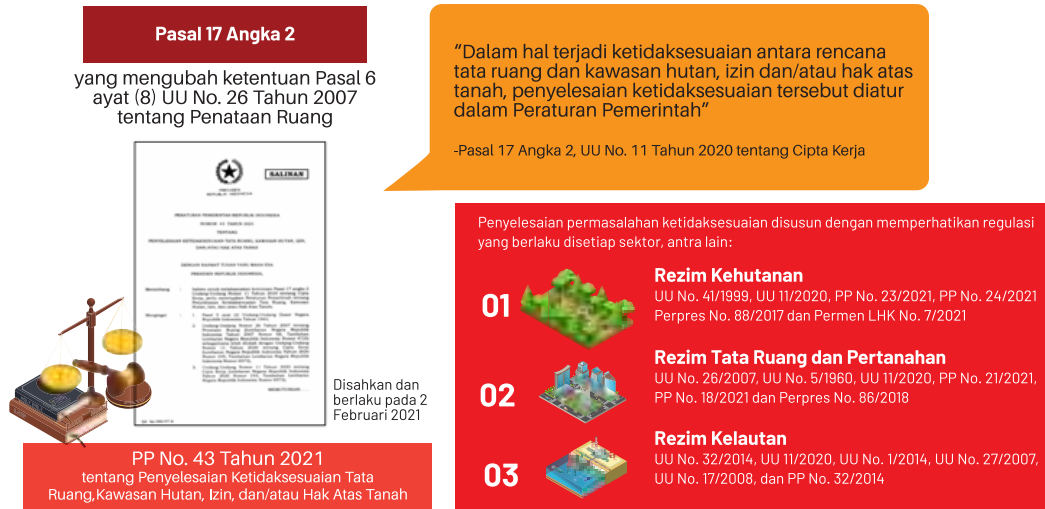
Keselarasan penataan ruang sebagai pintu masuk dari pada investasi. Sebagai persyaratan dasar dalam perizinan berusaha yang sebagaimana telah diatur dalam PP No. 5 Tahun

2021, Pemerintah mengekskalasi perizinan dengan terobosan kebijakan pemanfaatan ruang melalui Kesesuaian Kegiatan Pemanfaatan Ruang (KKPR) tercantum dalam PP No. 21 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang. Hal ini dilakukan sebagai penilaian KKPR dengan Rencana Tata Ruang serta sebagai dasar administrasi pertanahan. Berdasarkan pasal 100 – 115 dan Pasal 135 – 143, KKPR akan diberikan pada 3 (tiga) kegiatan yaitu kegiatan berusaha, kegiatan non berusaha, dan kegiatan kebijakan yang bersifat strategis nasional. Serta terdapat 3 (tiga) jenis KKPR yang akan diberikan terdiri dari konfirmasi KKPR, persetujuan KKPR, dan rekomendasi KKPR. Landasan utama dalam pemberian KKPR ini adalah Rencana Detail Tata Ruang atau RDTR. Sehingga Pemerintah perlu mendorong dan mempercepat ketersediaan rencana detail di setiap daerah, sehingga tidak menghambat dalam proses perizinan berusaha.



Gambar 2.1.7. Kesesuaian Kegiatan Pemanfaatan Ruang (KKPR)

Sumber : Kementerian Agraria dan Tata Ruang/BPN, 2021



Gambar 2.1.8. Amanat Penyelesaian Ketidaksesuaian Tata Ruang, Kawasan Hutan, Izin, dan/atau Hak Atas Tanah dalam PP.No. 43/2021

Sumber : Sekretariat Tim Percepatan Kebijakan Satu Peta, 2021

Pemerintah juga mendorong penyelesaian ketidaksesuaian antara rencana tata ruang dan kawasan hutan, izin, dan/atau Hak Atas Tanah dalam PP No. 43 Tahun 2021. Penyelesaian permasalahan ketidaksesuaian selanjutnya disusun dengan memperhatikan regulasi yang berlaku di setiap sektor. Definisi ketidaksesuaian yang diatur yakni Kondisi Tumpang Tindih terkait Batas Daerah, Rencana Tata Ruang, Kawasan Hutan, Izin, Konsesi, Hak Atas Tanah, Hak Pengelolaan, Garis Pantai, RTRL, RZ KSNT, RZ KAW, RZWP-3-K, dan/atau Perizinan terkait Kegiatan yang Memanfaatkan Ruang Laut.

Selain dukungan tata ruang dalam perizinan berusaha, pengadaan tanah menjadi salah satu isu yang dihadapi dalam proses

perizinan berusaha sebagai upaya percepatan pembangunan kawasan dan infrastruktur. *Debottlenecking* pengadaan tanah telah termuat dalam PP No. 19 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum. Pemerintah memperluas lingkup kepentingan umum dengan tambahan 6 (enam) jenis kegiatan yaitu Kawasan Industri Hulu-Hilir Migas, Kawasan Ekonomi Khusus, Kawasan Industri, Kawasan Pariwisata, Kawasan Ketahanan Pangan, dan Kawasan Pengembangan Teknologi. Objek Pengadaan Tanah berupa Tanah Aset Pemerintah Pusat, Daerah, BUMN, BUMD, dll maka penyelesaian Status Tanah sampai dengan Penetapan Lokasi.

KESIMPULAN

1. Terbitnya UU No. 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (UUCK) memberikan perubahan dalam proses perizinan dan perluasan bidang usaha untuk investasi, yang diharapkan mampu mendorong percepatan investasi dan pembukaan lapangan kerja baru. UUCK terdiri atas 186 Pasal dan 15 Bab, dan memiliki 51 peraturan turunan dalam bentuk PP/Perpres serta mengatur 11 klaster.
2. Paradigma baru dalam UUCK yakni Perizinan Berusaha Berbasis Resiko menjadikan Tata Ruang sebagai dasar dalam pemberian perizinan melalui Kesesuaian Kegiatan Pemanfaatan Ruang (KKPR), selain itu perizinan dasar lainnya adalah Persetujuan Lingkungan, Persetujuan Bangunan Gedung dan Sertifikat Laik Fungsi
3. Fasilitas Kemudahan penyelenggaraan PSN mencakup percepatan dan pendanaan pengadaan tanah, pembebasan bea perolehan hak atas tanah dan bangunan Pemda untuk PSN, penyelesaian izin & non-izin elektronik, serta penyesuaian kerangka perencanaan tata ruang
4. Penyelesaian Ketidaksesuaian Tata Ruang, Kawasan Hutan, Izin, dan/atau Hak Atas Tanah (PP 43/2021) menjadi salah satu dukungan tata ruang dalam perizinan berusaha.



.....
*Presiden RI Joko Widodo,
Menjelajahi Jalan Trans Papua*





CAPAIAN DAN ARAH PENGEMBANGAN JASA KONSTRUKSI DALAM Mendukung Pembangunan Nasional

Dewi Chomistriana

Sekretaris Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, Kementerian PUPR

Tri Berkah

*Kepala Bagian Hukum, Informasi Jasa Konstruksi, dan Komunikasi Publik,
Sekretariat Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, Kementerian PUPR*

Aprilia Gayatri

Pejabat Fungsional Perancang Peraturan Perundang-undangan Ahli Muda

Bapak Presiden Republik Indonesia, Joko Widodo, menyampaikan beberapa visi ke depan yaitu (1) pembangunan infrastruktur sebagai konektivitas dengan kawasan produksi rakyat, industri kecil, ekonomi khusus, pariwisata, dan sebagainya, (2) pembangunan SDM, (3) kemudahan investasi untuk membuka lapangan kerja melalui percepatan proses perizinan dan menghilangkan semua hambatan, (4) reformasi birokrasi melalui reformasi struktural, dan (5) penggunaan APBN yang tepat dan fokus sasaran untuk memberikan manfaat sosial, ekonomi, dan kesejahteraan rakyat.¹⁾

Pembangunan infrastruktur di Indonesia merupakan prioritas utama sebagai pilihan yang logis dan strategis dalam meningkatkan daya saing Indonesia sekaligus untuk mengejar ketinggalan. Berdasarkan data *Global Competitiveness Index* (GCI), WEF, 2017, indeks daya saing infrastruktur Indonesia pada tahun 2017-2018 berada di urutan ke 52, dan ini mengangkat indeks daya saing global Indonesia yang menempati peringkat 36.²⁾ Arah kebijakan yang bertumpu pada pembangunan infrastruktur untuk mengungkit daya saing maka berdampak pada alokasi anggaran infrastruktur yang meningkat dari tahun ke tahun yaitu Rp269,1 triliun (2016), Rp381,2 triliun (2017), Rp394,0 triliun (2018), Rp394,1 triliun (2019), Rp281,1 triliun (2020), dan Rp417,4 triliun (2021).³⁾

Pembangunan infrastruktur tidak akan terlepas dari dukungan sektor konstruksi. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS), konstruksi merupakan salah satu sektor yang mempunyai kontribusi signifikan terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) nasional yaitu 10,49% (2017), 10,53% (2018), 10,61% (2019), dan 10,24% (2020).⁴⁾ Peningkatan kontribusi tersebut seiring dengan dunia konstruksi yang terus mengalami perkembangan paradigma sejak lahirnya Undang-Undang Nomor 18 Tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi dimana pengaturannya masih banyak terkait pemberian layanan jasa sampai dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi yang pengaturannya

tidak hanya berbicara mengenai jasa saja tetapi memperluas lingkupnya yaitu meliputi jasa dan rantai pasoknya. Selain itu juga terkait klasifikasi tenaga kerja konstruksi dari ASMET menjadi Klasifikasi berdasarkan bidang keilmuan yang terkait Jasa Konstruksi (antara lain arsitektur, sipil, mekanikal, tata lingkungan, dan manajemen pelaksanaan), reformasi kelembagaan masyarakat jasa konstruksi, peningkatan penerapan Keamanan, Keselamatan, Kesehatan, dan Keberlanjutan Konstruksi, dan modernisasi jasa konstruksi melalui pemanfaatan teknologi sistem informasi.



Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS), konstruksi merupakan salah satu sektor yang mempunyai kontribusi signifikan terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) nasional yaitu 10,49% (2017), 10,53% (2018), 10,61% (2019), dan 10,24% (2020).

¹Joko Widodo, "Visi Indonesia." *Pidato Presiden pada Pidato Pertama Presiden Terpilih Pilpres 2019*, Sentul 14 Juli 2019. *Visi Indonesia disampaikan oleh Presiden Jokowi di Sentul, 14 Juli 2019.*

²Joko Widodo, "Pengantar", di dalam *Infrastruktur Meningkatkan Daya Saing*, ed. Basuki Hadimuljono, (Jakarta: Desember 2017), hal. viii.

³Kementerian Keuangan Republik Indonesia, *Informasi APBN 2021: Percepatan Pemulihan dan Penguatan Reformasi*, (Jakarta, 2021), hal. 30.

⁴Badan Pusat Statistik, "Kontribusi PDB Sektoral (Berdasarkan Nilai Tetap 2010)", di dalam *20 Tahun LPJK: Konstruksi Indonesia 2001-2020*, ed. LPJK, (ITB Press, 2020), hal. 5.

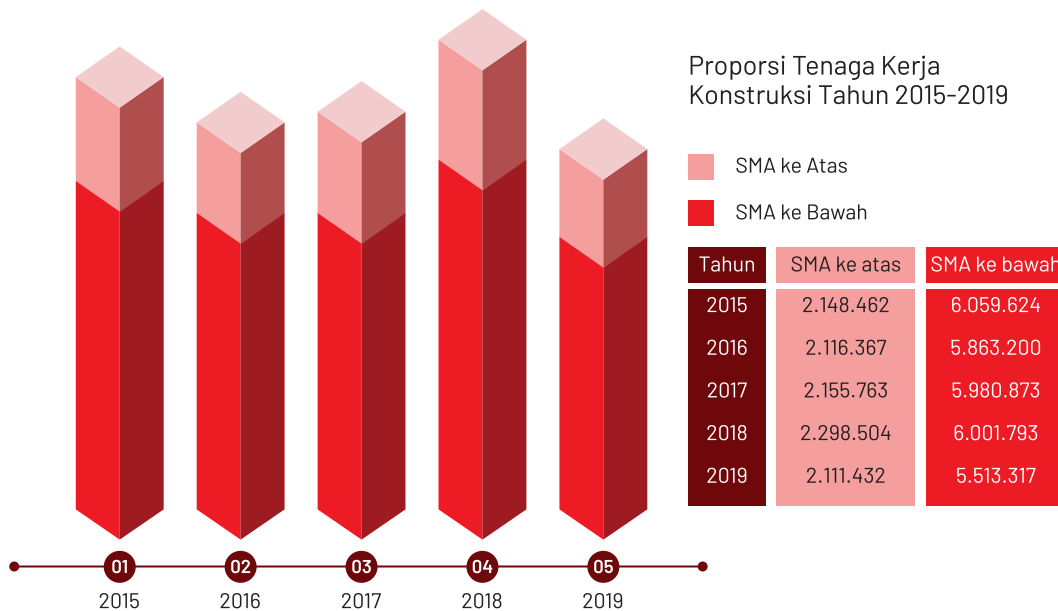
Dalam perjalanannya ada beberapa isu strategis terkait pembinaan jasa konstruksi diantaranya:

1. Peningkatan kompetensi Tenaga Kerja Konstruksi (TKK)

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik, kondisi tenaga kerja konstruksi Indonesia masih didominasi TKK berpendidikan SMA ke bawah (70%). Tampak dalam *Gambar 2.2.1*.

Selain itu dari total 8.300.297 TKK di Indonesia (2019), TKK bersertifikat hanya berjumlah 634.320 (7,64%).⁵⁾ Hal ini tentu masih perlu upaya keras mengejar amanat undang-undang agar setiap tenaga kerja konstruksi yang bekerja di sektor

konstruksi memiliki kompetensi yang dalam hal ini dibuktikan dengan sertifikat kompetensi kerja konstruksi. Di sisi lain standar kompetensi kerja nasional Indonesia (SKKNI) serta modul pelatihan kompetensi untuk mendukung penyelenggaraan pelatihan dan sertifikasi kompetensi kerja konstruksi masih terus disempurnakan mengingat perkembangan metode dan teknologi serta kebutuhan industri konstruksi yang cepat. Sebanyak 257 SKKNI diperlukan sebagai acuan pelatihan dan sertifikasi dimana terdapat 121 SKKNI baru dan 136 SKKNI yang perlu dilakukan pembaharuan.⁶⁾



Gambar 2.2.1. Proporsi Tenaga Kerja Konstruksi 2015-2019

Sumber : Dokumen Rencana Strategis DJBK 2020-2024

⁵ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia, *Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah Direktorat Jenderal Bina Konstruksi Tahun Anggaran 2020*, (Jakarta, 2020), hal. 11.

⁶ *Ibid*, hal. 12.



2. Belum maksimalnya tertib penyelenggaraan jasa konstruksi

Kejadian kecelakaan konstruksi masih tinggi hal ini terlihat dengan data kejadian kecelakaan konstruksi yaitu 8 (delapan) kejadian pada tahun 2017, 12 (dua belas) kejadian pada tahun 2018, dan 11 (sebelas) kejadian pada 2019. Beberapa penyebab terjadinya kecelakaan konstruksi diantaranya disebabkan karena belum maksimalnya penerapan Sistem Manajemen Mutu (SMM) dan Sistem Manajemen Kesehatan dan Keselamatan Kerja (SMK3), lemahnya disiplin dalam melaksanakan *Standard Operational Procedure* (SOP), tidak adanya konsultan pengawas di tempat kerja pada setiap kejadian kecelakaan konstruksi, dan *safety factor* pada peralatan yang masih rendah.

3. Sistem pengadaan barang dan jasa yang tidak efisien dan transparan

Aplikasi terkait jasa konstruksi masih tersebar di masing-masing *stakeholder* dan belum terintegrasi datanya. Hal ini menyebabkan data bervariasi sehingga muncul potensi inkonsistensi data. Sehingga hal ini menyebabkan proses pengadaan barang jasa menjadi tidak efisien dan belum transparan. Saat ini sedang dilakukan pengembangan sistem informasi jasa konstruksi terintegrasi yang akan mendukung satu data Indonesia terkait jasa konstruksi.

4. Belum maksimalnya kelembagaan jasa konstruksi

Belum maksimalnya kelembagaan jasa konstruksi dapat dipengaruhi oleh beberapa hal di antaranya ada 6 (enam) provinsi yang belum

membentuk Organisasi Perangkat Daerah (OPD) di bidang Jasa Konstruksi (sampai dengan tahun 2019), pengembangan kerjasama antar lembaga yang belum maksimal, dan lemahnya sumber daya manusia.

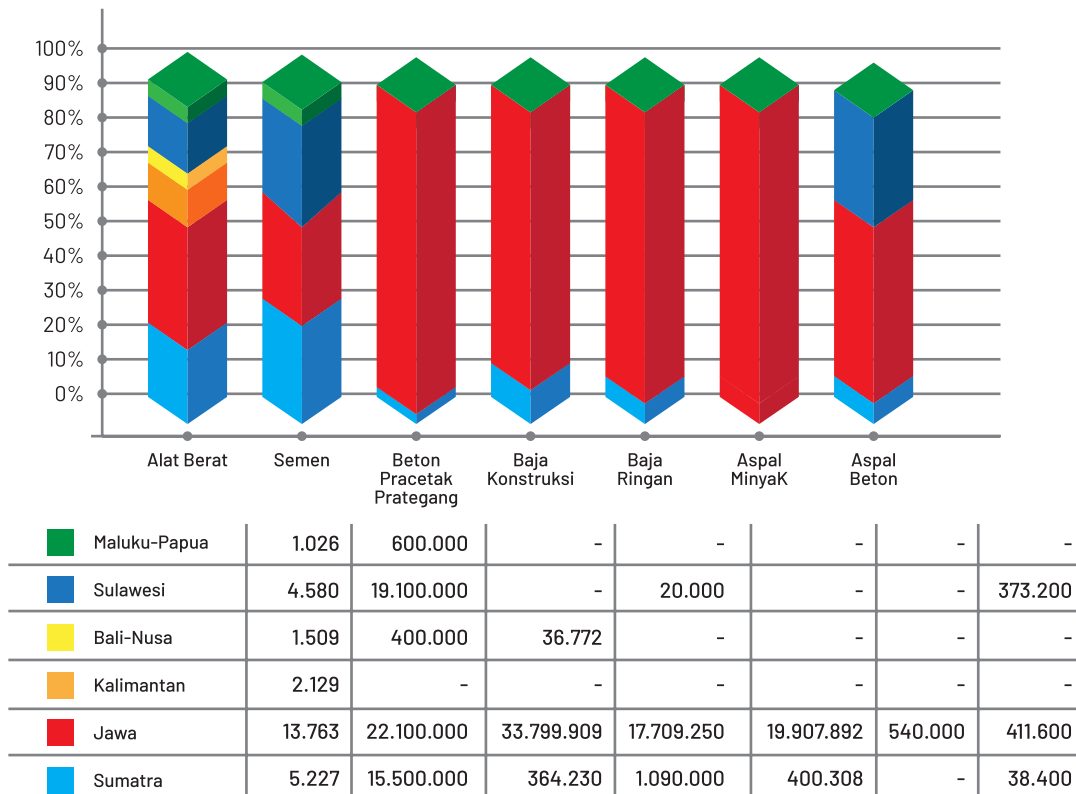
5. Belum maksimalnya kapasitas rantai pasok, material dan peralatan, serta teknologi konstruksi

Kapasitas rantai pasok, material peralatan dan teknologi konstruksi belum optimal karena ketidak seimbangan antara *supply-demand* beberapa material, persebaran material dan peralatan belum merata, dan pemetaan rantai pasok. Salah satu aspek yang perlu dilakukan untuk mengelola rantai pasok yaitu melalui pemetaan rantai pasok sektor konstruksi dengan melakukan pencatatan material dan peralatan.

Perlunya mengoptimalkan pengembangan dan inovasi teknologi baik material dan peralatan yang mendukung "*green construction*", dan perlu mendorong penggunaan Tingkat Kandungan Dalam Negeri (TKDN) pada penyelenggaraan jasa konstruksi.

Tiga tahun sejak diundangkannya Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi, yaitu di tahun 2020 dunia mengalami tantangan yang tidak mudah yaitu pandemi Covid-19 yang melemahkan berbagai sektor tak terkecuali sektor jasa konstruksi. Berdasarkan data Bappenas selama tahun 2020 pertumbuhan sektor konstruksi bersifat negatif (kuartal 1 yaitu 2,9, kuartal 2 yaitu -5,39, kuartal 3 yaitu -4,52, dan kuartal 4 yaitu -5,67).⁷⁾

⁷⁾ Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas Republik Indonesia, *Power Point Pendalaman Rencana Strategis Direktorat Jenderal Bina Konstruksi (2020-2024)*, (Jakarta, t.t.), hal. 7.



Gambar 2.2.2. Data Material dan Peralatan Konstruksi
Sumber : Dokumen Rencana Strategis DJBK 2020-2024

Untuk menghadapi dampak pandemi, Bapak Presiden RI memberikan arahan melalui Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 2020 agar melakukan *refocusing* kegiatan, realokasi anggaran, pengadaan barang jasa dalam rangka percepatan penanganan COVID-19, dan mengadakan program Padat Karya Tunai (PKT). Kebijakan *refocusing* anggaran berdampak pada beberapa hal seperti pengurangan anggaran untuk beberapa infrastruktur (dimana diperlukan juga pembangunan infrastruktur dalam rangka penanganan COVID-19), terdapat keterlambatan penyelesaian proyek, beberapa proyek dihentikan

sementara, dan adanya peningkatan biaya pelaksanaan untuk menjaga protokol kesehatan. Menindaklanjuti Instruksi tersebut, Bapak Menteri PUPR mengeluarkan Instruksi Menteri PUPR No. 2 Tahun 2020[7] terkait protokol pencegahan COVID-19 dalam penyelenggaraan jasa konstruksi, tindak lanjut terhadap kontrak penyelenggaraan jasa konstruksi, dan protokol pencegahan COVID-19 dalam pelaksanaan pengadaan barang jasa konstruksi. Arahan Bapak Menteri PUPR dilaksanakan dengan melakukan penghematan alokasi anggaran, penundaan paket-paket kontraktual yang belum lelang,



rekomposisi alokasi anggaran TA 2020 pada paket *Multi Years Contract* (MYC) diperpanjang, dan mengubah paket *Single Year Contract* (SYC) menjadi MYC termasuk paket kontraktual di bawah Rp 100 Miliar.

Seiring pandemi yang belum menurun, pemerintah tetap berupaya mempertahankan dan meningkatkan daya saing serta tetap berjalannya kegiatan ekonomi dengan melakukan reformasi regulasi khususnya di bidang usaha, termasuk usaha jasa konstruksi. Pemerintah memandang perlu memangkas perizinan berusaha, menyederhanakan prosedur perizinan, penerapan standar usaha, dan perlakuan khusus untuk usaha menengah dan kecil. Hal ini agar pelaku usaha bisa fokus untuk melakukan kegiatan usaha yang dijalankannya dan tidak perlu menghabiskan waktu untuk terlalu lama memproses perizinan berusaha sesuai peraturan perundang-undangan.

Reformasi regulasi di bidang usaha diawali dengan terbitnya Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (UU Cipta Kerja) yang mengubah 78 (tujuh puluh delapan) Undang-Undang, termasuk Undang-Undang Nomor 2 tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi. Secara umum UU Cipta Kerja memiliki tujuan untuk mereformasi struktural dan mempercepat transformasi ekonomi demi mewujudkan Visi Indonesia Maju 2045, salah satunya menjadi 5 (lima) besar Kekuatan Ekonomi Dunia, dengan menjadi negara berpendapatan tinggi pada tahun 2040.

Kondisi yang menjadi latar belakang penyusunan UU Cipta Kerja diantaranya:

- a. Indonesia saat ini hanya tersedia lapangan kerja bagi 2,5 juta orang per tahun, sementara sebanyak 7 juta orang mencari pekerjaan;
- b. Masih banyaknya tumpang tindih regulasi. Saat ini terdapat 8.451 peraturan pusat dan 15.965 peraturan daerah;
- c. Inefisiensi birokrasi (tumpang tindih kewenangan) adalah masalah utama yang dihadapi usaha, disamping isu korupsi dan akses pendanaan;
- d. Kemudahan berusaha Indonesia masih di peringkat ke-73, masih di bawah beberapa negara ASEAN seperti Singapura (2), Malaysia (12), Thailand (21) dan Vietnam (70); dan
- e. Produktivitas tenaga kerja rendah.⁸⁾

Cita-cita yang hendak dicapai oleh undang-undang yang dibentuk dengan omnibus law ini adalah terciptanya lapangan pekerjaan baru sebanyak-banyaknya bagi para pencari kerja, kemudahan berusaha bagi masyarakat, khususnya Usaha Mikro Kecil (UMK) untuk usaha baru dan mendukung upaya pencegahan dan pemberantasan korupsi. Oleh karena itu, dalam dokumen Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2020-2024, Pemerintah menargetkan pertumbuhan ekonomi dapat meningkat rata-rata 5,4 – 6,03% per tahun dan pertumbuhan PDB per kapita sebesar 4,0 +/- 1%.⁹⁾

⁸⁾ Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian Republik Indonesia, *Apa Itu Omnibus Law?*, (Jakarta, Februari 2020), hal. 3.

⁹⁾ Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas Republik Indonesia, *Rangan Teknokratik: Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2020-2024*, (Jakarta, 14 Agustus 2019), hal. 11.



Pertumbuhan ekonomi Indonesia masih di kisaran 5% per tahun dengan realisasi investasi sebesar Rp 601,3 triliun (data kuartal 3 – 2019). Sedangkan target pertumbuhan ekonomi Indonesia mencapai 6% per tahun untuk dapat menampung 2 juta pekerja baru. Hal ini memerlukan investasi baru sebesar Rp 4.800 triliun (1% pertumbuhan ekonomi diperkirakan memerlukan Rp 800 triliun). Investasi tersebut bersumber dari pemerintah, BUMN, swasta, penanaman modal dalam negeri (PMDN), dan penanaman modal asing (PMA).¹⁰⁾

Berangkat dari hal tersebut, cita-cita besar lahirnya UU Cipta Kerja adalah untuk dapat melakukan simplifikasi dan harmonisasi regulasi dan perizinan, investasi yang berkualitas, penciptaan lapangan kerja yang berkualitas dan kesejahteraan pekerja dan pemberdayaan UMKM. Pertumbuhan ekonomi sebagaimana yang dicita-citakan hanya dapat terwujud apabila diiringi dengan upaya peningkatan produktivitas, investasi yang berkelanjutan, perbaikan pasar tenaga kerja, dan peningkatan kualitas Sumber Daya Manusia. Oleh karenanya, UU tentang Cipta Kerja dicanangkan dengan harapan mampu menyerap tenaga kerja Indonesia yang seluas-luasnya di tengah persaingan yang semakin kompetitif dan tuntutan globalisasi ekonomi.¹¹⁾ Dalam Pasal 3 UU Cipta Kerja disebutkan bahwa Undang-Undang ini memiliki tujuan untuk:

- a. Menciptakan dan meningkatkan lapangan kerja dengan memberikan kemudahan, perlindungan, dan pemberdayaan terhadap koperasi dan UMKM serta industri dan

perdagangan nasional sebagai upaya untuk dapat menyerap tenaga kerja Indonesia yang seluas-luasnya dengan tetap memperhatikan keseimbangan dan kemajuan antardaerah dalam kesatuan ekonomi nasional;

- b. Menjamin setiap warga negara memperoleh pekerjaan, serta mendapat imbalan dan perlakuan yang adil dan layak dalam hubungan kerja;
- c. Melakukan penyesuaian berbagai aspek pengaturan yang berkaitan dengan keberpihakan, penguatan, dan perlindungan bagi koperasi dan UMKM serta industri nasional; dan
- d. Melakukan penyesuaian berbagai aspek pengaturan yang berkaitan dengan peningkatan ekosistem investasi, kemudahan dan percepatan proyek strategis nasional yang berorientasi pada kepentingan nasional yang berlandaskan pada ilmu pengetahuan dan teknologi nasional dengan berpedoman pada haluan ideologi Pancasila.

Menindaklanjuti tujuan tersebut, dirasa perlu melakukan penyesuaian pada berbagai aspek pengaturan yang berkaitan dengan kemudahan, perlindungan, dan pemberdayaan koperasi dan usaha mikro, kecil, dan menengah, peningkatan ekosistem investasi, dan percepatan proyek strategis nasional, termasuk peningkatan perlindungan dan kesejahteraan pekerja. Kementerian/Lembaga yang peraturan perundang-undangannya terdampak atas terbitnya UU Cipta Kerja, segera menyusun dan menyesuaikan Peraturan Pelaksanaan sektornya

¹⁰⁾ Kementerian Komunikasi dan Informatika Republik Indonesia, *Investasi Indonesia Kembali Menggeliat pada Triwulan III Tahun 2019*, dalam https://kominfo.go.id/content/detail/22483/investasi-indonesia-kembali-menggeliat-pada-triwulan-iii-tahun-2019/0/artikel_gpr, diakses pada 18 Oktober 2021.

¹¹⁾ Naskah Akademik Undang-Undang Cipta Kerja, Undang-undang Nomor 11 Tahun 2020, (Indonesia, t.t), bagian menimbang huruf b.



dengan UU Cipta Kerja. Peraturan Pelaksanaan tersebut menciptakan era baru berusaha dengan mengedepankan kemudahan perizinan dan investasi.

PadasektorJasaKonstruksi,beberapa peraturan yang disusun untuk menyesuaikan dengan UU Cipta Kerja, antara lain:

- a. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko;
- b. Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2021 tentang Peraturan Pelaksanaan UU No. 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi;
- c. Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2021 tentang Peraturan Pelaksanaan UU No. 6 Tahun 2017 tentang Arsitek;
- d. Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2018 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah;
- e. Raperpres Hak Keuangan dan Fasilitas Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi.

Beberapa substansi inovasi pada pengaturan jasa konstruksi sebagaimana amanat dari terbitnya UU Cipta Kerja antara lain:

Penyederhanaan Perizinan Berusaha

Peraturan dalam klaster perizinan dan kegiatan usaha sektor mengubah pendekatan kegiatan berusaha menjadi ke berbasis risiko (*Risk Based Approach/RBA*). Cakupan kegiatan berusaha mengacu ke Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia (KBLI) Tahun 2020.

Perizinan Berusaha Berbasis Risiko adalah Perizinan Berusaha berdasarkan tingkat Risiko

kegiatan usaha. Perizinan Berusaha Berbasis Risiko dilakukan berdasarkan penetapan tingkat Risiko dan peringkat skala kegiatan usaha meliputi UMK-M dan/atau usaha besar dimana tingkat Risiko tersebut kemudian akan menentukan jenis Perizinan Berusaha. Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko bertujuan untuk meningkatkan ekosistem investasi dan kegiatan berusaha, melalui pelaksanaan penerbitan Perizinan Berusaha secara lebih efektif dan sederhana tanpa mengesampingkan pengawasan kegiatan usaha yang transparan, terstruktur, dan dapat dipertanggungjawabkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Berdasarkan keterangan Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, kedepannya tata cara penerapan RBA adalah:

- a. Risiko Rendah (RR), hanya Nomor Induk Berusaha (NIB);
- b. Risiko Menengah Rendah (RMR) dengan NIB dan Sertifikat Standar (Pernyataan);
- c. Risiko Menengah Tinggi (RMT) dengan NIB dan Sertifikat Standar (verifikasi);
- d. Risiko Tinggi (RT) dengan NIB dan Izin (verifikasi)

Implementasi penerbitan perizinan berusaha melalui *Online Single Submission* (OSS) yakni: RR dan RMR akan dapat selesai di OSS dan dilakukan pembinaan serta pengawasan. Sedangkan RMT dan RT dilakukan penyelesaian NIB di OSS serta dilakukan verifikasi syarat/standar oleh Kementerian/Lembaga/Daerah dan dilaksanakan pengawasan terhadapnya.

Perizinan Berusaha pada sektor Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat mencakup sektor Jasa Konstruksi, Sumber Daya Air, dan

Bina Marga. Dalam subsektor Jasa Konstruksi sendiri terdapat beberapa kegiatan usaha yang menggunakan pendekatan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko, antara lain Jasa Konsultasi Konstruksi, Pekerjaan Konstruksi, dan Pekerjaan Konstruksi Terintegrasi.

Sebelum disahkannya UU Cipta Kerja, untuk melakukan proses bisnis di sektor Jasa Konstruksi, Pelaku Usaha memerlukan Izin Usaha Jasa Konstruksi (IUJK) yang diterbitkan oleh masing-masing Pemerintah Daerah domisili beserta Sertifikat Badan Usaha (SBU) Konstruksi, dan Tanda Daftar Usaha Orang Perseorangan (TDUP) beserta Sertifikat Kompetensi Kerja (SKK) Konstruksi, dan Sertifikat Keterampilan Kerja (SKTK) Konstruksi yang dikeluarkan oleh Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi (LPJK).

Setelah disahkannya UU Cipta Kerja, mekanisme perizinan disederhanakan dengan Sertifikat Standar Perizinan Berusaha yang meliputi SBU Konstruksi, Sertifikat SKK Konstruksi, dan NIB yang diterbitkan oleh Pemerintah Pusat melalui Lembaga OSS. Pelaku usaha dapat melakukan permohonan pengajuan Perizinan Berusaha melalui laman Lembaga OSS (oss.go.id) yang akan terintegrasi dengan portal perizinan di Kementerian PUPR dan Sistem Informasi Jasa Konstruksi Terintegrasi.

Penguatan Masyarakat Jasa Konstruksi

Perubahan kedua yaitu terkait masyarakat jasa konstruksi dalam Peraturan Pemerintah No. 14 Tahun 2021. Dalam Peraturan Pemerintah No. 14 Tahun 2021 disebutkan bahwa penyelenggaraan sebagian kewenangan Pemerintah Pusat mengikutsertakan Masyarakat Jasa Konstruksi, dimana sebagian kewenangan tersebut dilakukan oleh 1 (satu) lembaga yang dibentuk

berdasarkan Peraturan Pemerintah ini yaitu Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi yang selanjutnya disingkat LPJK.

LPJK tersusun atas pengurus dan sekretariat, dimana pengurus dapat terdiri dari beberapa unsur yaitu:

- a. Asosiasi Badan Usaha Jasa Konstruksi yang terakreditasi;
- b. Asosiasi Profesi yang terakreditasi;
- c. Institusi Pengguna Jasa Konstruksi yang memenuhi kriteria;
- d. Perguruan tinggi atau pakar yang memenuhi kriteria; dan
- e. Asosiasi Terkait Rantai Pasok yang terakreditasi

Calon Pengurus LPJK diusulkan oleh Menteri PUPR setelah dinyatakan lulus uji kelayakan dan kepatutan kepada Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia. Usulan calon pengurus tersebut berjumlah 2 kali jumlah pengurus yang akan dipilih oleh Menteri bersama dengan DPR. Selanjutnya Menteri PUPR menetapkan susunan Pengurus yang berjumlah paling banyak sejumlah 7 orang dengan masa jabatan kepengurusan selama 4 tahun.

Sebagaimana telah disebutkan bahwa salah satu unsur yang dapat menjadi pengurus LPJK adalah Asosiasi Badan Usaha Terakreditasi. Dalam Peraturan Pemerintah ini, disebutkan bahwa Asosiasi Badan Usaha Terakreditasi dapat membentuk Lembaga Sertifikasi Badan Usaha Jasa Konstruksi (LSBU) yang bertugas melakukan sertifikasi Badan Usaha Jasa Konstruksi. Setiap badan usaha jasa konstruksi yang mengerjakan Jasa Konstruksi wajib memiliki SBU Konstruksi yang masih berlaku. LSBU yang dibentuk oleh Asosiasi Badan Usaha Terakreditasi harus mempunyai lisensi yang dikeluarkan LPJK.



Selain Asosiasi Badan Usaha Terakreditasi, salah satu unsur lainnya adalah Asosiasi Profesi Terakreditasi. Asosiasi Profesi Terakreditasi dapat membentuk Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP) yang dapat melaksanakan kegiatan sertifikasi profesi. Sama seperti badan usaha jasa konstruksi, setiap tenaga kerja konstruksi yang mengerjakan Jasa Konstruksi wajib memiliki SKK Konstruksi yang masih berlaku. LSP juga dapat dibentuk oleh Lembaga Pendidikan dan Pelatihan yang Memenuhi Syarat. Pembentukan LSP harus mendapatkan lisensi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan setelah sebelumnya mendapatkan rekomendasi dari Menteri melalui LPJK.

Lingkup tugas sertifikasi yang dilakukan LSP dikategorikan menurut unsur yang membentuknya, yaitu:

- a. LSP yang dibentuk Asosiasi Profesi Terakreditasi
 - 1) Klasifikasi dan Subklasifikasi asosiasi profesi pembentuknya
 - 2) Jabatan operator, teknisi/analisis dan ahli.
- b. LSP yang dibentuk Lembaga Pendidikan
 - 1) peserta didik lulusan dari lembaga pendidikan tersebut;
 - 2) Tenaga Kerja Konstruksi pada Kualifikasi jabatan ahli bagi perguruan tinggi, jabatan analisis atau teknisi bagi politeknik, dan jabatan operator bagi sekolah menengah kejuruan;
 - 3) Tenaga Kerja Konstruksi pada semua Klasifikasi dan subklasifikasi bidang keilmuan Jasa Konstruksi yang sesuai dengan jurusan atau bidang studi yang dimiliki lembaga pendidikan.
- c. LSP yang dibentuk Lembaga Pelatihan Kerja Swasta

- 1) 1 Klasifikasi dan maksimal 5 Subklasifikasi
 - 2) Jabatan operator, teknisi/analisis, dan ahli.
- d. LSP yang dibentuk Lembaga Pelatihan Kerja Pemerintah
 - 1) Semua klasifikasi dan subklasifikasi pada jabatan operator dan teknisi/analisis.
 - 2) Semua klasifikasi dan subklasifikasi pada jabatan ahli untuk ASN pada unit LPK dan Instansi induknya serta jejaringnya.
 - e. LSP yang dibentuk Lembaga Pelatihan Kerja Perusahaan
 - 1) Semua klasifikasi dan subklasifikasi sesuai bidang perusahaan induknya
 - 2) Jabatan operator, teknisi/analisis, dan ahli.

Lembaga Sertifikasi Badan Usaha Jasa Konstruksi (LSBU) dan Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP) sebagai salah satu peran masyarakat jasa konstruksi akan sangat mendukung terkait pemenuhan sertifikat standar pada Perizinan Berusaha yaitu SBU dan SKK Konstruksi yang kemudian digunakan sebagai pendukung Sertifikat Standar Perizinan Berusaha.

Efisiensi, Transparansi dan Akuntabilitas Penyelenggaraan Jasa Konstruksi

Selain penguatan Masyarakat Jasa Konstruksi, Peraturan Pemerintah No. 14 Tahun 2021 juga menekankan pada peningkatan efisiensi, transparansi dan akuntabilitas penyelenggaraan Jasa Konstruksi. Salah satu upayanya adalah melakukan modernisasi pengadaan barang jasa. Dalam UU Cipta Kerja disebutkan bahwa Pemerintah Pusat memiliki kewenangan untuk mengembangkan Sistem Informasi Jasa Konstruksi (SIJK). SIJK sendiri adalah penyelenggaraan penyediaan data dan informasi Jasa Konstruksi yang didukung oleh teknologi informasi dan telekomunikasi.

Hal ini sejalan dengan arahan Bapak Presiden bahwa saat ini pemerintah harus menjadi digital melayani, dimana pelayanan bukan hanya melayani tapi diperlukan kecepatan, yang namanya reformasi dalam bidang pelayanan berbasis elektronik. Hal ini muncul karena ada beberapa isu yang muncul yaitu duplikasi dan inkonsistensi data, keperluan waktu dan biaya yang banyak, keterbutuhan sumber daya dan di sisi lain adanya kebutuhan *realtime* dan akuntabilitas data, efisiensi dan efektivitas, serta optimalisasi sumber daya dan produktivitas. Salah satu solusi yang ditawarkan adalah melalui integrasi data. Adapun tujuan integrasi data yaitu untuk meningkatkan kualitas pengambilan keputusan, efisiensi waktu, efektivitas proses kerja, akuntabilitas data, dan kemudahan akses informasi. Untuk mencapai hal tersebut maka dilakukan pengembangan sistem informasi jasa konstruksi terintegrasi untuk mencapai satu data. Integrasi dilakukan di *level* data dimana setiap aplikasi masing-masing pemilik proses bisnis tetap berjalan sesuai fungsinya.

Hal ini yang akan diterapkan untuk memodernisasi pengadaan jasa konstruksi dimana terdapat beberapa aplikasi yang sedang dikembangkan untuk mendukungnya yaitu Sistem Informasi Konstruksi Indonesia (SIKI), Sistem Informasi Pengadaan Barang/Jasa Terintegrasi (SIPBJ Terintegrasi), Sistem Informasi Material dan Peralatan Konstruksi (SIMPK), Sistem Informasi Pengalaman (SIMPAN), dan Sistem Informasi Harga Perkiraan Sendiri Terintegrasi (SIPASTI). Setiap data pada masing-masing aplikasi tersebut yang terkait dan menunjang proses pengadaan jasa konstruksi akan saling diintegrasikan dan juga akan diintegrasikan dengan aplikasi di luar Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan

Rakyat yaitu data pajak (Pajak *online*), data kependudukan (Dukcapil), Sistem Pengadaan Secara Elektronik (SPSE), *Online Single Submission* (OSS), dan data instansi/badan usaha pada Administrasi Hukum Umum (sedang proses).

Penguatan Rantai Pasok Jasa Konstruksi

Peraturan Pemerintah No. 14 Tahun 2021 mengatur bahwa sumber daya material dan peralatan konstruksi yang digunakan dalam pekerjaan konstruksi yaitu sumber daya material dan sumber daya peralatan, harus telah lulus uji dan mengoptimalkan penggunaan produk dalam negeri. Selain itu, demi adanya ketertiban dan integrasi data maka terhadap sumber daya material dan peralatan konstruksi dilakukan pencatatan menggunakan SIJK terintegrasi. Pencatatan sumber daya material dan peralatan konstruksi bertujuan untuk:

- a. menyiapkan pangkalan data sumber daya material dan peralatan Konstruksi;
- b. meminimalkan ketidakpastian informasi terkait ketersediaan sumber daya material dan peralatan Konstruksi sesuai dengan Standar Nasional Indonesia;
- c. menjamin terselenggaranya pembangunan infrastruktur yang tepat mutu, tepat waktu, dan tepat biaya; dan
- d. mendukung pemenuhan Standar Keamanan, Keselamatan, Kesehatan, dan Keberlanjutan

Infrastruktur Berkelanjutan

Pengembangan infrastruktur yang dapat menunjang pertumbuhan ekonomi merupakan salah satu pertimbangan disahkannya UU Cipta Kerja. Dalam penyelenggaraan sektor Jasa Konstruksi, Peraturan Pemerintah No. 14 Tahun 2021 menegaskan bahwa penyelenggaraan Jasa Konstruksi untuk mendirikan bangunan gedung



dan/atau bangunan sipil harus memenuhi prinsip berkelanjutan, sumber daya, dan siklus hidup bangunan gedung dan/atau bangunan sipil. Prinsip ini kemudian disebut sebagai Konstruksi Berkelanjutan.

Konstruksi Berkelanjutan sebagaimana dimaksud mempunyai 3 (tiga) pilar dasar meliputi:

- a. Secara ekonomi layak dan dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat;
- b. Menjaga pelestarian lingkungan; dan
- c. Mengurangi disparitas sosial masyarakat.

Selain 3 (tiga) pilar tersebut, aspek kelayakan teknis Bangunan merupakan hal yang penting dalam penyelenggaraan Konstruksi Berkelanjutan guna menjamin keandalan Bangunan. Sebelum memenuhi prinsip berkelanjutan, sebuah Bangunan Konstruksi harus memenuhi keandalan teknis terlebih dahulu. Pemenuhan terhadap Standar Keamanan, Keselamatan, Kesehatan, dan Keberlanjutan (K4), menjadi salah satu prinsip penting dalam penyelenggaraan Konstruksi Berkelanjutan dengan tujuan menjamin keselamatan teknis, keselamatan kesehatan kerja, keselamatan lingkungan dan keselamatan publik.

Guna mencapai tujuan berkelanjutan, penyelenggaraan Konstruksi Berkelanjutan harus dilakukan secara *holistic* dengan memenuhi 12 (dua belas) prinsip berkelanjutan yang harus diterapkan pada seluruh sumber daya meliputi tanah, material, air, energi dan ekosistem pada seluruh siklus hidup bangunan dan tahapan penyelenggaraan konstruksi berkelanjutan dimulai dari tahap perencanaan

umum, pemrograman, pekerjaan konsultasi konstruksi dan pekerjaan konstruksi.

Pemerintah telah melakukan reformasi struktural dan transformasi ekonomi sebagaimana dalam UU Cipta Kerja, yang diharapkan akan memberikan kemudahan usaha dan meningkatkan investasi yang masuk ke dalam negeri dengan dilakukannya simplifikasi dan harmonisasi regulasi dan mekanisme perizinan berusaha, sehingga menghindari terjadinya penyimpangan dalam proses perizinan berusaha, memberikan kepastian hukum dan memberikan kemudahan bagi pelaku usaha. Namun hal ini tentu harus melibatkan partisipasi aktif juga bagi para *stakeholder* terkait untuk mendukung terwujudnya cita-cita UU Cipta Kerja melalui peningkatan peran masyarakat jasa konstruksi melalui LPJK, peningkatan peran asosiasi untuk membina anggotanya dan juga dalam membentuk dan bersama-sama mengawasi pelaksanaan sertifikasi dari lembaga sertifikasi yang dibentuknya, berpartisipasi aktif untuk mendukung modernisasi penyelenggaraan jasa konstruksi melalui pemanfaatan sistem teknologi informasi untuk mewujudkan satu data Indonesia, khususnya satu data konstruksi, serta memenuhi prinsip penyelenggaraan konstruksi berkelanjutan yang memperhatikan aspek ekonomi, kesejahteraan masyarakat, kelestarian lingkungan, dan kehidupan sosial.



DAFTAR PUSTAKA

Joko Widodo, "Visi Indonesia." Pidato Presiden pada Pidato Pertama Presiden Terpilih Pilpres 2019, Sentul 14 Juli 2019. Visi Indonesia disampaikan oleh Presiden Jokowi di Sentul, 14 Juli 2019.

Joko Widodo, "Pengantar", di dalam *Infrastruktur Meningkatkan Daya Saing*, ed. Basuki Hadimuljono, (Jakarta: Desember 2017), hal. viii.

Kementerian Keuangan Republik Indonesia, *Informasi APBN 2021: Percepatan Pemulihan dan Penguatan Reformasi*, (Jakarta, 2021), hal. 30.

Badan Pusat Statistik, "Kontribusi PDB Sektor (Berdasarkan Nilai Tetap 2010)", di dalam *20 Tahun LPJK: Konstruksi Indonesia 2001-2020*, ed. LPJK, (ITB Press, 2020), hal. 5.

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia, *Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah Direktorat Jenderal Bina Konstruksi Tahun Anggaran 2020*, (Jakarta, 2020), hal. 11

Ibid, hal. 12.

Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/ Bappenas Republik Indonesia, *Power Point Pendalaman Rencana Strategis Direktorat Jenderal Bina Konstruksi (2020-2024)*, (Jakarta, t.t.), hal. 7.

Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian Republik Indonesia, *Apa Itu Omnibus Law?*, (Jakarta, Februari 2020), hal. 3.



Trans Sulawesi Tol Manado - Bitung



Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/
Bappenas Republik Indonesia, Rangan
Teknokratik: Rencana Pembangunan Jangka
Menengah Nasional 2020-2024, (Jakarta, 14
Agustus 2019), hal. 11.

Kementerian Komunikasi dan Informatika Republik
Indonesia, Investasi Indonesia Kembali
Menggeliat pada Triwulan III Tahun 2019, dalam
[https://kominfo.go.id/content/detail/22483/
investasi-indonesia-kembali-menggeliat-
pada-triwulan-iii-tahun-2019/0/artikel_gpr](https://kominfo.go.id/content/detail/22483/investasi-indonesia-kembali-menggeliat-pada-triwulan-iii-tahun-2019/0/artikel_gpr),
diakses pada 18 Oktober 2021.

Naskah Akademik Undang-Undang Cipta Kerja,
Undang-undang Nomor 11 Tahun 2020,
(Indonesia, t.t), bagian menimbang huruf b.



2.3

PENYELENGGARAAN PERIZINAN BERUSAHA BERBASIS RISIKO SUBSEKTOR JASA KONSTRUKSI

Nicodemus Daud

Direktur Kelembagaan dan Sumber Daya Konstruksi, Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, Kementerian PUPR

Akhmad Hady Amrullah

Pejabat Fungsional Pembina Jasa Konstruksi Ahli Muda

PENDAHULUAN

Omnibus Law, metode yang telah lazim digunakan beberapa negara untuk mendapatkan kepraktisan mengoreksi regulasi bermasalah. Seiring bergulirnya waktu, banyaknya regulasi terbit ternyata menimbulkan permasalahan baru di kemudian hari yaitu adanya tumpang tindih regulasi. Untuk menangani hal tersebut, maka dilakukan penyederhanaan dan penyeragaman regulasi dengan metode *Omnibus Law*. Perubahan undang-undang tersebut tidak dapat dilakukan melalui cara konvensional dengan cara mengubah satu persatu peraturan perundang-undangan seperti yang selama ini dilakukan, cara demikian tentu sangat tidak efektif dan efisien serta membutuhkan waktu yang lama.

Pelaksanaan *Omnibus Law* di Indonesia telah terwujud dengan terbitnya Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (UUCK). Undang-Undang ini

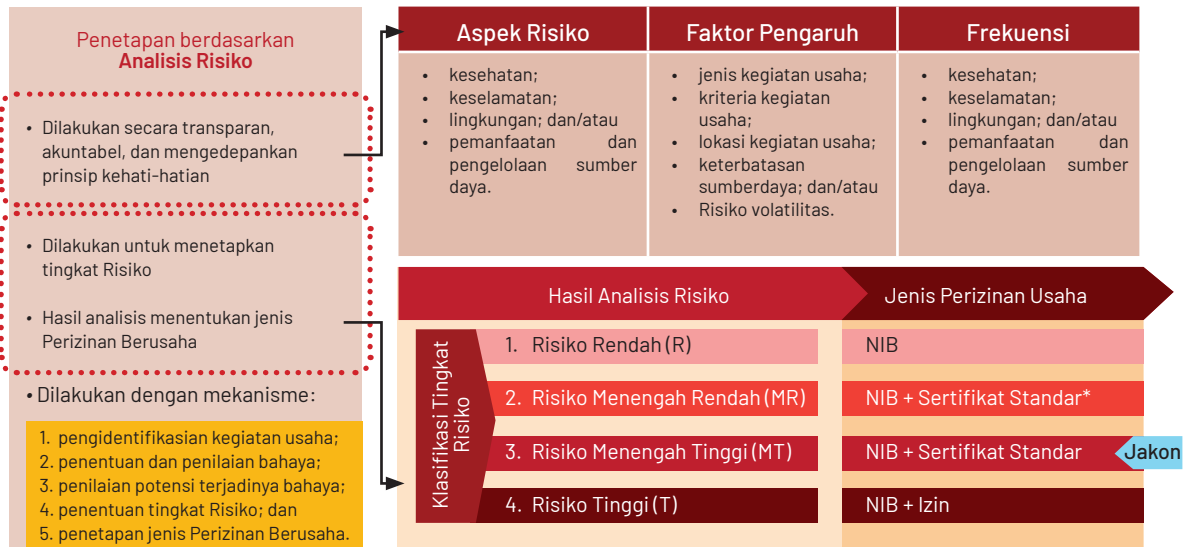
menyasar pada regulasi yang memiliki muatan terkait 3 (tiga) hal, yaitu Cipta Lapangan Kerja, Pemberdayaan UMKM, dan Perpajakan. Kebijakan strategis pemerintah dalam UUCK diantaranya meningkatkan ekosistem investasi dan kegiatan berusaha; meningkatkan perlindungan dan kesejahteraan pekerja; kemudahan, pemberdayaan, dan perlindungan Koperasi dan UMKM; dan meningkatkan investasi pemerintah dan percepatan proyek strategis nasional. Tujuannya untuk mempercepat transformasi ekonomi, menyelaraskan kebijakan antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah, memberi kemudahan berusaha (*ease of doing business*), mengatasi masalah regulasi yang tumpang tindih, dan menghilangkan ego sektoral. Salah satu poin penting yang sering dibahas yaitu terkait penyederhanaan perizinan berusaha yang mengatur mengenai perizinan dasar, perizinan berusaha, dan ketenagakerjaan.

UUCK juga telah diiringi dengan terbitnya peraturan turunan yang terdiri dari 45 Peraturan Pemerintah (PP) dan 4 Peraturan Presiden (Perpres). Penyusunan 49 peraturan tersebut dilaksanakan secara sinergis oleh 20 Kementerian/Lembaga (K/L) sesuai dengan sektornya masing-masing. Penyusunan peraturan tersebut dikoordinasikan oleh Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian. Salah satu PP yang memberikan warna baru pada penyelenggaraan Jasa Konstruksi, yakni PP No. 5 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko. PP ini berisi tentang reformasi kebijakan perizinan berusaha di seluruh sektor termasuk sektor PUPR yang ditentukan berdasarkan tingkat risiko yang akan ditimbulkan (*level of initial risk*) untuk setiap jenis perizinan usahanya.

PP tersebut memberikan kemudahan kepada pelaku usaha untuk mendapatkan perizinan berusaha namun dalam pelaksanaan usahanya tetap dilakukan pengawasan oleh pemerintah. Selain itu, terdapat juga PP No. 14 Tahun 2021 yang merupakan perubahan atas PP No. 22 Tahun 2020 tentang peraturan pelaksanaan UU No. 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi yang mengatur khusus terkait pembinaan Jasa Konstruksi. Kedua PP di atas cukup memberikan perubahan yang signifikan pada iklim usaha dan pola pembinaan Jasa Konstruksi saat ini.

URAIAN

Perizinan Berusaha di sektor PUPR terdiri dari 3 (tiga) subsektor, salah satunya adalah subsektor Jasa Konstruksi. Perizinan berusaha pada subsektor Jasa Konstruksi yang sebelumnya menggunakan Izin Usaha Jasa Konstruksi (IUJK) dan Tanda Usaha Orang Perseorangan (TDUP), sejak PP No. 5 Tahun 2021 dan PP No. 14 Tahun 2021 berlaku maka IUJK dan TDUP sudah tidak dapat diterbitkan lagi. Perizinan Berusaha pada subsektor Jasa Konstruksi seluruhnya diajukan dan diterbitkan melalui *Online Single Submissions* (OSS) secara terpusat. Bukan hanya subsektor Jasa Konstruksi saja, bahkan perizinan untuk seluruh sektor K/L semua diajukan dan diterbitkan melalui OSS dibawah binaan K/L pengampu sektor masing-masing. Pada Perizinan Berusaha Berbasis Risiko, secara umum kegiatan usaha diklasifikasikan berdasarkan penilaian tingkat bahaya, penilaian potensi terjadinya bahaya, tingkat risiko, dan peringkat skala usaha pada kegiatan usahanya. Klasifikasi kegiatan usaha pada perizinan berusaha dibagi menjadi 3 (tiga), yaitu kegiatan usaha dengan tingkat risiko rendah, kegiatan usaha dengan tingkat risiko menengah, dan



Gambar 2.3.1. Analisis dan Jenis Risiko

kegiatan usaha dengan tingkat risiko tinggi. Adapun kegiatan usaha dengan risiko menengah dibagi lagi menjadi 2 (dua) yaitu tingkat risiko menengah rendah dan menengah tinggi. Penetapan tingkat risiko berdasarkan hasil analisis risiko dilakukan secara transparan dan akuntabel oleh masing-masing K/L pengampu sektor. Risiko dianalisis dengan memperhatikan aspek risiko, faktor pengaruh serta frekuensi terjadinya risiko.

Persyaratan dan bentuk perizinan berusaha pada tiap tingkat risiko berbeda-beda. Pada tingkat Risiko rendah, Perizinan Berusaha cukup dengan memiliki Nomor Induk Berusaha (NIB) saja, sedangkan pada tingkat risiko menengah, selain NIB juga harus memiliki Sertifikat Standar. Sertifikat Standar untuk tingkat risiko menengah rendah cukup dengan *self-declare* sedangkan Sertifikat Standar untuk tingkat risiko menengah tinggi harus terverifikasi oleh K/L/D sesuai

dengan kewenangannya. Sementara itu, untuk tingkat risiko tinggi pelaku usaha harus memiliki NIB dan Izin. Dalam hal ini seluruh Perizinan Berusaha subsektor Jasa Konstruksi termasuk dalam tingkat risiko menengah tinggi. Ilustrasi dari penerapan perizinan berusaha berdasarkan risiko sebagaimana *Gambar 2.3.1*.

Perizinan Berusaha diajukan berdasarkan lingkup usaha yang mengacu pada Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia (KBLI) 2020. Penerapan KBLI pada sistem OSS sejatinya telah berlaku mulai tahun 2018 yang mengacu pada KBLI 2015 dan KBLI 2017. KBLI adalah klasifikasi rujukan yang digunakan untuk mengklasifikasikan aktivitas/kegiatan ekonomi di Indonesia ke dalam beberapa lapangan usaha/ bidang usaha yang dibedakan berdasarkan jenis kegiatan ekonomi yang menghasilkan produk/ output baik berupa barang maupun jasa. KBLI 2020 yang diterbitkan oleh Badan Pusat Statistik

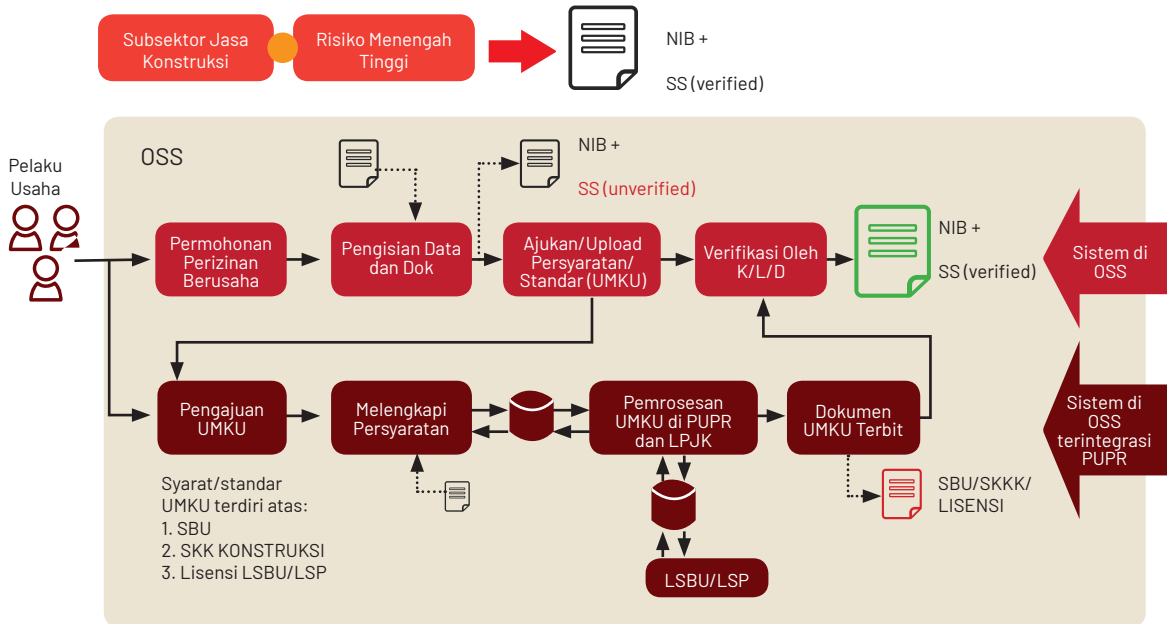


(BPS) sudah sejalan dengan lingkup kegiatan usaha pada subsektor Jasa Konstruksi yang biasa disebut dengan Subklasifikasi Usaha Jasa Konstruksi. Pada KBLI 2020 telah ditetapkan sebanyak 1.790 klasifikasi baku usaha. Kementerian PUPR mengampu 70 KBLI yang telah ditetapkan sebagai usaha pada subsektor Jasa Konstruksi. Dari 70 KBLI tersebut, terdapat 68 KBLI yang merupakan usaha jasa konstruksi yang diperuntukan bagi badan usaha dan usaha orang perseorangan. Kemudian 2 (dua) KBLI sisanya adalah untuk Lembaga Sertifikasi Badan Usaha (LSBU) dan Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP) Jasa Konstruksi. KBLI inilah yang nantinya akan dipilih oleh pelaku usaha pada saat mengajukan Perizinan Berusaha melalui OSS. Dari KBLI yang telah dipilih nantinya akan menentukan kewajiban yang harus dipenuhi oleh pelaku usaha.

Saat prosesi *launching* OSS Berbasis Risiko / OSS RBA pada 9 Agustus 2021 lalu, Presiden Jokowi menyampaikan dalam pidatonya *"Dengan adanya OSSRBA Indonesia menjanjikan kemudahan dalam mengajukan perizinan di seluruh sektor, akan saya ikuti, apakah persyaratannya semakin mudah, apakah jumlah izin semakin berkurang, apakah prosesnya semakin sederhana, apakah biaya makin efisien, apakah standar sama di seluruh Indonesia, dan apakah layanannya semakin cepat"* demikian tuturnya. Dengan statement tersebut secara tidak langsung Presiden memberikan tantangan kepada penanggung jawab OSS dalam hal ini Kementerian Investasi/BKPM dan seluruh K/L pengampu sektor termasuk Kementerian PUPR untuk bersungguh-sungguh dalam memberikan pelayanan perizinan berusaha yang mudah, cepat, terpusat, serta terintegrasi. Dengan demikian diharapkan seluruh pelaku usaha Jasa Konstruksi dapat dengan mudah

mengajukan perizinan berusaha. Pelaku usaha dapat langsung mengakses Sistem OSS dari manapun dan kapanpun. Proses pengajuan perizinan berusaha tersebut dilakukan dengan cara mengisi data usaha, memilih KBLI dan subklasifikasi usaha, dan memenuhi kewajiban yang dipersyaratkan. Setelah seluruh proses dan pemenuhan persyaratan dipenuhi, Sistem OSS akan menerbitkan NIB dan Sertifikat Standar. Terbitnya NIB dan Sertifikat Standar yang terverifikasi sebagai tanda bahwa pelaku usaha tersebut sudah memiliki legalitas untuk menjalankan kegiatan usaha jasa konstruksi. Detail mengenai pengajuan Perizinan Berusaha pada subsektor Jasa Konstruksi dapat kita lihat pada *Gambar 2.3.2*.

Seperti yang telah dibahas sebelumnya, Perizinan Berusaha subsektor Jasa Konstruksi termasuk dalam usaha dengan tingkat risiko menengah tinggi yang membutuhkan NIB dan Sertifikat Standar (SS) yang terverifikasi. Untuk mendapatkan NIB tersebut pelaku usaha cukup dengan menyampaikan dokumen-dokumen yang berkaitan dengan legal/keabsahan usahanya, sebagai contoh terkait akta, surat keputusan Ditjen AHU Kemenkumham, kartu identitas, dan sebagainya yang tercantum pada Peraturan BKPM No. 4 Tahun 2021. Apabila data tersebut sudah lengkap maka NIB sudah dapat diterbitkan dalam waktu 7 menit. Sedangkan untuk mendapatkan SS yang terverifikasi, pelaku usaha harus memenuhi persyaratan yang sesuai dengan KBLI yang diambil. Dalam pemenuhan persyaratan, pelaku usaha mengajukan permohonan Perizinan Berusaha Untuk Menunjang Kegiatan Usaha (PB-UMKU) yang terdiri atas Sertifikat Badan Usaha (SBU), Sertifikat Kompetensi Kerja (SKK) Konstruksi, dan Lisensi untuk LSBU/LSP. Dokumen PB-UMKU tersebut selanjutnya akan



Gambar 2.3.2. Pengajuan Perizinan Berusaha

diverifikasi oleh Kementerian PUPR maka secara otomatis SS terverifikasi akan terbit, yang menandakan bahwa pelaku usaha telah dapat melakukan kegiatan usahanya. Dengan demikian Pemerintah dalam hal ini Kementerian PUPR sebagai pengampu Perizinan Berusaha pada subsektor Jasa Konstruksi harus bekerja lebih intensif dalam melakukan pengawasan. Hal ini sejalan dengan konsep RBA yaitu mempermudah perizinan dan tetap meningkatkan intensitas pengawasan, agar *output* yang dihasilkan oleh pelaku usaha sesuai dengan harapan serta terpenuhi faktor keamanannya.

Pengajuan PB-UMKU yang berupa Sertifikat Badan Usaha (SBU), Sertifikat Kompetensi Kerja (SKK) Konstruksi, dan Lisensi untuk LSBU/LSP melalui Sistem OSS yang terhubung dengan Sistem Informasi Jasa Konstruksi (SIJK)

Terintegrasi dengan proses sebagai berikut:

1. Proses pengajuan SBU
 - a. Permohonan SBU dilakukan dengan cara mengajukan pemenuhan persyaratan PB-UMKU pada Sistem OSS RBA yang terhubung dengan SIJK Terintegrasi menggunakan akses *Single Sign On* (SSO).
 - b. Pemohon melengkapi data dan dokumen persyaratan pengajuan SBU melalui SIJK Terintegrasi.
 - c. LSBU memproses permohonan SBU berdasarkan pemenuhan persyaratan sesuai peraturan perundang-undangan yang terhubung dengan SIJK Terintegrasi. Selanjutnya LSBU menyampaikan hasil pelaksanaan sertifikasi dan rekomendasi SBU ke LPJK.
 - d. Setelah LPJK melakukan penomoran dan pencatatan SBU melalui SIJK Terintegrasi,



- Pemohon menerima dokumen PB-UMKU berupa dokumen SBU dari Sistem OSS RBA.
2. Proses pengajuan SKK Konstruksi untuk Usaha Orang Perseorangan
 - a. Permohonan SKK Konstruksi dilakukan dengan cara mengajukan pemenuhan persyaratan PB-UMKU pada Sistem OSS RBA yang terhubung dengan SIJK Terintegrasi menggunakan akses *Single Sign On* (SSO).
 - b. Pemohon melengkapi data dan dokumen persyaratan pengajuan SKK Konstruksi melalui SIJK Terintegrasi.
 - c. LSP memproses permohonan SKK Konstruksi berdasarkan pemenuhan persyaratan sesuai peraturan perundang-undangan melalui SIJK Terintegrasi. Selanjutnya LSP menyampaikan hasil pelaksanaan uji kompetensi dan rencana penerbitan SKK Konstruksi kepada BNSP.
 - d. Setelah BNSP menetapkan nomor SKK Konstruksi dan nomor registrasi, LSP menyampaikan ke LPJK untuk dilakukan pencatatan.
 - e. Setelah LPJK melakukan penomoran dan pencatatan SKK Konstruksi melalui SIJK Terintegrasi, Pemohon menerima dokumen PB-UMKU berupa dokumen SKK Konstruksi dari Sistem OSS RBA.
 3. Proses pengajuan LSBU
 - a. Permohonan lisensi LSBU dilakukan dengan cara mengajukan pemenuhan persyaratan PB-UMKU pada Sistem OSS RBA yang terhubung dengan SIJK Terintegrasi menggunakan akses *Single Sign On* (SSO).
 - b. Pemohon melengkapi data dan dokumen persyaratan pengajuan lisensi LSBU melalui SIJK Terintegrasi.
 - c. LPJK memproses permohonan lisensi LSBU berdasarkan pemenuhan persyaratan sesuai peraturan perundang-undangan melalui SIJK Terintegrasi.
 - d. Setelah lisensi terbit dari LPJK Pemohon menerima dokumen PB-UMKU berupa dokumen lisensi LSBU dari Sistem OSS RBA.
 4. Proses pengajuan LSP
 - a. Permohonan lisensi LSP dilakukan dengan cara mengajukan pemenuhan persyaratan PB-UMKU pada Sistem OSS RBA yang terhubung dengan SIJK Terintegrasi menggunakan akses *Single Sign On* (SSO).
 - b. Pemohon melengkapi data dan dokumen persyaratan pengajuan rekomendasi lisensi LSP melalui SIJK Terintegrasi.
 - c. LPJK memproses permohonan rekomendasi lisensi LSP berdasarkan pemenuhan persyaratan sesuai peraturan perundang-undangan melalui SIJK Terintegrasi.
 - d. Setelah rekomendasi terbit dari LPJK, Pemohon menerima rekomendasi tersebut dan selanjutnya pemohon mengajukan lisensi LSP kepada BNSP sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
 - e. Setelah lisensi terbit dari BNSP, Pemohon mengajukan pencatatan ke LPJK melalui SIJK Terintegrasi. Setelah dilakukan pencatatan, Pemohon menerima dokumen PB-UMKU berupa dokumen lisensi LSP dari Sistem OSS RBA.
- Kewajiban Pemerintah setelah pelaku usaha menjalankan kegiatan usahanya adalah melakukan pengawasan sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Sistem OSS akan menyediakan subsistem untuk



.....
Jembatan Sei Alalak, Banjarmasin
Kalimantan Selatan

melakukan pengawasan. Bentuk pengawasan yang dilakukan terbagi menjadi 2 (dua) yaitu pengawasan rutin dan pengawasan insidental. Pengawasan rutin untuk subsektor Jasa Konstruksi dilakukan dengan cara mewajibkan pelaku usaha untuk menyampaikan laporan kegiatan usaha tahunan, dari laporan tersebut nantinya dapat terlihat bagaimana pemenuhan kewajiban yang dilakukan oleh pelaku usaha, serta dapat terpetakan bagaimana *record* dari pelaksanaan usaha dari masing-masing pelaku usaha sekaligus ternilai kinerja badan usahanya. Sedangkan dalam pengawasan insidental, adalah pelaksanaan pengawasan yang dilaksanakan secara langsung yang juga memungkinkan dilaksanakan oleh pemilik proyek dan peran

serta masyarakat Jasa Konstruksi. Subsistem pengawasan pada Sistem OSS masih dalam masa pengembangan, sehingga untuk pengawasan ini kementerian PUPR menggunakan Aplikasi Usaha Jasa Konstruksi yang merupakan bagian dari Sistem Informasi Jasa Konstruksi Terintegrasi. Dalam hal pengawasan juga akan melibatkan peran serta pemerintah daerah, khususnya untuk mengawasi pelaksanaan pemenuhan kewajiban bagi pelaku usaha di daerahnya serta pengawasan melalui asosiasi jasa konstruksi. Untuk mendukung pelaksanaan pengawasan dan pembinaan Jasa Konstruksi oleh pemerintah daerah maka Kementerian PUPR perlu untuk menyusun NSPK terkait hal tersebut agar dapat dipedomani oleh pemerintah daerah.



KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Dengan adanya sistem perizinan berusaha yang terintegrasi, pelaku usaha dapat lebih mudah dalam mengajukan perizinan berusaha. Pelaku usaha tidak perlu mengurus izinnya di beberapa tempat yang berbeda, cukup melakukan semuanya melalui portal OSS, termasuk dalam hal melengkapi syarat pendukungnya seperti Sertifikat dan Lisensi. Kemudahan yang ditawarkan oleh Reformasi Perizinan Berusaha Berbasis Risiko ini sejatinya masih menyisakan permasalahan yang perlu segera ditindaklanjuti. Adapun isu dan rekomendasi yang dapat dilakukan antara lain sebagai berikut:

1. Perizinan Berusaha subsektor Jasa Konstruksi melibatkan beberapa pihak antara lain Kementerian Investasi/BKPM sebagai penyelenggara OSS, Kementerian PUPR sebagai pengampu dan verifikator Sertifikat Standar, serta pihak-pihak yang terlibat dalam pengajuan PB-UMKU subsektor Jasa Konstruksi (SBU, SKK Konstruksi, dan Lisensi LSP/LSBU) yaitu LPJK, LSBU, dan LSP. Untuk efektifitas pelaksanaan perizinan, semua pihak harus memiliki sistem yang saling terintegrasi. Pengembangan sistem tidak dapat dilakukan secara parsial dan harus dikembangkan bersama. Tentunya setiap pihak yang terlibat sedang mengembangkan sistemnya masing-masing untuk menuju sistem perizinan berusaha yang terintegrasi;
2. Terdapat 2 (dua) periode dalam penyelenggaraan perizinan berusaha, pertama perizinan dalam bentuk IUJK dan TDUP, kedua adalah perizinan berusaha berbasis risiko yang dilaksanakan melalui OSS RBA. Tentunya pelaku usaha yang saat ini telah memiliki IUJK dan TDUP masih berlaku harus tetap diakui sebagai izin usaha yang sah sampai dengan habis masa berlakunya. Perlakuan terhadap kedua jenis perizinan ini harus diatur dalam bentuk kebijakan khusus agar tidak menimbulkan permasalahan pada proses pengadaan jasa konstruksi baik yang dilakukan oleh pihak swasta maupun pihak pemerintah;
3. Penyelarasan KBLI serta subklasifikasi juga merupakan isu yang sangat penting. Dengan adanya PP No. 5 Tahun 2021 terdapat perubahan pada KBLI dan juga subklasifikasi usaha yang sebelumnya mengacu pada Permen PUPR No. 19 Tahun 2014. Penyelarasan subklasifikasi ini diprediksi baru akan selesai dalam jangka

waktu 3 (tiga) tahun bersamaan dengan habisnya masa aktif SBU. Saat masa berlaku SBU sudah habis, pelaku usaha yang akan melakukan perpanjangan SBU wajib mengacu pada peraturan perundangan yang berlaku saat ini. Kondisi pada saat ini terdapat 2 (dua) jenis SBU yang tentunya harus diakomodir sebagaimana pada angka 2. Hal ini perlu juga diatur dalam bentuk kebijakan khusus agar tidak menimbulkan permasalahan pada proses pengadaan jasa konstruksi baik yang dilakukan oleh pihak swasta maupun pihak pemerintah;

4. Dalam hal pengadaan, SBU juga menjadi syarat teknis yang dijadikan acuan untuk menentukan kemampuan Badan Usaha. Perlu adanya penyamaan pemikiran kepada seluruh Pengguna Jasa dan perangkatnya, agar dalam melaksanakan tender di masa transisi ini harus benar-benar dapat mengakomodir peraturan lama dan peraturan baru. Sebagaimana yang telah diulas pada angka 2 dan 3 di atas, maka perlu dilakukan sosialisasi terkait pelaksanaan kebijakan pada masa transisi kepada seluruh pengguna jasa konstruksi;
5. Terkait kompetensi tenaga kerja konstruksi, dengan adanya perubahan dalam struktur usaha jasa konstruksi maka perlu dilakukan analisis kembali mengenai kebutuhan Tenaga Kerja Konstruksi mulai dari klasifikasi, subklasifikasi, hingga jabatan kerja. Setelah seluruh kebutuhan jabatan kerja terdefinisi dan terinventarisir maka perlu ditetapkan secara sah agar dapat dijadikan acuan dalam kegiatan usaha jasa konstruksi.

DAFTAR PUSTAKA

Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja.

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi.

Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko.

Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi.

oss.go.id. (2021, 18 Agustus). Presiden Jokowi Resmikan Peluncuran OSS Berbasis Risiko. Diakses pada 14 Oktober 2021, dari

<https://oss.go.id/baca/artikel?id=50&title=Presiden%20Jokowi%20Resmikan%20Peluncuran%20OSS%20Berbasis%20Risiko>

Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian. (2021, 21 Februari). Peraturan Pelaksanaan UU Cipta Kerja, Ciptakan Era Baru Berusaha untuk Perluasan Lapangan Kerja. Diakses pada 14 Oktober 2021, dari

<https://www.ekon.go.id/publikasi/detail/1668/peraturan-pelaksanaan-uu-cipta-kerja-ciptakan-era-baru-berusaha-untuk-perluasan-lapangan-kerja>





.....
Bendungan Sindang Heula,
Serang Banten



2.4

PELAYANAN DAN PENGAWASAN PERIZINAN BERUSAHA BERBASIS RISIKO SUBSEKTOR JASA KONSTRUKSI

Nicodemus Daud

*Direktur Kelembagaan dan Sumber Daya Konstruksi,
Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, Kementerian PUPR*

Nurasih Asriningtyas

Pejabat Fungsional Pembina Jasa Konstruksi Ahli Muda

PENDAHULUAN

Omnibus Law, metode yang telah lazim digunakan beberapa negara untuk mendapatkan kepraktisan mengoreksi regulasi bermasalah. Seiring bergulirnya waktu, banyaknya regulasi terbit ternyata menimbulkan permasalahan baru di kemudian hari yaitu adanya tumpang tindih regulasi. Untuk menangani hal tersebut, maka dilakukan penyederhanaan dan penyeragaman regulasi dengan metode *Omnibus Law*. Pelaksanaan *Omnibus Law* di Indonesia telah terwujud dengan terbitnya Undang-undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (UUCK).

Salah satu Peraturan Pemerintah (PP) yang memberikan warna baru pada penyelenggaraan Jasa Konstruksi, yakni PP Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko dan PP Nomor 14 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 Tentang Jasa Konstruksi. PP Nomor 5 Tahun 2021 ini berisi tentang reformasi kebijakan perizinan berusaha di seluruh sektor termasuk sektor PUPR yang ditentukan berdasarkan tingkat risiko yang akan ditimbulkan (*level of initial risk*) untuk setiap jenis perizinan berusahnya, dengan cara memberikan kemudahan kepada pelaku untuk mendapatkan perizinan berusaha usaha diikuti dengan pelaksanaan pengawasan oleh pemerintah.

Dalam PP Nomor 5 Tahun 2021 diamanatkan bahwa penyelenggaraan perizinan Berusaha Berbasis Risiko bertujuan dalam meningkatkan ekosistem investasi dan kegiatan berusaha, melalui pelaksanaan penerbitan Perizinan Berusaha secara lebih efektif dan sederhana serta PENGAWASAN kegiatan usaha yang transparan, terstruktur, dan dapat dipertanggungjawabkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Tentunya pengawasan merupakan bagian penting dalam penyelenggaraan perizinan berusaha. Prinsip ***Trust but verify*** yang berarti kemudahan pemberian perizinan berusaha namun diikuti dengan pelaksanaan pengawasan oleh pemerintah adalah prinsip Undang-Undang Cipta Kerja dan peraturan pelaksanaannya.

URAIAN

Terdapat perubahan paradigma Perizinan Berusaha pada subsektor Jasa Konstruksi.

Sebelumnya digunakan istilah Izin Usaha Jasa Konstruksi (IUJK) dan Tanda Usaha Orang Perseorangan (TDUP), sejak Undang-Undang Cipta Kerja dan Peraturan Pelaksanaannya berlaku terutama PP Nomor 5 Tahun 2021 tidak ada istilah IUJK dan TDUP yang ada adalah Perizinan Berusaha. Perizinan Berusaha pada subsektor Jasa Konstruksi seluruhnya diajukan serta diterbitkan melalui *Online Single Submissions* (OSS) secara terpusat. Bukan hanya subsektor Jasa Konstruksi saja, bahkan untuk seluruh sektor perizinan semua diajukan dan diterbitkan melalui OSS, namun tetap dibina oleh K/L/D pengampu sektor masing-masing.

Pada Perizinan Berusaha Berbasis Risiko, secara umum kegiatan usaha diklasifikasikan berdasarkan penilaian tingkat bahaya, penilaian potensi terjadinya bahaya, tingkat Risiko, dan peringkat skala usaha kegiatan usahanya. Penyelenggaraan perizinan berusaha, dibagi berdasarkan tingkat risiko, sesuai dengan KBLI 2020. Untuk Subsektor Jasa Konstruksi termasuk dalam kegiatan usaha dengan tingkat Risiko Menengah Tinggi.

Dalam menyelenggarakan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko perlu dilakukan pengawasan. Sebagaimana definisi dalam ketentuan umum PP Nomor 5 Tahun 2021, Pengawasan adalah upaya untuk memastikan bahwa pelaksanaan kegiatan usaha sudah sesuai dengan standar pelaksanaan kegiatan usaha yang dilakukan melalui pendekatan berbasis Risiko dan kewajiban yang harus dipenuhi oleh pelaku usaha. Sesuai dengan amanat Pasal 2 PP 5 Tahun 2021 bahwa penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko yaitu meliputi:

- a. Pengaturan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko;

- b. Norma, standar, prosedur, dan kriteria Perizinan Berusaha Berbasis Risiko;
- c. Perizinan Berusaha Berbasis Risiko melalui layanan sistem OSS;
- d. Tata cara Pengawasan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko;
- e. Evaluasi dan reformasi kebijakan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko;
- f. Pendanaan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko;
- g. Penyelesaian permasalahan dan hambatan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko; dan
- h. Sanksi.

Terdapat tata cara pengawasan yang merupakan bagian dari penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko. Pengawasan penyelenggaraan perizinan berusaha dilakukan secara transparan, terstruktur, dan dapat dipertanggungjawabkan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang bertujuan untuk meningkatkan ekosistem investasi dan kegiatan berusaha. Pembinaan dan Pengawasan perizinan berusaha Berbasis Risiko pada masing-masing sektor dilakukan oleh Menteri/Kepala Lembaga, Gubernur, Bupati/Walikota, Administrator KEK, atau Kepala Badan Pengusahaan KPBPB sesuai dengan kewenangan masing-masing berdasarkan Pasal 6 PP Nomor 5 Tahun 2021 tersebut.

Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2021 tentang Perizinan Berusaha di Daerah, terdapat 3 sektor yang menjadi kewenangan pusat, yaitu sektor ketenagakerjaan, keagamaan serta pertahanan dan keamanan. Hal ini tertuang dalam amanat Pasal 6 Ayat (6) *"Sektor ketenagakerjaan, keagamaan serta pertahanan dan keamanan merupakan kewenangan Pemerintah Pusat yang proses perizinannya terintegrasi dengan pelayanan Perizinan Berusaha di daerah."*

Telah disebutkan bahwa seluruh pelaksanaan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko dilakukan secara elektronik dan terintegrasi melalui Sistem OSS. Sistem Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Terintegrasi Secara Elektronik pada dasarnya bertujuan untuk mengatur pemanfaatan teknologi informasi dalam rangka penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko, hal ini juga dijelaskan dalam Peraturan Kepala BKPM Nomor 3 Tahun 2021. Teknologi informasi yang digunakan sebagai media dalam hal ini adalah sebuah sistem yang dibangun dan dikelola oleh BKPM, yaitu Sistem OSS. Dengan menggunakan Sistem OSS, diharapkan penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko menjadi lebih mudah, cepat, tepat, transparan, dan akuntabel. Sistem OSS nantinya akan digunakan oleh Kementerian/Lembaga Terkait, Pemerintah daerah provinsi dan kabupaten/kota sampai dengan Para Pelaku Usaha di lapangan.

Dalam Sistem OSS yang dapat dikunjungi melalui www.oss.go.id, semua pihak yang ditujukan untuk menggunakan OSS mulai dari Kementerian sampai dengan Pelaku Usaha, akan mendapatkan Hak Akses sesuai dengan porsi dan bidangnya masing-masing. Dengan begitu, semua pihak dapat terkoneksi satu sama lain. Sebagai contoh, ketika Pelaku Usaha mengajukan permohonan sertifikasi melalui Sistem OSS, maka lembaga yang menangani hal tersebut akan langsung terhubung dan segera memproses permohonan tersebut. Pemerintah Daerah sendiri juga akan terhubung segera setelah proses sertifikasi tersebut telah selesai. Dengan metode penggunaan sistem digital seperti ini, maka akan sangat efektif bagi para pihak dalam penyelenggaraan perizinan berusaha berbasis risiko.

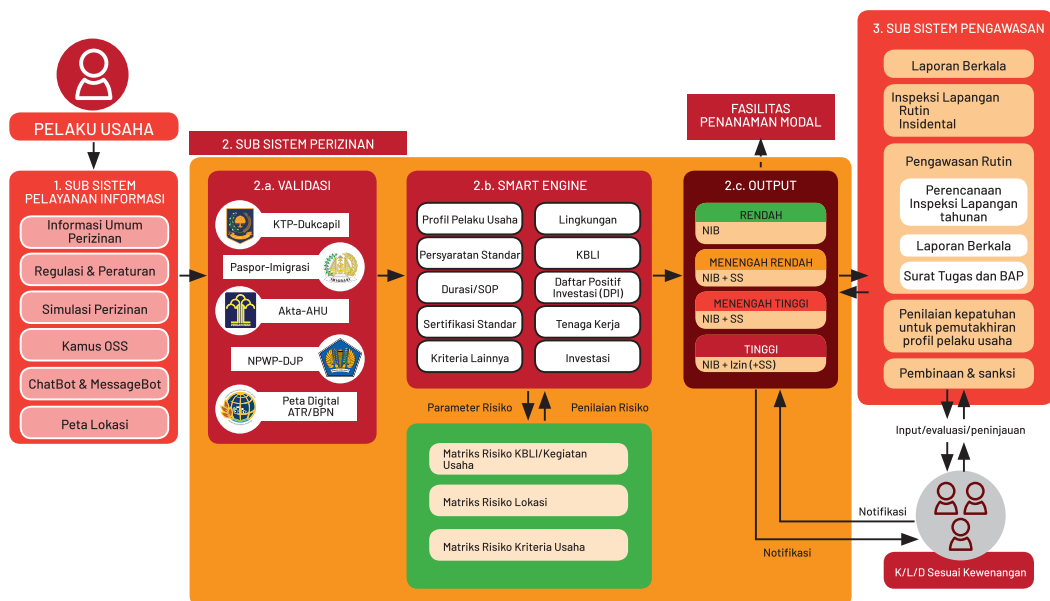


Sistem OSS dalam PP Nomor 5 Tahun 2021 terdiri atas 3 subsistem yaitu subsistem pelayanan informasi; subsistem Perizinan Berusaha; dan subsistem Pengawasan. Sistem OSS wajib digunakan oleh seluruh *stakeholder* sebagaimana amanat Pasal 167 PP Nomor 5 Tahun 2021 yaitu kementerian/lembaga; pemerintah provinsi; pemerintah kabupaten/kota; Administrator KEK; Badan Pengusahaan KPBPB; dan Pelaku Usaha.

Subsistem pelayanan informasi menyediakan informasi dalam memperoleh Perizinan Berusaha Berbasis Risiko serta informasi lain terkait dengan penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko antara lain KBLI berdasarkan tingkat Risiko; ketentuan persyaratan Penanaman Modal; persyaratan dan/atau kewajiban Perizinan Berusaha, jangka waktu, standar pelaksanaan kegiatan usaha dan penunjang kegiatan usaha, dan ketentuan lain

di dalam norma, standar, prosedur, dan kriteria seluruh sektor bidang usaha, pedoman dan tata cara pengajuan NIB, Sertifikat Standar, dan Izin juga termasuk Pengawasan Perizinan Berusaha dan kewajiban pelaporan serta pelayanan pengaduan masyarakat. Seluruh informasi dapat diakses oleh masyarakat umum tanpa menggunakan hak akses.

Sedangkan Subsistem Perizinan Berusaha mencakup tahapan proses penerbitan Perizinan Berusaha mulai dari pendaftaran akun hak akses; persyaratan perizinan dimana subsektor jasa konstruksi yang risiko menengah tinggi membutuhkan NIB dan Sertifikat Standar. Subsistem Perizinan Berusaha diakses menggunakan hak akses oleh Pelaku Usaha; lembaga OSS; kementerian/lembaga; DPMPTSP provinsi; DPMPTSP kabupaten/kota; Administrator KEK; dan Badan Pengusahaan KPBPB.



Sumber: BKPM

Gambar 2.4.1. Gambaran Umum Sistem OSS-RBA

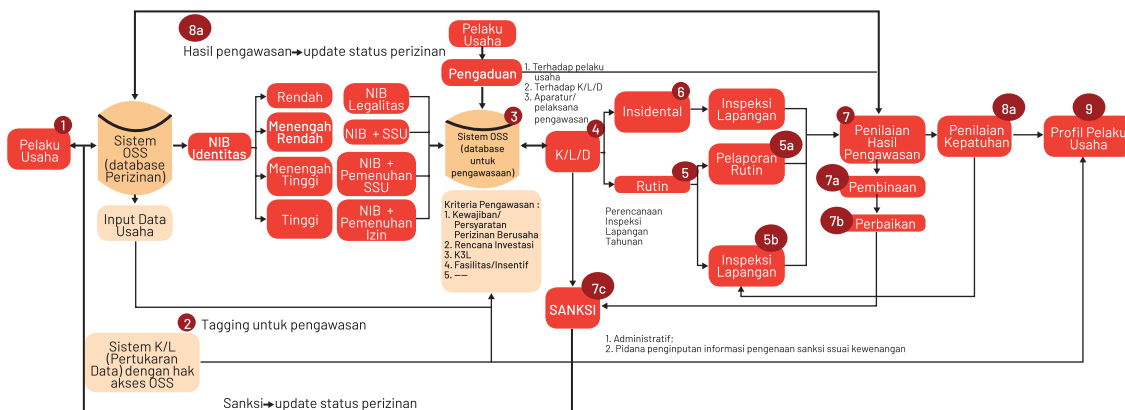
Untuk Subsistem Pengawasan sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 167 ayat (2) huruf c digunakan sebagai sarana untuk melaksanakan Pengawasan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko. Subsistem Pengawasan dalam Sistem OSS paling sedikit memuat:

- Perencanaan inspeksi lapangan tahunan;
- Laporan berkala dari Pelaku Usaha dan data perkembangan kegiatan usaha;

- c. Perangkat kerja Pengawasan;
- d. Penilaian kepatuhan pelaksanaan Perizinan Berusaha;
- e. Pengaduan terhadap Pelaku Usaha dan pelaksana Pengawasan serta tindak lanjutnya; dan
- f. Pembinaan dan sanksi.

Perangkat kerja Pengawasan terdiri atas data, profil, dan informasi Pelaku Usaha yang terdapat pada Sistem OSS; surat tugas pelaksana inspeksi lapangan; surat pemberitahuan kunjungan; berita acara pemeriksaan; daftar pertanyaan bagi Pelaku Usaha terkait pemenuhan standar pelaksanaan kegiatan usaha dan kewajiban; dan/atau perangkat kerja lainnya yang diperlukan dalam rangka mendukung pelaksanaan Pengawasan.

Subsistem Pengawasan dapat diakses dan ditindaklanjuti oleh Pelaku Usaha; Lembaga OSS; kementerian/lembaga; DPMPTSP provinsi; DPMPTSP kabupaten/kota; Administrator KEK; dan Badan Pengusahaan KPBPB. Subsistem pengawasan tersebut masih dalam masa



Gambar 2.4.2. Subsisitem Informasi Pengawasan



pengembangan, sehingga untuk pengawasan ini kementerian PUPR menggunakan Sistem Informasi Jasa Konstruksi Terintegrasi.

Pengawasan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko dilaksanakan oleh Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, Administrator KEK, dan/atau Badan Pengusahaan KPBPB sesuai dengan kewenangan masing-masing. Pengawasan dilakukan dengan mempertimbangkan tingkat kepatuhan Pelaku Usaha. Indikator dalam Pengawasan meliputi:

- a. Tata ruang dan standar bangunan gedung;
- b. Standar kesehatan, keselamatan, dan/atau lingkungan hidup;
- c. Standar pelaksanaan kegiatan usaha;
- d. Persyaratan dan kewajiban yang diatur dalam norma, standar, prosedur, dan kriteria sebagaimana tercantum dalam Lampiran II; dan/atau
- e. Kewajiban atas penyampaian laporan dan/atau pemanfaatan insentif dan fasilitas Penanaman Modal.

Pengawasan yang menjadi kewenangan Pemerintah Pusat dilaksanakan oleh kementerian/lembaga sesuai dengan tugas dan fungsi masing-masing atau kewenangan penerbitan Perizinan Berusaha. Pengawasan yang menjadi kewenangan Pemerintah Daerah dilaksanakan oleh gubernur dan/atau bupati/wali kota sesuai dengan kewenangan masing-masing. Pengawasan dilakukan secara terintegrasi dan terkoordinasi antarkementerian/lembaga, Pemerintah Daerah provinsi, Pemerintah Daerah kabupaten/kota, Administrator KEK, dan/atau Badan Pengusahaan KPBPB.

Untuk melakukan Pengawasan dilakukan perencanaan pengawasan. Perencanaan

Pengawasan mencakup penyusunan waktu dalam pelaksanaan Pengawasan, anggaran, dan sumber daya manusia pelaksana Pengawasan. Kementerian/lembaga, Pemerintah Daerah provinsi, Pemerintah Daerah kabupaten/kota, Administrator KEK, dan/atau Badan Pengusahaan KPBPB dilarang melakukan Pengawasan di luar perencanaan Pengawasan. Sesuai PP Nomor 5 Tahun 2021 Pasal 216, Pelaksanaan Pengawasan harus dikoordinasikan oleh:

- a. Lembaga pemerintah yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang koordinasi Penanaman Modal, atas pelaksanaan penerbitan Perizinan Berusaha melalui Sistem OSS;
- b. DPMPTSP provinsi, atas pelaksanaan Perizinan Berusaha yang menjadi kewenangan Pemerintah Daerah provinsi;
- c. DPMPTSP kabupaten/kota, atas pelaksanaan Perizinan Berusaha yang menjadi kewenangan Pemerintah Daerah kabupaten/kota;
- d. Administrator KEK, atas pelaksanaan Pengawasan Perizinan Berusaha yang berlokasi di KEK; dan Badan Pengusahaan KPBPB, atas pelaksanaan Pengawasan yang berlokasi di KPBPB.

Tujuan Pengawasan yang utama adalah memastikan kepatuhan pemenuhan persyaratan dan kewajiban oleh Pelaku Usaha. Selain itu pengawasan bertujuan mengumpulkan data, bukti, dan/atau laporan terjadinya bahaya terhadap keselamatan, kesehatan, lingkungan hidup, dan/atau bahaya lainnya yang dapat ditimbulkan dari pelaksanaan kegiatan usaha; dan menjadi rujukan pembinaan atau pengenaan sanksi administratif terhadap pelanggaran Perizinan Berusaha.

Jenis Pengawasan terdiri atas Pengawasan rutin dan Pengawasan insidental. Pengawasan rutin dilakukan secara berkala berdasarkan tingkat Risiko kegiatan usaha dan mempertimbangkan tingkat kepatuhan Pelaku Usaha. Pengawasan rutin dilakukan melalui laporan Pelaku Usaha; dan inspeksi lapangan. Pengawasan rutin melalui laporan Pelaku Usaha dilakukan atas laporan yang disampaikan oleh Pelaku Usaha kepada kementerian/lembaga, Pemerintah Daerah provinsi, Pemerintah Daerah kabupaten/kota, Administrator KEK, dan/atau Badan Pengusahaan KPBPB yang memuat kepatuhan Pelaku Usaha terhadap standar pelaksanaan usaha dan perkembangan kegiatan usaha. Sedangkan Pengawasan rutin melalui inspeksi lapangan dilakukan oleh kementerian/lembaga, Pemerintah Daerah provinsi, Pemerintah Daerah kabupaten/kota, Administrator KEK, dan/atau Badan Pengusahaan KPBPB dalam bentuk kunjungan fisik atau melalui virtual.

Inspeksi lapangan itu sendiri meliputi:

- a. Pemeriksaan administratif dan/atau fisik atas pemenuhan standar kegiatan usaha dan/atau standar produk/jasa;
- b. Pengujian; dan/atau
- c. Pembinaan dalam bentuk pendampingan dan penyuluhan.

Pelaksana inspeksi lapangan wajib dilengkapi dengan surat tugas dari kementerian/lembaga, Pemerintah Daerah provinsi, Pemerintah Daerah kabupaten/kota, Administrator KEK, dan/atau Badan Pengusahaan KPBPB. Inspeksi lapangan oleh pelaksana Pengawasan dilakukan paling banyak untuk subsektor jasa konstruksi yang memiliki risiko menengah tinggi dilaksanakan 2 (dua) kali dalam 1 (satu) tahun untuk setiap lokasi usaha. Dalam hal berdasarkan hasil penilaian

atas Pengawasan rutin yang telah dilakukan sebelumnya Pelaku Usaha dinilai patuh, inspeksi lapangan untuk subsector jasa konstruksi yang memiliki Risiko menengah tinggi dilaksanakan 1 (satu) kali dalam 1 (satu) tahun untuk setiap lokasi usaha. Hasil inspeksi lapangan dituangkan dalam berita acara pemeriksaan dan ditandatangani oleh pelaksana inspeksi lapangan dan Pelaku Usaha. Berita acara dilengkapi dengan kesimpulan hasil inspeksi lapangan. Pengisian dan penandatanganan berita acara dilakukan secara elektronik pada Sistem OSS atau secara manual oleh pelaksana inspeksi lapangan dan Pelaku Usaha.

Berbeda dengan Pengawasan rutin, Pengawasan insidental merupakan Pengawasan yang dilakukan oleh kementerian/lembaga, Pemerintah Daerah provinsi, Pemerintah Daerah kabupaten/kota, Administrator KEK, dan/atau Badan Pengusahaan KPBPB pada waktu tertentu. Pengawasan insidental dapat dilakukan melalui inspeksi lapangan atau secara virtual. Pengawasan insidental dilaksanakan berdasarkan pengaduan dari masyarakat dan/atau Pelaku Usaha yang dijamin kerahasiaan identitasnya oleh Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah. Pengaduan dari masyarakat wajib disampaikan secara benar dan dapat dipertanggungjawabkan.

Penyampaian pengaduan masyarakat dilakukan secara langsung kepada Pemerintah Pusat atau Pemerintah Daerah; dan/atau tidak langsung. Penyampaian pengaduan tidak langsung yang disampaikan secara:

- 1) Tertulis kepada Pemerintah Pusat atau Pemerintah Daerah; atau
- 2) Elektronik melalui Sistem OSS atau saluran pengaduan yang disediakan.



Lembaga OSS menyusun prosedur pengelolaan pengaduan masyarakat secara elektronik melalui Sistem OSS. Kementerian/lembaga, Pemerintah Daerah provinsi, Pemerintah Daerah kabupaten/kota, Administrator KEK, dan/ atau Badan Pengusahaan KPBPB mempunyai tanggungjawab untuk menindaklanjuti pengaduan masyarakat secara sendiri atau bersama dengan kementerian/lembaga lainnya dan/atau Pemerintah Daerah.

Hasil Pengawasan insidental wajib diunggah ke Sistem OSS oleh penanggung jawab pelaksana inspeksi lapangan. Pelaksana Pengawasan dalam pengawasan rutin melalui laporan Pelaku Usaha, mempunyai tugas melakukan reviu terhadap laporan berkala yang diberikan oleh Pelaku Usaha, menyusun laporan hasil reviu, dan menyampaikan rekomendasi.

Dalam hal pelaksanaan Pengawasan ditemukan pelanggaran yang dilakukan Pelaku Usaha, pelaksana Pengawasan dapat menghentikan pelanggaran tersebut untuk mencegah terjadinya dampak lebih besar. Pengawasan terhadap pelaksanaan pemenuhan standar yang bersifat teknis dan memerlukan kompetensi khusus tertentu dapat dilakukan melalui kerja sama dengan lembaga atau profesi ahli yang bersertifikat atau terakreditasi sebagai pelaksana Pengawasan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Dalam hal Pengawasan bekerja sama dengan Lembaga atau profesi ahli yang bersertifikat atau terakreditasi, keterlibatan lembaga atau profesi bersertifikat dimasukkan ke dalam perencanaan Pengawasan.

Kementerian/lembaga, Pemerintah Daerah provinsi, Pemerintah Daerah kabupaten/kota, Administrator KEK, dan/ atau Badan

Pengusahaan KPBPB melakukan penghentian pelanggaran untuk mencegah dampak yang lebih besar dalam jangka waktu paling lambat 1 (satu) Hari setelah menerima laporan lembaga atau profesi ahli yang bersertifikat atau terakreditasi.

Perlu diperhatikan bahwa Pelaksana Pengawasan harus memiliki kompetensi yang mencakup kemampuan, kecakapan, dan pengetahuan atas standar pelaksanaan kegiatan usaha. Kementerian/lembaga, Pemerintah Daerah provinsi, Pemerintah Daerah kabupaten/kota, Administrator KEK, dan/ atau Badan Pengusahaan KPBPB dapat melakukan peningkatan kompetensi pelaksana Pengawasan untuk mengembangkan kemampuan, kecakapan, dan pengetahuan yang dilakukan secara berkelanjutan.

Pengawasan sebagaimana amanat PP Nomor 5 Tahun 2021 dapat melibatkan masyarakat. Masyarakat dapat berperan serta dalam penyelenggaraan Pengawasan. Peran serta masyarakat meliputi melakukan pemantauan terkait penyelenggaraan kegiatan usaha dan menyampaikan pengaduan masyarakat. Selain masyarakat, Pelaku Usaha juga dapat melakukan pengaduan terhadap pelaksana Pengawasan yang tidak menjalankan Pengawasan sesuai dengan ketentuan Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2021. Tentunya Pelaksana Pengawasan yang tidak menjalankan Pengawasan sesuai dengan ketentuan Peraturan Pemerintah ini akan diberikan sanksi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Amanat PP Nomor 5 Tahun 2021 bahwa Setiap orang yang menghalangi kegiatan Pengawasan dikenai sanksi administratif dan/atau pidana sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pengawasan terhadap Perizinan Berusaha di sektor pekerjaan umum dan perumahan rakyat dilakukan oleh menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang pekerjaan umum dan perumahan rakyat, gubernur, bupati/wali kota, Administrator KEK, atau kepala Badan Pengusahaan KPBPB sesuai kewenangan masing-masing berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2021 dan ketentuan

peraturan perundang-undangan. Tentu tidak menutup kemungkinan, pengawasan akan dilakukan secara kolaborasi antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah. Selanjutnya tindak lanjut dari pengawasan dan sebagai bentuk pembinaan kepada pelaku usaha, Pemerintah akan memberikan sanksi administratif atas pelanggaran terhadap pemenuhan kewajiban kepada Pelaku Usaha.

KEWAJIBAN

Kewajiban Pelaku Usaha (Umum)	Usaha Orang Perseorangan	Bujkn	Kp Bujka	Bujka Pma
Laporan Kegiatan Usaha Tahunan	✓	✓	✓	✓
Pencatatan Pengalaman	✓	✓	✓	✓
Penilaian Kinerja	✓	✓	✓	✓
Pemenuhan Kemampuan Penyediaan Peralatan	✓	✓	✓	✓
Pelaporan Penggantian PBJU/PJTBU/PJSKBU	✓	✓	✓	✓

KEWAJIBAN KHUSUS BUJK PENANAMAN MODAL ASING

- membentuk badan usaha berbadan hukum Indonesia melalui kerja sama modal dengan BUJKN kualifikasi besar, dan
- mengikuti ketentuan struktur permodalan dan kriteria teknis penanaman modal.

KEWAJIBAN KHUSUS KP BUJKA :

- Membentuk badan usaha dengan kualifikasi yang setara dengan kualifikasi besar;
- Menempatkan warga negara Indonesia sebagai pimpinan tertinggi; + terdapat realisasi (Pasal 84)
- Membentuk KSO dengan BUJKN dan memenuhi kriteria teknis KSO;
- Mengutamakan penggunaan material dan teknologi konstruksi dalam negeri;
- Memiliki teknologi tinggi, mutakhir, efisien, berwawasan lingkungan, serta memperhatikan kearifan lokal;
- Melaksanakan proses alih teknologi;
- Mempekerjakan lebih banyak tenaga kerja Indonesia daripada tenaga kerja asing; dan
- Mempekerjakan tenaga kerja Indonesia sebagai tenaga kerja pendamping pada bidang manajemen dan teknis paling rendah dua tingkat di bawah jabatan tenaga kerja asing berdasarkan klasifikasi keilmuan yang sesuai.





Pengawasan rutin pada subsektor jasa konstruksi dilakukan berdasarkan laporan kegiatan usaha tahunan dan pencatatan pengalaman badan usaha dan usaha orang perseorangan. Laporan kegiatan usaha tahunan wajib disampaikan melalui aplikasi usaha jasa konstruksi sistem informasi jasa konstruksi terintegrasi.

Hasil Pengawasan ini akan berdampak terhadap layanan sertifikasi BUJK. Sanksi Perizinan Berusaha sebagaimana PP Nomor 5 Tahun 2021 dilakukan oleh Menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang pekerjaan umum. Sebagai contoh amanat PP Nomor 5 Tahun 2021 Pasal 417 bahwa Menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang pekerjaan umum mengenakan sanksi administratif berupa peringatan tertulis dan pengenaan denda administratif bagi BUJK yang terlambat melakukan pelaporan penggantian tenaga kerja konstruksi.

Apabila BUJK tidak melakukan pembayaran denda administratif dalam jangka waktu 15 (lima belas) Hari sejak pengenaan sanksi peringatan tertulis dan pengenaan denda administratif, dikenai sanksi penghentian sementara kegiatan berusaha. Dan Apabila BUJK tidak memenuhi kewajiban dalam jangka waktu 15 (lima belas) Hari sejak pengenaan sanksi Penghentian sementara

kegiatan berusaha, maka BUJK dikenai sanksi pencabutan SBU konstruksi.

Sebagaimana amanat Pasal 428 ayat(1) PP Nomor 5 Tahun 2021, Pelaku Usaha yang mendapatkan sanksi administratif berupa pencabutan SBU Konstruksi akan masuk Daftar Hitam perusahaan. Yang masuk dalam Daftar hitam perusahaan tidak hanya Badan usaha jasa konstruksinya (NIB) tetapi juga Penanggung Jawab Badan Usaha (NIK) dan Penanggung Jawab Teknis Badan Usaha (NIK). Pelaku Usaha yang mendapat sanksi daftar hitam dalam perizinan berusaha baru dapat melakukan permohonan Perizinan Berusaha baru paling cepat 3 (tiga) tahun setelah Perizinan Berusahnya dinyatakan dicabut, hal ini sesuai amanat Pasal 428 ayat (2) PP Nomor 5 Tahun 2021. Dengan demikian pengawasan perizinan berusaha menjadi suatu hal dan proses penting dalam penyelenggaraan perizinan berusaha berbasis risiko.

Pengawasan perizinan berusaha berbasis risiko merupakan bagian dari Pengawasan Penyelenggaraan jasa konstruksi. Sebagaimana amanat PP Nomor 22 Tahun 2021 dan PP Nomor 14 Tahun 2021, Pengawasan Penyelenggaraan jasa konstruksi yang dilaksanakan oleh Menteri, Gubernur, dan Bupati/Walikota sesuai kewenangannya dilakukan untuk mewujudkan:

PSL.	Kewajiban	Tahapan Sanksi		Besaran Denda
417	Laporan penggantian tenaga kerja	a. Peringatan tertulis	BUJKN (K)	Rp. 500.000,-
		b. Denda Administrasi	BUJKN (M)	Rp. 1.000.000,-
		c. Penghentian Sementara	BUJKN (Sp)	Rp. 1.000.000,-
		d. Pencabutan SBU	BUJKN (B)	Rp. 1.500.000,-
			BUJKA	Rp. 5.000.000,-
				(per hari keterlambatan)

- a. Tertib Penyelenggaraan Jasa Konstruksi;
- b. Tertib usaha Jasa Konstruksi dan Perizinan Tata Bangunan
- c. Tertib pemanfaatan produk jasa Konstruksi; dan/atau
- d. Tertib kinerja penyedia Jasa Konstruksi.

Dalam mewujudkan tertib usaha jasa konstruksi tersebut terdapat lingkup untuk Pemenuhan persyaratan usaha Jasa Konstruksi yang merupakan kewajiban dalam perizinan berusaha. Dalam hal pengawasan penyelenggaraan jasa konstruksi yang dilakukan oleh pemerintah daerah, khususnya untuk mengawasi pelaksanaan pemenuhan kewajiban bagi pelaku usaha di daerahnya, maka Kementerian PUPR sedang menyusun NSPK pedoman pengawasan penyelenggaraan Jasa Konstruksi agar dapat dipedomani oleh pemerintah daerah.

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Pengawasan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Subsektor jasa konstruksi merupakan bagian dari pengawasan penyelenggaraan jasa konstruksi dalam hal tercapainya tertib usaha jasa konstruksi. Pengawasan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko dilakukan secara terintegrasi dan terkoordinasi antar kementerian/lembaga, Pemerintah Daerah provinsi, Pemerintah Daerah kabupaten/kota, administrator KEK dan/atau badan perusahaan KPBPB melalui subsistem Pengawasan pada Sistem OSS.

Dari gambaran kemudahan yang ditawarkan oleh Reformasi Perizinan Berusaha Berbasis Risiko ini sejatinya masih menyisakan permasalahan yang perlu segera ditindaklanjuti lebih lanjut. Adapun permasalahan dan rekomendasi tindak lanjut yang dapat dilakukan antara lain sebagai berikut:

1. Pengawasan Penyelenggaraan Perizinan Berusaha subsektor Jasa Konstruksi melibatkan beberapa pihak antara lain Kementerian PUPR, Kementerian Dalam Negeri dan Pemerintah Daerah baik Provinsi maupun Kabupaten/Kota. Kementerian PUPR sebagai pengampu kebijakan, saat ini sedang menyusun Norma, Standar, Prosedur dan Kriteria (NSPK) sebagai acuan Pemerintah Daerah melaksanakan pengawasan penyelenggaraan perizinan berusaha berbasis risiko di daerah yang merupakan bagian dari pengawasan penyelenggaraan jasa konstruksi.
2. Untuk efektifitas pengawasan penyelenggaraan perizinan berusaha, semua pihak harus memiliki sistem yang saling terintegrasi dengan menggunakan interoperabilitas penggunaan data. Pengembangan sistem aplikasi tidak dapat dilakukan secara parsial, harus dikembangkan dalam satu kerangka arsitektur sistem aplikasi yang terencana;
3. Untuk mengoptimalkan Pengawasan Penyelenggaraan Perizinan Berusaha subsektor Jasa Konstruksi, maka perlu adanya kolaborasi antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah dengan salah satunya melalui interoperabilitas Data menuju Satu Data Indonesia.

Demikian sedikit gambaran mengenai pengawasan penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Subsektor Jasa Konstruksi di Indonesia, semoga dengan adanya reformasi perizinan berusaha ini dapat meningkatkan iklim dan keberlanjutan usaha jasa konstruksi di Indonesia.



DAFTAR PUSTAKA

Undang-undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi;

Undang-undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja;

Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Nomor 14 Tahun 2021 tentang Peraturan Pemerintah (PP) tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 Tentang Jasa Konstruksi;

Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko;

Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2021 tentang Perizinan Berusaha di Daerah;

Peraturan BKPM Nomor 3 Tahun 2021 tentang Sistem Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Terintegrasi Berbasis Secara Elektronik

Peraturan BKPM Nomor 4 Tahun 2021 tentang Pedoman dan Tata Cara Pelayanan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko dan Fasilitas Penanaman Modal

Peraturan BKPM Nomor 5 Tahun 2021 tentang Pedoman dan Tata Cara Pengawasan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko

<https://oss.go.id/>





03

**MEMBANGUN
KONSTRUKSI
BERKELANJUTAN**



3.1

MEMBANGUN BUDAYA KONSTRUKSI BERKELANJUTAN DALAM PENYELENGGARAAN KONSTRUKSI

Kimron Manik

*Direktur Keberlanjutan Konstruksi,
Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, Kementerian PUPR*

Sheba Hartati

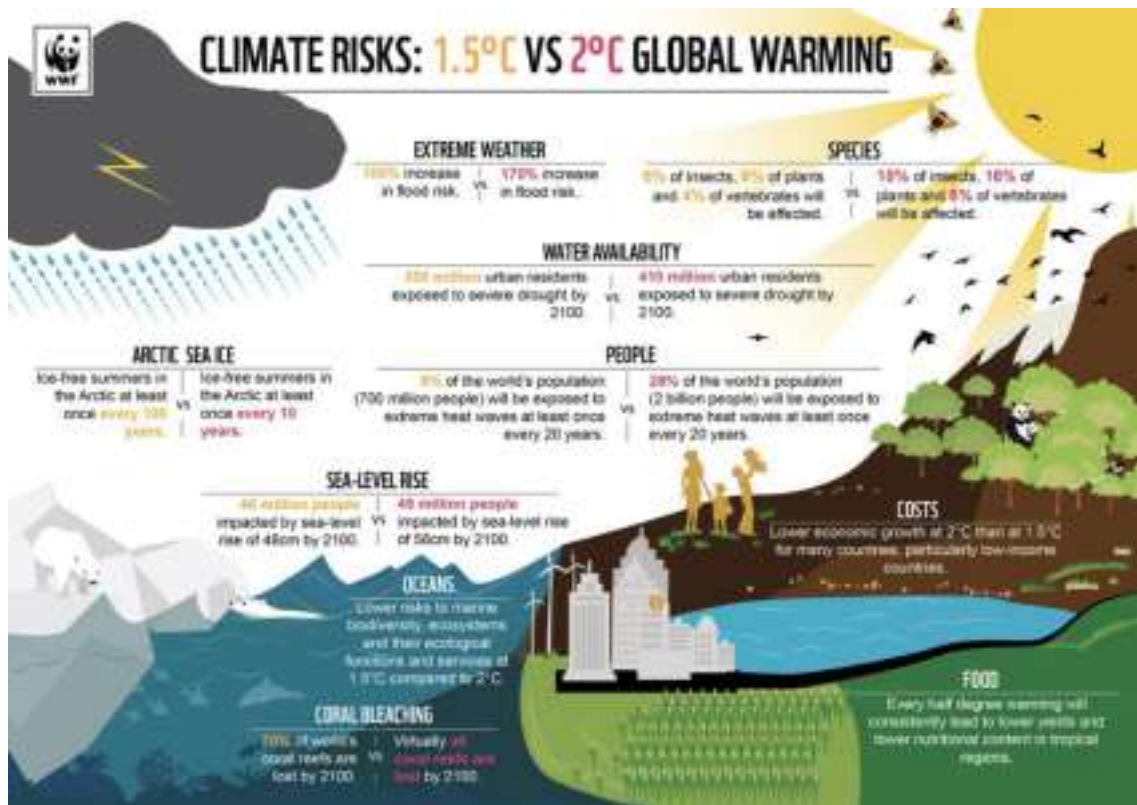
Pejabat Fungsional Pembina Jasa Konstruksi Ahli Madya

Niken Dwi Pramesti

Pejabat Fungsional Pembina Jasa Konstruksi Ahli Muda

Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu strategi Presiden Joko Widodo dalam pemulihan ekonomi nasional dari dampak pandemi COVID-19. Pembangunan infrastruktur ditujukan untuk peningkatan ketahanan pangan, pengembangan konektivitas, peningkatan kesehatan dan lingkungan masyarakat, peningkatan investasi dengan memberikan dukungan pada kawasan strategis nasional, penguatan jaring pengaman nasional lewat program Padat Karya Tunai (PKT) serta pembelian produk dari pengusaha lokal (UMKM), dan peningkatan ketahanan bencana dan perubahan iklim. Namun pada saat yang sama, pembangunan infrastruktur juga berpotensi untuk “mengurangi” lahan pertanian produktif, hutan lindung dan bahkan dapat mengganggu konservasi keanekaragaman hayati jika tidak dilakukan secara hati-hati dan berkelanjutan.

Dengan pembangunan infrastruktur yang dilakukan secara massif, sudah saatnya seluruh pihak untuk melakukan transformasi menuju kepada pembangunan yang



Gambar 3.1.1. Risiko Perubahan Iklim

Sumber : wwf.panda.org

rendah karbon dan berkelanjutan. Berdasarkan *United Nations Environment Programme Report*, sektor konstruksi juga memiliki kontribusi cukup tinggi dalam menghasilkan emisi yaitu sebesar 38% dari total emisi global yang dihasilkan baik selama proses konstruksi maupun pada masa operasi dan pemeliharaan. Tingginya tingkat emisi yang dihasilkan dari jejak karbon, dapat menyebabkan pemanasan global yang memicu terjadinya perubahan cuaca ekstrem dan mencairnya lapisan es pada kutub sehingga menyebabkan kenaikan air muka laut.

Baru-baru ini, *Intergovernmental Panel on Climate Change* (IPCC) telah mengeluarkan

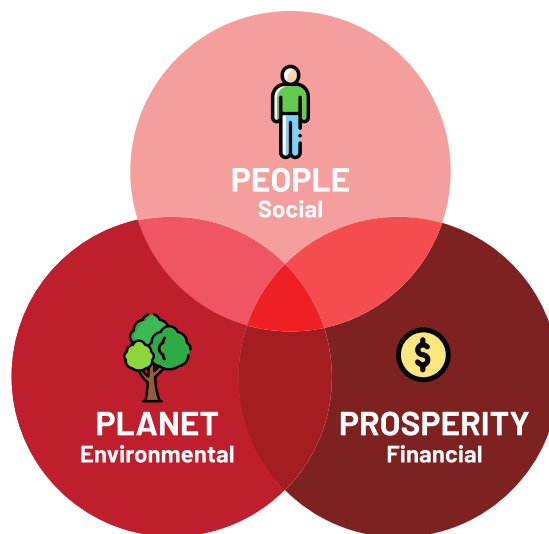
laporannya yang mengatakan bahwa adanya peluang kenaikan suhu global lebih dari 1,5° C selama lima tahun ke depan. Padahal sejumlah negara di dunia telah menyetujui target untuk menjaga kenaikan suhu global dunia agar tetap di bawah 1,5° C pada abad ini. Untuk itu diperlukan, suatu langkah ambisius bagi kita semua guna mengatasi hal ini. Bila tidak dilakukan, maka kita akan mengalami kenaikan suhu global mencapai 2,4°C pada pertengahan abad dan mencapai 4,4°C pada tahun 2100. Untuk melihat perbandingan dampak perubahan iklim antara perubahan suhu 1.5°C dan perubahan suhu 2°C dapat dilihat sebagaimana dijelaskan pada Gambar 3.1.1.

KONSEP BERKELANJUTAN

Pembangunan berkelanjutan berangkat dari suatu tujuan yang mulia, yaitu mencapai kualitas hidup yang lebih baik bagi masyarakat saat ini dan bagi generasi yang akan datang. Kondisi berkelanjutan ini dapat tercipta jika pembangunan tersebut dapat memenuhi tiga tujuan sekaligus, yaitu aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan. Dengan mempertimbangkan ketiga aspek tersebut, pembangunan akan dirasakan manfaatnya oleh seluruh masyarakat secara inklusif, tidak memberikan dampak negatif terhadap lingkungan hidup, dan dengan penggunaan sumber daya yang lebih efisien. John Elkington mempopulerkan konsep *triple bottom line* pada tahun 1997 melalui bukunya "*Cannibals with Forks, the Triple Bottom Line of 21st Century Business*" yang di dalamnya terdapat faktor ekonomi, lingkungan dan sosial yang saat ini dipopulerkan dengan sebutan 3P (*Prosperity, Planet, People*) sebagaimana dijelaskan pada Gambar 3.1.2 berikut.

Tiga pilar dasar dalam menjalankan suatu bisnis yang dikemukakan oleh John Elkington meliputi:

- Prosperity* yang dimaksud adalah memastikan semua manusia dapat menikmati kehidupan yang sejahtera serta kemajuan ekonomi, sosial, dan teknologi yang selaras dengan alam.
- Planet* yang dimaksud adalah mengelola dengan baik penggunaan energi terutama atas sumber daya alam yang tidak dapat diperbarui. Mengurangi hasil limbah produksi dan mengolah kembali menjadi limbah yang aman bagi lingkungan, mengurangi emisi CO₂ ataupun pemakaian energi.
- People* yang dimaksud adalah bagaimana bisnis dilakukan dengan mempertimbangkan seluruh pemangku kepentingan yang terlibat didalamnya, baik cara memenuhi kebutuhannya dan bertanggung jawab atas keputusan suatu bisnis yang berdampak atau dengan kata lain "tanggung jawab sosial".



Gambar 3.1.2. John Elkington's Triple Bottom Line untuk Bisnis Berkelanjutan

Sumber : <https://sustain.wisconsin.edu/sustainability/triple-bottom-line/>



Pembangunan dengan prinsip berkelanjutan dilakukan dengan mengoptimalkan dan menyerasikan penggunaan sumber daya alam dengan sumber daya manusia dalam proses pembangunan. Pengaturan tapak, efisiensi penggunaan lahan, energi, air, dan sumber daya pada lingkungan terbangun, faktor ekonomis dan sosial telah menjadi hal penting dalam penyelenggaraan pembangunan berkelanjutan.

PENERAPAN KONSEP BERKELANJUTAN DI BIDANG KONSTRUKSI

Industri konstruksi adalah salah satu penyumbang polusi dan limbah terbesar melalui siklus hidupnya. Sekitar 40% dari penggunaan sumber daya dan energi dunia berasal dari pelaksanaan konstruksi, operasi dan pemeliharaan bangunan. Namun, kekhawatiran ini dapat diatasi dengan adanya praktik konstruksi berkelanjutan. Faktanya, konstruksi berkelanjutan bukan hanya tentang bagaimana mengurangi dampak negatif terhadap lingkungan, melainkan suatu pendekatan untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat atas pembangunan infrastruktur yang dilakukan.

Konsep konstruksi berkelanjutan sendiri awal mulanya muncul akibat adanya perubahan suhu (*Climate Change*) serta terbatasnya sumber daya alam hayati, sehingga muncullah Konsep Konstruksi Berkelanjutan yang menurut Charles J Kibert terdapat beberapa aspek yang perlu diperhatikan, yaitu:

1. *Reduce Resource Consumption* (Mengurangi Konsumsi sumber daya alam)
2. *Reuse Resource* (Menggunakan kembali Sumber daya yang ada)

3. *Use Recyclable resource* (Mengolah kembali sumber daya yang ada)
4. *Protect Nature* (Melindungi Alam/Lingkungan)
5. *Eliminate Toxics* (Membuang racun-racun)
6. *Apply life Cycle Costing* (Menggunakan material yang Awet /tahan lama)
7. *Focus on Quality* (Berkonsentrasi pada Kualitas/ Mutu)

Sebuah proyek konstruksi dianggap berkelanjutan hanya jika semua prinsip berkelanjutan dapat terpenuhi. Saat ini, konstruksi berkelanjutan masih terlalu sering disamakan dengan konsep “bangunan hijau”. Padahal prinsip berkelanjutan tidak hanya bertumpu pada pilar lingkungan tetapi juga pada pilar ekonomi dan sosial. Konstruksi berkelanjutan harus mampu meningkatkan tujuan lingkungan dan mengintegrasikannya dengan masalah sosial dan ekonomi, untuk meningkatkan kualitas hidup, efisiensi kerja dan lingkungan kerja yang sehat.

Dalam upaya meminimalkan dampak negatif pembangunan infrastruktur terhadap lingkungan, Kementerian PUPR berkomitmen untuk melaksanakan pembangunan infrastruktur berkelanjutan. Salah satu upaya yang dilakukan adalah dengan diterbitkannya PP Nomor 14 Tahun 2021 sebagai aturan pelaksanaan Undang Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja, dimana pada Pasal 84 ayat (1) mengamanatkan bahwa penyelenggaraan jasa konstruksi untuk mendirikan bangunan gedung dan/atau bangunan sipil harus memenuhi prinsip berkelanjutan pada seluruh sumber daya, dan siklus hidup bangunan. Selanjutnya, sebagai aturan operasionalisasi, diterbitkan pula Peraturan Menteri PUPR Nomor 09 Tahun 2021

tentang Pedoman Penyelenggaraan Konstruksi Berkelanjutan. Peraturan ini merupakan langkah-langkah bagaimana para pelaku usaha melakukan pembangunan infrastruktur dengan pendekatan yang lebih ramah lingkungan dan berkelanjutan.

Dalam kedua peraturan tersebut, disebutkan bahwa konstruksi berkelanjutan mempunyai 3 (tiga) pilar dasar penting, meliputi:

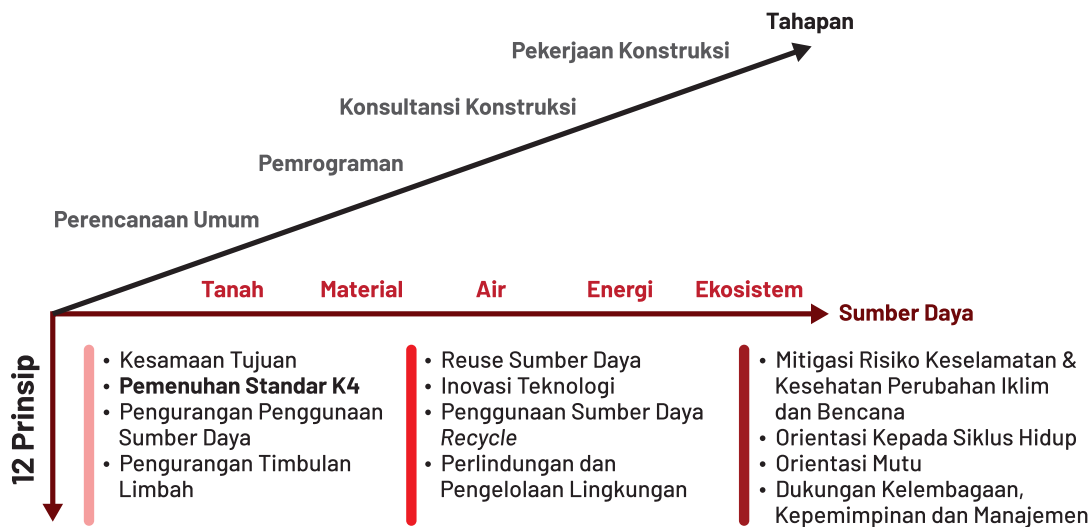
- (1) Layak secara ekonomi dan dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat;
- (2) Menjaga pelestarian lingkungan; dan
- (3) Mengurangi disparitas sosial masyarakat

Berdasarkan Permen PUPR Nomor 9 Tahun 2021, penyelenggaraan jasa konstruksi harus memenuhi 12 (dua belas) prinsip berkelanjutan yang harus diterapkan pada seluruh sumber daya meliputi tanah, material, air, energi dan ekosistem pada seluruh siklus hidup bangunan dan tahapan penyelenggaraan konstruksi berkelanjutan dimulai dari tahap perencanaan umum, pemrograman, pekerjaan

konsultansi konstruksi dan pekerjaan konstruksi sebagaimana *Gambar 3.1.3.* di bawah ini.

Seluruh tahapan penyelenggaraan konstruksi berkelanjutan diatas harus memuat kriteria teknis konstruksi berkelanjutan berdasarkan beberapa aspek meliputi:

- a. Aspek teknis, merupakan aspek yang wajib terpenuhi untuk menjaga keandalan bangunan meliputi kriteria teknis bangunan, standar keamanan, keselamatan, kesehatan dan keberlanjutan (Standar K4), serta memenuhi kelaikan fungsi bangunan;
- b. Aspek lingkungan, merupakan aspek yang mempertahankan kelangsungan daya dukung dan daya tampung lingkungan hidup, memanfaatkan sumber daya secara efisien, dan meminimalkan dampak lingkungan meliputi tepat guna lahan, konservasi energi, konservasi air, sumber dan siklus material, kenyamanan dan kesehatan serta manajemen lingkungan;



Gambar 3.1.3. Kerangka Pikir Konstruksi Berkelanjutan

Sumber : PP Nomor 14 Tahun 2021



- c. Aspek ekonomi, merupakan aspek yang dapat memberikan manfaat ekonomi bagi semua pihak dan mendorong peningkatan kesejahteraan ekonomi masyarakat secara berkesinambungan meliputi kontribusi dalam peningkatan potensi ekonomi wilayah, penyusunan prioritas program untuk memperoleh manfaat sebesar-besarnya bagi masyarakat, efisiensi sumber daya, mendukung usaha lokal, dan perkuatan UMKM; dan
- d. Aspek sosial, merupakan aspek yang berdampak pada pengurangan kesenjangan sosial masyarakat secara menyeluruh, meliputi partisipasi masyarakat, unsur gender, kaum disabilitas dan kaum marginal, mendukung interaksi masyarakat, dan pelestarian budaya atau kearifan lokal.

Penyelenggaraan konstruksi berkelanjutan tidak terlepas dari penerapan standar keamanan, keselamatan, kesehatan dan keberlanjutan (Standar K4). Hal ini sebagaimana tertuang pada PP Nomor 14 tahun 2021 tentang tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 Tentang Jasa Konstruksi, Pasal 84 dan Peraturan Menteri PUPR nomor 10 tahun 2021 tentang Pedoman SMK, diamanatkan bahwa Penerapan SMK dilakukan guna mewujudkan pemenuhan standar keamanan, keselamatan, kesehatan dan keberlanjutan (Standar K4) yang menjamin keselamatan keteknikan konstruksi, keselamatan dan kesehatan tenaga kerja, keselamatan publik dan lingkungan. Dengan menerapkan standar K4 yang menjadi salah satu prinsip konstruksi berkelanjutan, diharapkan dapat terwujudnya suatu infrastruktur yang

tangguh dan resisten terhadap bencana serta memiliki umur sesuai dengan rencana.

Sementara itu, sebagai upaya guna mendorong masyarakat jasa konstruksi dalam menyelenggarakan konstruksi berkelanjutan dilakukan pemberian predikat konstruksi berkelanjutan. Predikat konstruksi berkelanjutan diberikan melalui penilaian kinerja pada setiap tahapan penyelenggaraan konstruksi berkelanjutan, yang terdiri atas utama, madya dan pratama. Pemberian predikat konstruksi berkelanjutan diharapkan dapat memicu semangat unit organisasi teknis dan/atau masyarakat jasa konstruksi dalam menyelenggarakan konstruksi berkelanjutan. Kedepannya, pemerintah harus merumuskan suatu bentuk insentif terhadap unit organisasi teknis maupun masyarakat jasa konstruksi yang berkomitmen untuk menyelenggarakan konstruksi berkelanjutan.

PENERAPAN KONSTRUKSI BERKELANJUTAN DI NEGARA LAIN

Konsep konstruksi berkelanjutan telah dilakukan di berbagai negara, terutama dari segi upaya pengurangan jejak karbon, pengurangan produksi limbah, dan penggunaan energi terbarukan. Sebagai contoh dari sisi aspek minimum limbah, perlu disadari bahwa proses konstruksi di Indonesia saat ini belum berada pada kondisi yang efisien, dimana dalam tahap konstruksi masih menghasilkan sejumlah limbah yang seharusnya dapat diminimumkan melalui skema *reduce, reuse, recycle*. Hal ini masih terjadi di Indonesia karena belum adanya regulasi yang menetapkan biaya membuang limbah/sampah.

Adapun beberapa pembelajaran yang dapat kita adopsi, meliputi:

a. Penetapan biaya pembuangan limbah

Beberapa negara di dunia yang telah menetapkan biaya membuang limbah, misalnya Amerika Serikat, biaya untuk membuang limbah/sampah sangat bervariasi tergantung wilayahnya, misalnya di California dan Vermont biaya yang ditetapkan adalah $\pm$ \$10/ton sampai dengan $\pm$ \$100/ton. Dengan adanya ketentuan tersebut, maka pelaku industri konstruksi di negara yang lebih maju telah merubah pola pengelolaan proyek dan berusaha melakukan efisiensi agar limbah yang dihasilkan relatif sedikit sehingga berdampak pada biaya yang dikeluarkan untuk membuang limbah cenderung rendah .

b. Upaya pengurangan jejak karbon

Langkah di beberapa negara untuk menurunkan ketergantungan terhadap karbon adalah intinya menurunkan emisi karbon di sektor energi dan *energy related activity* seperti

1) Amerika Serikat

Di Amerika Serikat dilakukan melalui:

- (i) perkuatan/*retrofitting* bangunan untuk meningkatkan efisiensi energi;
- (ii) memperluas angkutan massal dan kereta barang;
- (iii) *smart system* untuk sistem transmisi jaringan listrik;
- (iv) mengembangkan energi terbarukan energi- tenaga angin, tenaga surya dan biofuel bahan bakar berbasis jagung, seperti limbah tanaman pertanian atau tanaman khusus seperti rumput keledai dan ganggang, serta energi berbasis bio lainnya. Amerika Serikat mengalokasikan belanja pemerintah sebesar USD 100 milyar dalam 2 tahun untuk sektor ini yang

diperkirakan mampu menyerap 2 juta tenaga kerja.

2) Cina

Cina melakukan penyelarasan antara penurunan ketergantungan karbon dengan pembangunan ekonomi melalui pengembangan efisiensi dan konservasi energi, serta menerapkan penggunaan sumber energi terbarukan untuk pasokan energi, seperti tenaga angin, tenaga matahari, tenaga panas bumi dan biomassa.

c. Penanganan Sampah

1) Swedia

Penanganan sampah di Swedia saat ini terbilang sangat canggih dengan jumlah timbulan yang sangat minim. Stockholm sebagai ibu kota Swedia telah mengadopsi sistem pengurangan, pemilahan, pengolahan, dan daur ulang sampah. Swedia telah mengembangkan teknologi baru, dengan tujuan menggunakan 100% energi terbarukan dan sumber daur ulang. Pemerintah Swedia telah memperkenalkan teknik pengumpulan sampah yang jauh lebih canggih, termasuk sistem vakum otomatis di blok perumahan yang mengirim sampah langsung ke pusat daur ulang melalui jaringan pipa bawah tanah. Sampah organik digunakan untuk menghasilkan biogas yang digunakan untuk menggerakkan mobil dan bus. Limbah lainnya juga digunakan untuk pembangkit listrik, yang memasok listrik dan pemanas untuk 20% rumah tangga. Pabrik insinerasi limbah menggunakan teknologi tercanggih untuk mengurangi emisi dioksin. Orang-orang memiliki akses



lengkap ke data emisi dari pembangkit tersebut. Kualitas udara dipantau dengan baik dan datanya terbuka untuk semua orang. Ini membantu dalam menanamkan kepercayaan publik. Saat ini, tingkat daur ulang sampah Swedia mencapai 99% dengan sisa 1% sampah terkubur di tempat pembuangan akhir.

PENERAPAN KONSTRUKSI BERKELANJUTAN DI INDONESIA

Konsep konstruksi berkelanjutan masih baru bagi industri konstruksi Indonesia. Pemerintah menyadari bahwa selama ini proyek pembangunan infrastruktur yang dilakukan hanya mengandalkan pencapaian jangka pendek, cenderung mengabaikan prospek keberlanjutan secara holistik, yang telah menimbulkan kerusakan lingkungan, ekonomi, dan sosial. Konsep konstruksi berkelanjutan akan berdampak positif pada industri konstruksi global karena konsep tersebut bertujuan untuk meningkatkan tujuan ekonomi, lingkungan dan sosial.

Dalam pelaksanaan konstruksi berkelanjutan di Indonesia, terdapat berbagai hambatan yang dihadapi seperti (1) keterbatasan dana untuk pembangunan infrastruktur; (2) Keterbatasan regulasi dan/atau standar yang mendorong penerapan konsep konstruksi berkelanjutan; (3) keterbatasan jumlah dan jenis alat dan bahan yang memenuhi kriteria konstruksi berkelanjutan; (4) Keterbatasan jumlah ahli keberlanjutan; (5) keterbatasan pedoman/modul tentang konsep konstruksi berkelanjutan; (6) metode konstruksi konvensional masih lebih disukai dibandingkan dengan metode konstruksi

berkelanjutan; (7) persepsi bahwa konstruksi berkelanjutan adalah konsep yang mirip dengan konstruksi hijau; (8) keterbatasan pengetahuan tentang implementasi konstruksi berkelanjutan.

Guna mencapai keberhasilan penerapan konstruksi berkelanjutan, perlunya sebuah kondisi awal yang harus dipenuhi dalam implementasi kerangka pikir konstruksi berkelanjutan tersebut, terutama bagi negara-negara berkembang, seperti Indonesia. Kesiapan yang harus ada dalam implementasi kerangka pikir konstruksi berkelanjutan terdiri dari teknologi, kelembagaan dan sistem tata nilai (*value system*), yakni sebagai berikut:

- a. Kesiapan inovasi dan teknologi
Diperlukan adanya terobosan dan inovasi teknologi yang diperoleh melalui penelitian dan pengembangan dan mengadopsi budaya/kearifan lokal dalam konteks kemudahan penerapan menyangkut sumber daya manusia, material, peralatan, dan dapat diterima masyarakat (*community acceptable*).
- b. Kesiapan Kelembagaan
Kelembagaan yang fungsional dan mendukung pembangunan berkelanjutan yang diperlukan meliputi:
 - 1) Pemerintah pusat dan daerah;
 - 2) Badan usaha jasa konstruksi;
 - 3) Lembaga perencanaan dan pelaksanaan;
 - 4) Lembaga pendukung (seperti lembaga keuangan);
 - 5) Lembaga akademik dan penelitian;
 - 6) Lembaga pendidikan;
 - 7) Asosiasi profesi, badan usaha dan badan usaha rantai pasok;
 - 8) Organisasi non pemerintah; dan
 - 9) Organisasi berbasis komunitas.

Lembaga-lembaga tersebut harus memahami dan mendukung prinsip konstruksi berkelanjutan; yakni konstruksi berkelanjutan menjadi aspek kebijakan, peraturan dan tata pemerintahan; dan kapasitas untuk mengimplementasikan inisiatif konstruksi berkelanjutan dikembangkan melalui pengembangan keterampilan dasar yang diperlukan, mekanisme pendanaan, dan kemitraan.

c. Kesiapan Sistem Tata Nilai

Keberhasilan konstruksi berkelanjutan bergantung pada sikap, kesadaran, dan perilaku individu dan kelompok pemangku kepentingan (*stakeholders*) terkait dalam membuat keputusan yang didasarkan sistem tata nilai yang mendorong terbentuknya keseimbangan antara aspek ekonomi, sosial dan lingkungan.

Disisi lain, dalam rangka mendukung pembangunan berkelanjutan, Otoritas Jasa Keuangan (OJK) mengembangkan taksonomi hijau atau *green taxonomy*. Taksonomi Hijau Indonesia (THI) merupakan panduan yang mengidentifikasi kriteria-kriteria hijau dari kegiatan sektor-sektor ekonomi yang mendukung arah, strategi, kebijakan, dan tujuan Pemerintah Indonesia untuk pembangunan berkelanjutan, pembangunan rendah karbon, dan perubahan iklim berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia. Selain itu, THI turut berkontribusi terhadap peningkatan investasi di Indonesia yang harus menimbang risiko lingkungan hidup serta pemanfaatan dan pengelolaan sumber daya yang berkelanjutan serta mendorong inovasi produk pembiayaan/pendanaan/investasi dari sektor keuangan Indonesia.

Penyusunan THI merupakan upaya mendukung ekonomi hijau dimana tidak hanya sekedar menghijaukan komponen/sektor-sektor dalam ekonomi, namun juga “menjamin adanya upaya membentuk dan menerapkan kombinasi yang selaras antara kebijakan ekonomi, investasi dan insentif yang dilakukan untuk menurunkan ketergantungan terhadap karbon (*carbon dependency*), melindungi ekosistem yang rentan dan menurunkan kemiskinan, dengan tetap melaksanakan *economic recovery and creating jobs* .

MENUMBUHKAN BUDAYA KONSTRUKSI BERKELANJUTAN DALAM PENYELENGGARAAN KONSTRUKSI DI INDONESIA

Dalam rangka menyelenggarakan Konstruksi Berkelanjutan dibutuhkan perubahan paradigma untuk bertransformasi membudayakan prinsip berkelanjutan dari manajemen puncak hingga pelaksana. Budaya berkelanjutan adalah kekuatan pendorong keberlanjutan di antara para pemangku kepentingan di industri konstruksi. Budaya konstruksi berkelanjutan merupakan komponen sikap dan perilaku dan dikategorikan ke dalam kesadaran, perhatian, motivasi dan implementasi penerapan prinsip berkelanjutan. Adapun beberapa hal yang dilakukan sebagai upaya membangun budaya konstruksi berkelanjutan pada penyelenggaraan konstruksi di Indonesia, diantaranya: (1) komitmen dan pengetahuan tentang konsep berkelanjutan yang ditransfer dan diadopsi ke dalam cara kerja, pemikiran, dan pembelajaran baru untuk meningkatkan kinerja dan motivasi pemangku kepentingan; (2) kepemimpinan intra-organisasi dalam mempromosikan praktik



konstruksi berkelanjutan di seluruh organisasi dengan merumuskan kebijakan, menerapkan prosedur, dan menyebarluaskan praktik terbaik; (3) insentif kepada para pelaku usaha yang menerapkan konstruksi berkelanjutan dalam bentuk penyediaan pembiayaan berbasis hijau (*green bond*) maupun pengurangan pajak penghasilan badan (*tax holiday*); (4) pemberian predikat konstruksi berkelanjutan.

Kunci keberhasilan penyelenggaraan konstruksi berkelanjutan adalah adanya komitmen dan pemahaman tentang konstruksi berkelanjutan yang dipegang oleh para pemangku kepentingan di semua tingkat manajemen pelaksanaan pekerjaan. Kurangnya pemahaman bersama di antara para pemangku kepentingan konstruksi dapat menghambat pembangunan menuju tujuan konstruksi berkelanjutan. Oleh karena itu, penting untuk dapat dilakukan sosialisasi secara massif ke seluruh lapisan manajemen pelaksana konstruksi agar didapatkan pemahaman bersama mengenai konstruksi berkelanjutan dan manfaat yang bisa dirasakan diantaranya: 1) Efisiensi penggunaan energi, 2) Efisiensi penggunaan air, 3) Melestarikan sumber daya alam, 4) Meminimalisir limbah dan daur ulang limbah, 5) biaya operasional dan pemeliharaan yang rendah, 6) meningkatkan reputasi perusahaan dengan menunjukkan rasa tanggung jawab sosial perusahaan tersebut. Selanjutnya, manfaat konstruksi berkelanjutan tidak hanya dapat dirasakan pada lingkup proyek, namun pada tataran yang lebih luas dan makro, meliputi:

a. Isu berkelanjutan yang diimplementasikan dalam proyek konstruksi akan mengubah proses bisnis konstruksi secara menyeluruh yang berujung terjadinya keberlangsungan kehidupan manusia dan berbagai jenis makhluk hidup.

- b. Pendekatan berkelanjutan berorientasi mengurangi volume limbah yang dihasilkan akibat pembangunan berbagai jenis infrastruktur melalui pendekatan yang tepat.
- c. Pendekatan berkelanjutan belajar menghargai kehidupan berbagai jenis makhluk hidup sehingga keberlangsungan hidupnya lebih terjamin.
- d. Pendekatan berkelanjutan membutuhkan biaya relatif lebih besar jika dibandingkan dengan pendekatan konvensional, namun pada akhirnya, akan menyelamatkan berbagai kehidupan di bumi.
- e. Isu berkelanjutan yang diimplementasikan dalam proyek mencakup bidang sumberdaya air, jalan dan jembatan, perumahan dan permukiman, dan penataan ruang.

Pada akhirnya, Konstruksi berkelanjutan tidak hanya sebatas pendekatan ramah lingkungan saja, melainkan transformasi progresif terhadap struktur sosial dan ekonomi. Hal tersebut dilakukan guna meningkatkan kesejahteraan masyarakat dalam memenuhi kepentingannya tanpa mengorbankan kemampuan generasi mendatang. Kriteria keberhasilan penerapan prinsip-prinsip berkelanjutan ke dalam pekerjaan konstruksi adalah bahwa konstruksi berkelanjutan dapat berhasil ditanamkan ketika masyarakat menyadari manfaatnya dan diberi insentif di dalamnya. Dengan menyelenggarakan konstruksi berkelanjutan, diharapkan pembangunan infrastruktur dapat selaras, serta bersinergi dengan alam dan manusia serta dapat mewujudkan pembangunan infrastruktur yang berkualitas, berkeselamatan dan berkelanjutan.

DAFTAR PUSTAKA

- Undang-Undang No. 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi
- Undang-Undang No. 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja
- Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 Tentang Jasa Konstruksi
- Peraturan Pemerintah No. 14 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 2020 Tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 Tentang Jasa Konstruksi
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 9 Tahun 2021 tentang Pedoman Penyelenggaraan Konstruksi Berkelanjutan
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 10 Tahun 2021 tentang Pedoman Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi
- Alisjahbana armida, Murniningtyas Endah, 2018, Tujuan Pembangunan Berkelanjutan di Indonesia. Unpad Press.
- Brawijaya, 2021, Mewujudkan Konstruksi berkeselamatan dengan penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK), ISBN: 978-623-96918-1-3, Jakarta
- Bunkharisma, William, 2020, Pentingnya Penerapan Konsep Konstruksi Berkelanjutan dalam Pembangunan Infrastruktur, <https://www.kompasiana.com/williambunkharisma>.
- B, Susanti., S F H Filestre., and Juliantina, 2019. The Analysis of Barriers for Implementation of Sustainable Construction in Indonesia, IOP Publishing.
- Edward B. 2010. Rethinking the Economic Recovery: A Global green new deal. Barbier, UNEPCambridge. Let us maintain global warming at 1.5°C to save Madagascar.
- Neill, Pippa, 2020. Construction industry accounts for 38% of CO2 emissions, <https://environmentjournal.online/articles/emissions-from-the-construction-industry-reach-highest-levels>. diakses pada 16 September 2020.
- Novotny, 2019. The Importance of Sustainable Construction, <https://esub.com/blog/the-importance-of-sustainable-construction>.
- Publikasi Otoritas Jasa Keuangan tentang Taksonomi Hijau Indonesia. 2021
- Rahim F.A., S.A. Muzaffar, N.S., Mohd Yusoff, N. Zainon, and C. Wang 14, 2014. Sustainable Construction Through Life Cycle Costing, UKM.
- Unisan. 2020. 6 Countries that lead the way in sustainability (<https://www.unisanuk.com/6-countries-that-lead-the-way-in-sustainability/>) diakses pada 9 September 2020.
- Willar, Debby and Daisy D.G. Pangemanan, 2019. Reviewing Government Initiatives on Implementing Sustainable Infrastructure Construction, ISEC Press.
- Willar, Debby. E.V.Y Waney. Daisy D. G. Pangemanan and Rudolf E.G. Mait, 2019. Sustainable construction Practices in The Execution of Infrastructure Projects the Extent of Implementation, Emerald publishing.
- Wulfram, 2018. Kajian Kemanfaatan Penerapan Infrastruktur Berkelanjutan, Seminar Nasional Inovasi, Teknologi dan Aplikasi (SeNITiA) 2018, ISBN: 978-602-5830-02-0.





.....
Terowongan Nanjung,
Kab, Bandung



3.2

MEMBANGUN BUDAYA KESELAMATAN KONSTRUKSI DALAM PENYELENGGARAAN JASA KONSTRUKSI

Rizal Z. Tamin

*Guru Besar Manajemen Konstruksi, Fakultas Teknik Sipil dan Lingkungan,
Institut Teknologi Bandung*

Kimron Manik

*Direktur Keberlanjutan Konstruksi,
Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, Kementerian PUPR*

Offie N. Putri

Pejabat Fungsional Pembina Jasa Konstruksi Ahli Muda

PENDAHULUAN

Presiden Jokowi pada periode pertama pemerintahannya tahun 2015-2019 mencanangkan pembangunan infrastruktur sebagai program utama pembangunan nasional untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat (Bappenas 2014). Total 5.519 T dialokasikan untuk membangun infrastruktur selama 5 tahun dengan rincian 40% APBN, 9.9% APBD, 19% BUMN, dan 31% Kerjasama Pemerintah Swasta.

Dengan kebijakan tersebut pemerintah berhasil mendorong pertumbuhan ekonomi jangka pendek dan menengah. Tanpa upaya tersebut mustahil

pertumbuhan ekonomi nasional tumbuh 5.1% pada tahun 2017 mencapai rata-rata 5% dalam tiga tahun terakhir. Selain itu, *Global Competitiveness Index* (GCI) menunjukkan perbaikan dari urutan 41 tahun 2017 menjadi 36 tahun 2018 (WEF - *GCI Report 2017-2018*, 137 countries). Juga *Logistic Performance Index* (LPI) dari urutan 63 tahun 2016 menjadi 46 tahun 2018 (*The WB Report*, LPI, 2018, 160 countries). Dampak lain percepatan pembangunan infrastruktur terhadap pembangunan nasional dapat dicatat antara lain peningkatan pelayanan masyarakat, peningkatan daya saing perekonomian, struktur perekonomian yang lebih kokoh, pemerataan sumber perekonomian di seluruh daerah dan sektor pembangunan, pengembangan ekonomi dan sosial yang lebih menyatu dan berkelanjutan. Percepatan pembangunan infrastruktur juga memberikan dampak positif bagi pengembangan sosial ekonomi masyarakat di daerah seperti penciptaan lapangan kerja, pengembangan kemampuan usaha, peningkatan pertumbuhan dan kesejahteraan masyarakat lokal, serta pengurangan disparitas ekonomi.

Bagi setiap negara berkembang, sektor konstruksi selalu memainkan peran strategis dalam pembangunan nasional. Selain merupakan kegiatan ekonomi yang memberikan kontribusi nyata pembentukan Produk Domestik Bruto (PDB), sektor konstruksi juga mendukung pengembangan sektor pembangunan lain, dan menjadi pilar ekonomi, sosial, dan budaya bangsa. Pada tahun 2018, sektor konstruksi menyumbang 10,5% pembentukan PDB dengan pertumbuhan 7.4%/tahun, dan menyerap 5.6% dari 127,2 juta tenaga kerja.

KECELAKAAN KERJA KONSTRUKSI - TANTANGAN YANG HARUS DIHADAPI

Kecelakaan Konstruksi Tahun 2017-2021

Walaupun memberikan dampak positif yang luas seperti diuraikan di atas, percepatan pembangunan infrastruktur juga menimbulkan masalah yang harus dihadapi. Sejumlah proyek infrastruktur besar, mengalami kecelakaan di dalam proses pelaksanaannya yang berakibat kepada cedera dan kematian pekerja, rusaknya sejumlah elemen struktur yang sedang dibangun, serta gangguan pada publik dan aset masyarakat, pergerakan lalu lintas, serta lingkungan alam sekitar.

Selama tahun 2017 hingga bulan Agustus tahun 2021, telah terjadi 39 kasus kecelakaan konstruksi dan 3 di antaranya adalah kegagalan bangunan. Data tersebut diperoleh dari hasil investigasi oleh Komite Keselamatan Konstruksi. Tentu jumlah kejadian kecelakaan konstruksi di lapangan lebih banyak dari catatan tersebut. Kerugian moril & material yang sangat besar sebagai akibat dari rendahnya kualitas & keandalan proses penyelenggaraan konstruksi menjadi tantangan yang harus dihadapi dan dirumuskan strategi penanganannya.

Secara umum, kecelakaan kerja konstruksi berawal dari *incident*, yaitu tidak berlangsungnya penyelenggaraan konstruksi sesuai dengan yang direncanakan, kemudian berkembang menjadi *accident* akibat kelalaian pekerja, dan akhirnya menimbulkan gangguan atau hambatan pada pelaksanaan dan kerugian seperti diuraikan di atas. Perumusan konsepsi tersebut disertai asumsi bahwa sistem penyelenggaraan konstruksi dalam seluruh tahapan *asset life cycle* telah disiapkan dan dilaksanakan dengan baik.

Potensi Penyebab Kecelakaan Konstruksi.

Data kecelakaan konstruksi yang dikumpulkan menunjukkan terdapat kemungkinan ketidak-tertiban penyelenggaraan jasa konstruksi pada tahap pelaksanaan dan tahap lebih awal *asset life cycle* seperti rendahnya kompetensi pekerja konstruksi, tidak standarnya komponen & material konstruksi, tidak berfungsinya peralatan, gagalnya elemen konstruksi berfungsi, tidak disiapkannya metoda kerja, lemahnya pengawasan, tidak lengkapnya perancangan, dan perencanaan konstruksi.

Analisis Diagram Pengaruh antara pihak-pihak terkait dalam Implementasi Sistem Keselamatan dan Kesehatan Kerja serta Lingkungan - *Health, Safety, and Environment* (Gambar 3.2.1) menunjukkan potensi penyebab kecelakaan konstruksi dapat terjadi atau berasal dari pihak-pihak berikut ini.

- (1) Pengguna Jasa (Pejabat Pembuat Komitmen)
 - a. Rencana Keselamatan Konstruksi (RKK) tidak dibahas & disahkan.
 - b. Tidak melakukan pengawasan pelaksanaan RKK.
 - c. Biaya penyelenggaraan Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) tidak dialokasikan dalam kontrak.
- (2) Kontraktor:
 - a. SMKK tidak mendapat dukungan penuh Badan Usaha.
 - b. *Site manager* tidak mempunyai perhatian penuh kepada Keselamatan Konstruksi.
 - c. RKK tidak disusun dengan baik & rinci; identifikasi bahaya, penilaian risiko kala prioritas; JSA & Pengendalian risiko K3.

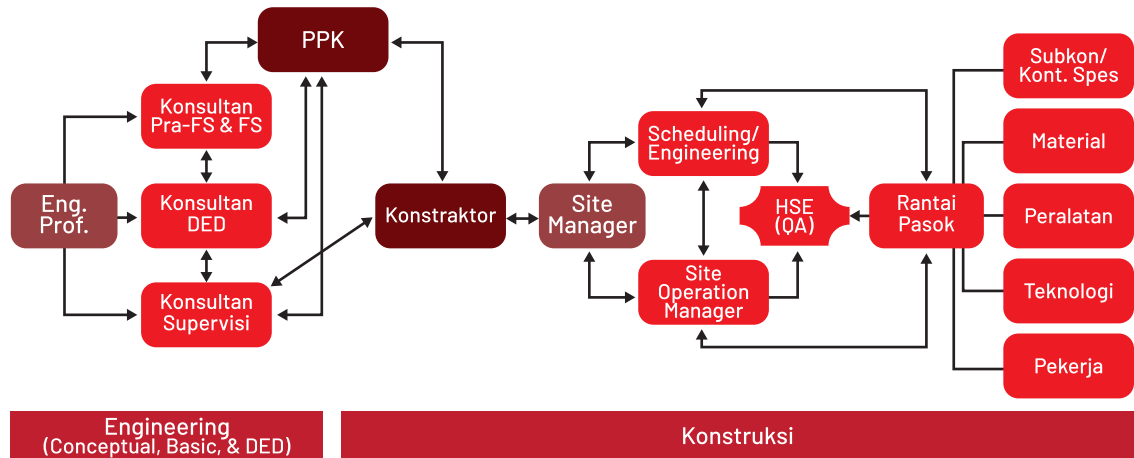
- d. Organisasi RKK tidak disusun dengan lengkap.
- e. Ahli K3 atau Petugas K3 tidak mempunyai kompetensi yang memadai; tidak selalu hadir di lapangan.
- f. RKK tidak diterapkan dengan seksama; tidak melakukan pengendalian operasional K3; tidak tertib (terutama pekerja); anggaran K3 tidak disediakan.
- g. Kontrak dengan PPK belum setara dalam hak & kewajiban (jadwal & anggaran).

(3) Bagian *Scheduling/Engineering* Proyek Konstruksi:

- a. Tidak menyusun jadwal dengan produktivitas yang wajar (sumber daya).
- b. Tidak membuat *Construction Drawing* dan menyusun metoda pelaksanaan konstruksi dengan lengkap, & rinci (termasuk SOP seluruh pekerja dan peralatan kerja).
- c. Manajer teknik & teknisi gambar tidak mempunyai kompetensi yang cukup termasuk untuk membaca gambar desain & spesifikasi teknis.

(4) Bagian Operasi Konstruksi:

- a. Tidak menghitung produktivitas dan kebutuhan seluruh sumber daya konstruksi dengan baik; termasuk jumlah & keandalan sumber daya pendukung (*temporary facilities*); kesehatan pekerja dan lembur tidak dikontrol.
- b. Manajer teknik dan tenaga kerja terampil (mandor, tukang, dan operator) tidak mempunyai sertifikat kompetensi, tingkat kompetensi, dan pengalaman kerja yang memadai.



Gambar 3.2.1. Diagram Pengaruh Pihak-Pihak Terkait Implementasi Keselamatan Kerja Konstruksi
Sumber : Tamin, 2018

- c. Alat pelindung diri dan Alat pelindung kerja tidak tersedia, tidak lengkap, dan tidak disiplin diterapkan.
 - d. Tidak menerapkan pengendalian dan penjaminan mutu dengan baik.
- (5) Subkontraktor & Kontraktor Spesialis:
- a. Tidak mempunyai Dokumen Subkontrak yang lengkap dan setara dalam hak & kewajiban.
 - b. Tidak menyusun rencana kerja, metoda kerja, sumber daya, dengan lengkap.
 - c. Tidak menyusun RKK mengenai bagian yang disubkontrakkan.
 - d. Rantai Pasok Material, Sumber Daya Alam, & Teknologi:
 - e. Tidak mempunyai SNI (terutama komponen pracetak) atau dokumen pemeriksaan laboratorium dengan lengkap.
 - f. Material tidak diperiksa di lapangan sesuai ketentuan spesifikasi teknis (*sampling*, dan lain-lain).
- (6) Rantai Pasok Peralatan:
- a. Tidak mempunyai sertifikat laik operasi peralatan konstruksi (SILO); Kemenaker sering terlambat mensertifikasi.
 - b. Operator peralatan tidak kompeten (SILO) & berpengalaman; sering menggunakan operator umum, tidak dilatih khusus untuk peralatan khusus.
 - c. Jam kerja melampaui ketentuan.
 - d. Peralatan tidak dipelihara sesuai ketentuan.
- (7) Konsultan Supervisi:
- a. Tidak membuat RKK Pengawasan.
 - b. Tidak mempunyai SKA (Sertifikat Insinyur Profesional), kompetensi, & pengalaman,

- c. Tidak melaksanakan fungsinya; memeriksa *construction drawing*, metoda pelaksanaan kerja kontraktor, kemampuan fasilitas pendukung (*temporary facilities*).
- d. Tidak memeriksa & mengawasi pelaksanaan RKK Kontraktor.
- e. Tidak memimpin & mengkoordinasikan seluruh kegiatan lapangan.
- f. Tidak berada di lapangan; terutama dalam *overtime*.

(8) Konsultan Perancang:

- a. Tidak mempunyai SKA (Sertifikat Insinyur Profesional), kompetensi, & pengalaman,
- b. Tidak membuat dokumen perancangan (*Drawing, Technical Specification*) dengan benar dan lengkap (*Codes, Standard*).
- c. Tidak membuat rancangan (metoda) pelaksanaan konstruksi, & metoda pengoperasian & pemeliharaan bangunan dengan lengkap.
- d. Tidak menerapkan sistem *independent checker* untuk konstruksi yang rumit.

(9) Konsultan Perencana Pra Studi Kelayakan dan Studi Kelayakan:

Konsultan Pra Studi Kelayakan dalam lingkup tugasnya mencakup Perancangan Konseptual Desain, sementara Konsultan Studi Kelayakan mencakup Perancangan *Basic Design*. Umumnya kedua pekerjaan perencanaan tersebut walaupun mengembangkan Konseptual Desain dan *Basic Design* belum meninjau faktor dan aspek-aspek penting keselamatan konstruksi yang akan mempengaruhi pelaksanaan konstruksi serta pengoperasian dan pemeliharaan infrastruktur yang akan dibangun.

Dari uraian di atas dapat disimpulkan tertib penyelenggaraan konstruksi dalam seluruh tahapan *asset life cycle* masih rendah, baik dari pihak pengguna maupun penyedia jasa. Semua ini akan berdampak pada keselamatan kerja konstruksi pada tahap pelaksanaan. Upaya keselamatan konstruksi akan sangat terkait dengan kesadaran dan budaya keselamatan yang dimiliki oleh seluruh pelaku penyelenggara konstruksi dalam seluruh tahapan *asset life cycle*.

KEBIJAKAN DAN STRATEGI PEMERINTAH MENGATASI KECELAKAAN KONSTRUKSI

Menghadapi situasi kritis terjadinya kecelakaan konstruksi dalam jumlah yang tinggi, sementara kegiatan pembangunan tidak dapat dihentikan, pemerintah mengambil kebijakan untuk mendorong dan membangun budaya keselamatan konstruksi dengan cepat. Strategi yang ditempuh meliputi:

Mendorong Budaya Keamanan dan Keselamatan, serta Mencanangkan Rencana Aksi Keselamatan Konstruksi

Seluruh pengguna jasa dan penyedia jasa baik konsultan pengawas, kontraktor, sub-kontraktor dan rantai pasok) di dorong untuk tertib menjamin keselamatan konstruksi. Pada tahap awal pemerintah melakukan moratorium untuk menghentikan semua kegiatan konstruksi dan meminta semua pelaksana konstruksi untuk melengkapi Rencana Keselamatan Konstruksi dan melakukan koordinasi dan konsultasi dengan pengelola proyek, serta memperkuat dan melengkapi organisasi pelaksana konstruksi di lapangan. Pemerintah juga meminta semua



perusahaan kontraktor terutama BUMN untuk secara khusus membentuk Divisi dan Direksi Keselamatan Konstruksi pada tingkat pimpinan perusahaan.

Membentuk Komite Keselamatan Konstruksi

Untuk membantu perumusan kebijakan dan strategi serta koordinasi, pada bulan Januari 2018 pemerintah membentuk Komite Keselamatan Konstruksi, dengan tugas: (1) Melaksanakan pemantauan & evaluasi pelaksanaan konstruksi yang diperkirakan memiliki bahaya tinggi; (2) Melaksanakan investigasi kecelakaan konstruksi; (3) Memberikan saran & pertimbangan kepada Menteri berdasarkan hasil pemantauan & evaluasi, dan/atau investigasi kecelakaan konstruksi dalam rangka mewujudkan keselamatan konstruksi. Pada tahun 2019, tugas tersebut dilengkapi dengan melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Menteri. Susunan Tim, meliputi: Ketua: Dirjen Bina Konstruksi; Sekretaris: Dir. Bina Penyelenggaraan Jasa Konstruksi; Anggota (7 Orang), dengan Sub Komite Jalan & Jembatan (6 orang); Sub Komite Sumber Daya Air (6 orang); Sub Komite Bangunan Gedung (6 orang); Sekretariat. Dapat dilihat Komite Keselamatan Konstruksi melakukan peran strategis memberikan masukan kebijakan untuk mewujudkan keselamatan konstruksi termasuk pengembangan peraturan perundang-undangan.

Memperkuat Pengaturan dan Peraturan Keselamatan Konstruksi

Beberapa kebijakan strategis segera diterapkan antara lain keharusan kontraktor mengajukan RKK dalam dokumen pengadaan, pengalokasian anggaran keselamatan konstruksi dengan besaran biaya sesuai dengan kebutuhan berdasar hasil pengendalian dalam RKKnya,

perubahan alokasi biaya keselamatan konstruksi dari bentuk biaya umum menjadi Daftar Kuantitas dan Harga yang dapat ditagihkan untuk menjamin tersedianya anggaran pada saat pelaksanaan, serta pengaturan Ketua Unit Keselamatan Konstruksi yang harus sejajar dengan Manajer Proyek agar independensinya terjamin dan tidak dikalahkan oleh kepentingan kemajuan pelaksanaan proyek. Terwujudnya budaya keselamatan konstruksi di antara para pelaku memerlukan dukung penuh pemerintah. Selain pembiayaan dan pembinaan seperti diuraikan diatas, pemerintah juga bertekad untuk melengkapi dan menyempurnakan landasan pengaturan dan peraturan perundang-undangan yang terkait dengan keselamatan konstruksi.

PENGEMBANGAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN KESELAMATAN KONSTRUKSI

Pengaturan Keselamatan Konstruksi sebelum terbitnya UU 2, 2017 tentang Jasa Konstruksi

Pengaturan Keselamatan Konstruksi sebelum terbitnya UU 2, 2017 masih mengacu kepada pengaturan yang ditetapkan oleh Kementerian Tenaga kerja sebagai berikut:

- a. UU No. 13, Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan
- b. UU No. 1, Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja
- c. PP No. 50, Tahun 2012 tentang Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)
- d. Permen PUPR No. 5, Tahun 2014 dan Permen PUPR No. 2, Tahun 2018 tentang Pedoman Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) Konstruksi Bidang PU.



PP No. 50 2012 dan Permen PUPR No. 2, 2018 mengacu kepada standar internasional Keselamatan dan Kesehatan Kerja - *Occupational Health and Safety Assessment* (OHSAS) 18001, Tahun 2007, dan *Occupational Health and Safety Management System* ISO 45001, Tahun 2018.

Pengaturan Keselamatan Konstruksi sesudah Terbitnya UU 2, 2017 tentang Jasa Konstruksi

(1) Standar Keamanan, Keselamatan, Kesehatan, dan Keberlanjutan (K4)

Terbitnya UU 2, 2017 tentang Jasa Konstruksi meletakkan landasan baru penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Kerja di Indonesia. UU 2, 2017 menetapkan dalam setiap penyelenggaraan jasa konstruksi, Pengguna Jasa dan Penyedia Jasa wajib memenuhi Standar Keamanan, Keselamatan, Kesehatan dan Keberlanjutan (K4) Konstruksi. Standar K4 adalah pedoman teknis keamanan, keselamatan, kesehatan tempat kerja konstruksi dan perlindungan sosial tenaga kerja, serta tata lingkungan setempat dan pengelolaan lingkungan hidup dalam penyelenggaraan jasa konstruksi.

Selanjutnya PP No. 14, Tahun 2021 tentang Peraturan Pelaksanaan UU 2, 2017 menjelaskan bahwa **Standar Keamanan** merupakan keandalan bangunan, berdasarkan standar perancangan yang ditetapkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang wajib diterapkan, selama tahap penyelenggaraan Pekerjaan Konstruksi. **Standar Keselamatan** merupakan standar untuk yang mengatur keselamatan keteknikan konstruksi, keselamatan dan kesehatan kerja, keselamatan lingkungan, dan keselamatan publik yang ditetapkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. **Standar Kesehatan** merupakan standar untuk

menjamin dan melindungi kesehatan Tenaga Kerja Konstruksi dan masyarakat yang terdampak oleh pelaksanaan Pekerjaan Konstruksi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

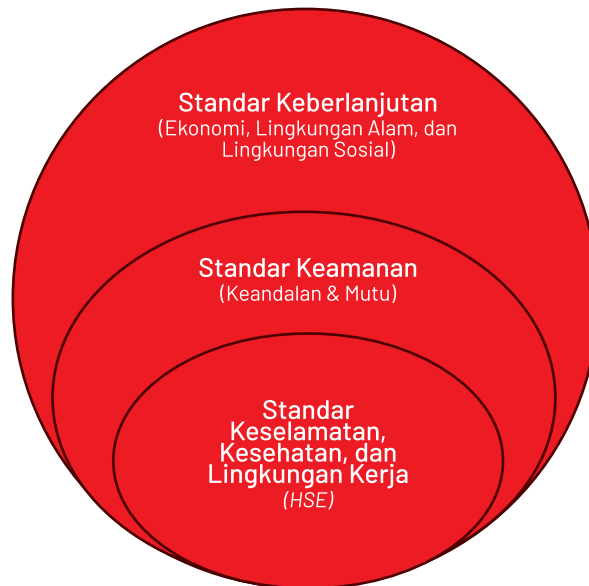
Standar Keberlanjutan merupakan standar yang digunakan untuk menjamin keberlanjutan dalam aspek ekonomi, aspek tata lingkungan setempat dan pengelolaan lingkungan hidup, dan aspek sosial. Standar K4 paling sedikit meliputi:

- a. Standar mutu bahan;
- b. Standar mutu peralatan;
- c. Standar keselamatan dan kesehatan kerja;
- d. Standar prosedur pelaksanaan Jasa Konstruksi;
- e. Standar mutu hasil pelaksanaan Jasa Konstruksi;
- f. Standar pengoperasian & pemeliharaan;
- g. Pedoman perlindungan sosial tenaga kerja dalam pelaksanaan Jasa Konstruksi sesuai dengan ketentuan peraturan per-UU-an.
- h. Standar pengelolaan lingkungan hidup sesuai dengan ketentuan peraturan per-UU-an.

Berdasarkan uraian di atas, Standar K4 yang harus dipenuhi oleh pengguna jasa dan penyedia jasa dalam penyelenggaraan jasa konstruksi dapat digambarkan dalam skema *Venn Diagram* berikut (*Gambar 3.2.2*).

Standar keberlanjutan merupakan standar paripurna kehidupan termasuk penyelenggaraan konstruksi. Di dalamnya termasuk prinsip-prinsip sangat mendasar kehidupan yang secara langsung dijelaskan oleh kutipan berikut:

1. *Sustainable development meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs' (The World Commission on Environment and Development, United Nations, 1987).*



Gambar 3.2.2. Standar K4 dalam Penyelenggaraan Jasa Konstruksi

2. *Improving the quality of human life while living within the carrying capacity of supporting ecosystems'* (Munro & Holdgate, 1991)

Tiga pilar keberlanjutan yang sering dibahas adalah *Triple Bottom Line* (Elkington, 1997) yaitu upaya bersama untuk mewujudkan kesejahteraan ekonomi, kualitas lingkungan, dan kesetaraan sosial. Setiap infrastruktur yang dibangun, harus secara ekonomi layak dan memberi manfaat, secara lingkungan pembangunan dan alam berlanjut, dan secara sosial mengurangi disparitas. Lebih jauh lagi persoalan yang dihadapi adalah bukan saja, bagaimana membangun infrastruktur dengan benar, tetapi lebih jauh lagi bagaimana membangun infrastruktur yang benar. Infrastruktur lebih baik tidak dibangun kalau tidak berkelanjutan apalagi jika tidak memberikan manfaat.

Standar keamanan mencakup keamanan dan keandalan infrastruktur bangunan gedung dan teknik sipil dalam tahap perencanaan (konseptual desain dan *basic desain*), serta tahap perancangan (*detailed engineering design*). Standar keamanan ini sudah lama dilakukan oleh insinyur perancang yang selanjutnya juga menetapkan ketentuan mengenai metoda pelaksanaan, metoda pengoperasian, dan metoda pemeliharaan infrastruktur yang akan dibangun. Demikian juga, penetapan spesifikasi teknis material, mutu pengerjaan, dan mutu *output* yang harus dicapai.

Standar Keselamatan, Kesehatan, dan Lingkungan Kerja merupakan standar K3 atau HSE (*Health, Safety, & Environment*) yang diuraikan di atas yang tetap merujuk pada referensi internasional *Occupational Health and Safety Management*

System ISO 45001, tahun 2018. Selain itu, 'Security' yang didefinisikan keamanan untuk mencegah rencana tindakan jahat yang dilakukan oleh pihak tertentu, dimasukkan juga ke dalam kelompok standar HSE ini.

Asset life cycle merupakan prinsip dasar penyelenggaraan konstruksi. Peran standar K4 dalam tahapan *asset life cycle* ditunjukkan dalam Gambar 3.2.3.

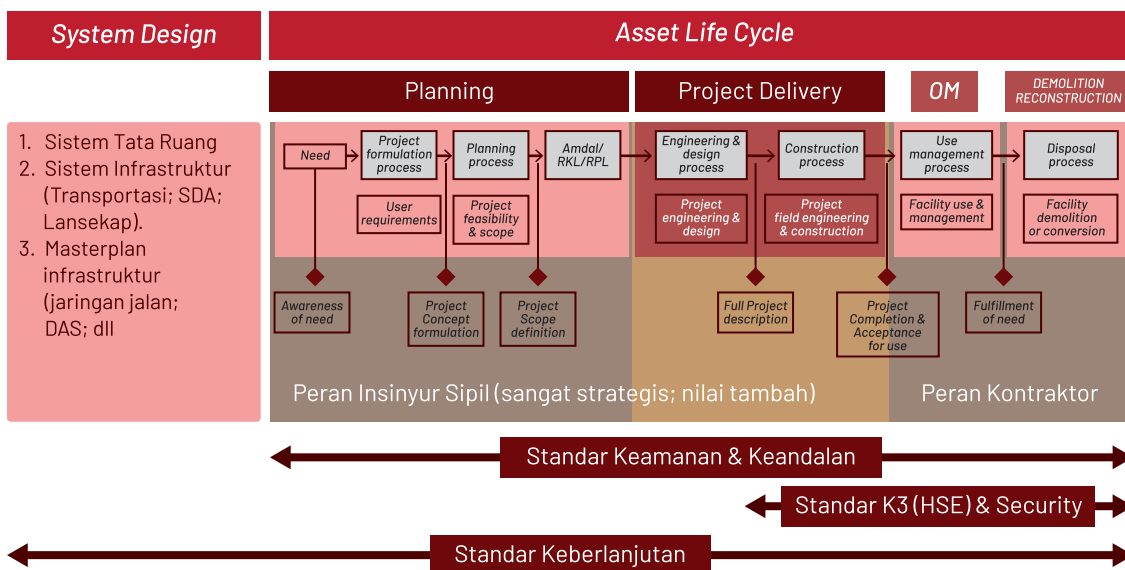
(2) Keselamatan Konstruksi

Keselamatan Konstruksi dalam Permen PUPR No. 21, Tahun 2019 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi adalah kegiatan keteknikan untuk mendukung Pekerjaan Konstruksi dalam mewujudkan pemenuhan Standar Keamanan, Keselamatan, Kesehatan, dan Keberlanjutan yang menjamin keselamatan

keteknikan konstruksi, keselamatan dan kesehatan tenaga kerja, keselamatan publik dan lingkungan.

Melalui pengembangan ketentuan dan pengaturan Keselamatan Konstruksi yang komprehensif ini, dan kemudian menerapkannya dengan disiplin dan sungguh-sungguh, kita berharap dapat membangun Budaya Keselamatan Konstruksi dalam Penyelenggaraan Jasa Konstruksi di Indonesia. Secara lengkap landasan pengaturan Keselamatan Konstruksi meliputi:

1. UU No. 11, Tahun 2020 tentang Cipta Kerja dan UU No. 2, Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi.
2. PP 14, Tahun 2021 tentang Peraturan Pelaksanaan UU No. 2, Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi.



Gambar 3.2.3. Peran Standar K4 dalam Penyelenggaraan Konstruksi



3. Permen PUPR No. 9, Tahun 2021 tentang Pedoman Penyelenggaraan Konstruksi Berkelanjutan.
4. Permen PUPR No. 10, Tahun 2021 tentang Pedoman Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi.

Memperhatikan produk pengaturan yang dapat ekstensif di atas, terdapat risiko regulasi dan birokrasi tinggi dalam penerapannya yang memerlukan biaya pengelolaan APBN cukup besar. Proses diseminasi, sosialisasi, pembinaan, dan pengawasan konsep Keselamatan Konstruksi ini perlu dirancang dengan semaksimal mungkin mendayagunakan potensi dan sumber pendanaan masyarakat jasa konstruksi.

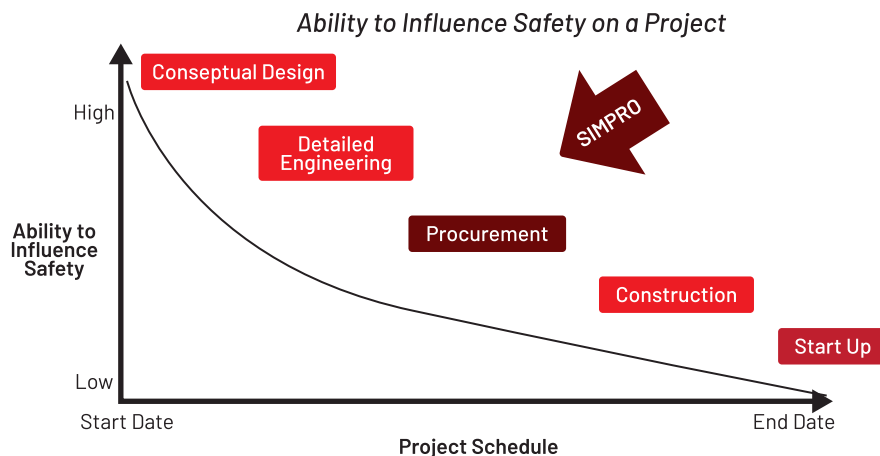
SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN KONSTRUKSI (SMKK)

Penerapan dan Lingkup SMKK

Salah satu upaya yang dilakukan untuk meminimalkan dampak kecelakaan konstruksi, yaitu dibutuhkan suatu perubahan paradigma masyarakat jasa konstruksi terkait budaya berkeselamatan sehingga dapat mewujudkan suatu konstruksi yang berkeselamatan.

Potensi terjadinya kecelakaan konstruksi dimulai pada tahap perencanaan, perancangan, pemilihan, pelaksanaan konstruksi dan penyelesaian pekerjaan konstruksi.

Gambar 3.2.4 menunjukkan perhatian lebih dini sejak tahap perencanaan dapat menghasilkan konstruksi yang berkeselamatan lebih tinggi.



Gambar 3.2.4. Grafik Pengaruh Upaya Pemenuhan Keselamatan Konstruksi

Sumber : Szymberski, 1997

Dokumen SMK K

Pada tahap pengkajian dan/atau perencanaan pekerjaan konstruksi, baik secara kontraktual maupun swakelola, perlu disusun rancangan konseptual SMK K pengkajian/perencanaan yang memuat informasi awal dan rekomendasi teknis terkait aspek lokasi, lingkungan fisik, sosio ekonomi, dan dampak lingkungan dari suatu proyek.

Kemudian, dalam tahap perancangan, Penyedia jasa perancangan konstruksi menyusun *output* Rancangan Konseptual SMK K Perancangan, yang di antaranya memuat identifikasi bahaya dan pengendalian risiko, penetapan tingkat risiko, biaya penerapan SMK K, dan rancangan operasional dan pemeliharaan. Hasil dari rancangan konseptual SMK K Perancangan dijadikan dasar untuk penyusunan KAK dan dokumen pemilihan oleh pengguna jasa sebelum ditenderkan.

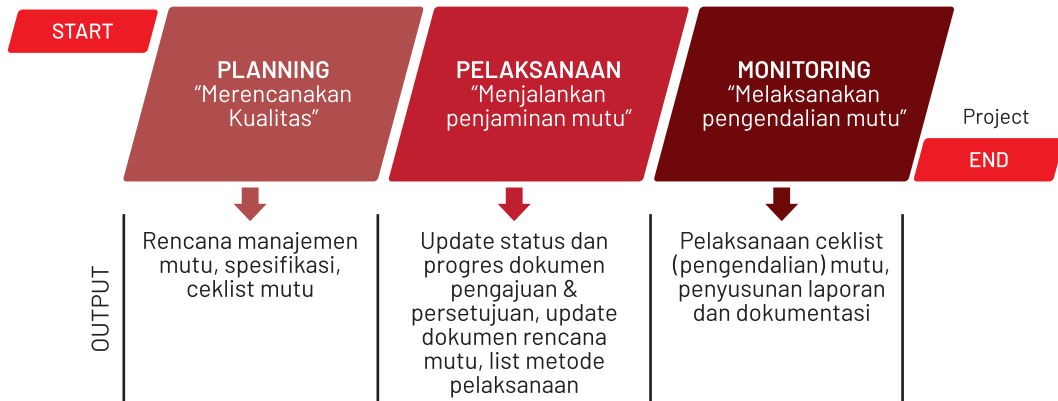
Dalam Tahap pemilihan, Penyedia Jasa pekerjaan Konstruksi wajib untuk menyampaikan Rencana Keselamatan Konstruksi (RKK) dalam dokumen teknis. RKK menjadi salah satu kunci untuk merubah paradigma masyarakat jasa konstruksi terkait budaya berkeselamatan yaitu dengan menerapkan 5 (lima) elemen SMK K, yang meliputi:

- 1) Elemen 1, yaitu Kepemimpinan dan Partisipasi Pekerja dalam Keselamatan Konstruksi merupakan komitmen pimpinan untuk menjalankan dan melibatkan seluruh tingkatan pekerja dalam penerapan SMK K pada pekerjaan konstruksi
- 2) Elemen 2, yaitu Perencanaan Keselamatan Konstruksi, dilakukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan atau kejadian yang tidak diinginkan. Yaitu dengan melakukan

identifikasi bahaya, penilaian risiko dan pengendalian risiko

- 3) Elemen 3, yaitu Dukungan Keselamatan Konstruksi merupakan daftar sumber daya yang mendukung keselamatan konstruksi beserta program yang dibutuhkan untuk meningkatkan sumber daya tersebut. Di antaranya sumber daya manusia serta jadwal komunikasinya, sumber daya material, teknologi, peralatan, serta biaya.
- 4) Elemen 4, yaitu Operasi dan Keselamatan Konstruksi, dilakukan dengan perencanaan dan pengendalian operasi pada seluruh tahapan pekerjaan konstruksi dan kesiapan dan tanggapan terhadap kondisi darurat melalui Daftar induk prosedur dan/atau instruksi kerja. Termuat juga pembagian peran, tugas dan tanggung jawab terutama dalam pelaksanaan dan penanggung jawab pelaksanaan dan pengawasan pekerjaan.
- 5) Elemen 5 merupakan elemen terakhir, yang memuat sekurangnya laporan hasil, evaluasi kinerja penerapan konstruksi, serta rekomendasi dari *level* manajemen/ direksi, guna peningkatan kinerja keselamatan konstruksi. Pemantauan ini dilakukan melalui program audit, pemantauan/ inspeksi, tinjauan manajemen dan program evaluasi lain yang terjadwal, sebagai bentuk komitmen bersama dalam mencapai budaya keselamatan konstruksi

Selanjutnya, di Tahap Pelaksanaan pekerjaan konstruksi, Penyedia Jasa Pekerjaan Konstruksi wajib memutakhirkan RKK Pelaksanaan, menyusun Rencana Mutu Pekerjaan Konstruksi (RMPK), Rencana Kerja Pengelolaan dan Pemantauan Lingkungan (RKPPPL), dan Rencana Manajemen Lalu Lintas Pekerjaan (RM LLP). Dalam persetujuannya oleh pemilik pekerjaan



Gambar 3.2.5. Lingkup PMPM Pekerjaan Konstruksi

atau pengendali pekerjaan, seluruh dokumen SMKKS sebelumnya dilakukan pemeriksaan oleh pengawas pekerjaan. Sedangkan penyedia jasa konsultasi konstruksi pengawasan dan Manajemen Penyelenggaraan Konstruksi (MK) diwajibkan untuk menyusun Program Mutu dan RKK Pengawasan dan MK.

Penjaminan Mutu dan Pengendalian Mutu (PMPM) Pekerjaan Konstruksi

PMPM Pekerjaan Konstruksi adalah bagian dari SMKKS yang menjamin terlaksananya keselamatan keteknikan konstruksi. Masa kegiatan penjaminan mutu dan pengendalian mutu pekerjaan konstruksi meliputi 3 (tiga) tahap pembangunan, yaitu:

- Tahap Persiapan Pelaksanaan Pekerjaan Konstruksi;
- Tahap Pelaksanaan Pekerjaan Konstruksi; dan
- Tahap Penyelesaian Pekerjaan Konstruksi

Lingkup PMPM pekerjaan konstruksi adalah selain terkait dengan pemenuhan keamanan keteknikan konstruksi, juga termasuk alur koordinasi dan instruksi dalam struktur organisasi, penyusunan

dan pemenuhan tahapan serta metode kerja sesuai dengan SOP, yang disesuaikan dengan bentuk-bentuk pengendalian pekerjaan yang terkait, pengendalian pekerjaan oleh subkontraktor, vendor, maupun pengawasan dalam tahapan pekerjaan (lihat *Gambar 3.2.5*).

Pengawasan

Pengawasan penerapan SMKKS diatur secara detail dalam PP 14 tahun 2021 pasal 84A1 hingga Pasal 84 AJ, yaitu membagi pengawasan penerapan SMKKS dalam lingkup kewenangan sesuai dengan kriteria risiko keselamatan konstruksi dan anggaran asal proyek, serta disampaikan dalam 1 (satu) kesatuan laporan pelaksanaan penyelenggaraan infrastruktur.

Dalam hal, Menteri melakukan pengawasan tertib penerapan SMKKS pada Pekerjaan Konstruksi dan Konsultasi Konstruksi yang berasal dari anggaran pendapatan dan belanja negara dan/atau yang memiliki risiko keselamatan konstruksi besar, telah ditetapkan Komite Keselamatan Konstruksi sebagaimana tercantum dalam PP 14 tahun 2021 Pasal 123A.

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

1. Dalam mewujudkan pembangunan infrastruktur yang andal dan aman, dibutuhkan keseriusan dan kemampuan dengan memperhatikan penerapan kaidah keselamatan konstruksi dalam setiap tahapan penyelenggaraan jasa konstruksi.
2. Secara umum, kecelakaan kerja konstruksi berawal dari *incident*, yaitu tidak berlangsungnya penyelenggaraan konstruksi sesuai dengan yang direncanakan, kemudian berkembang menjadi *accident* akibat kelalaian pekerja, dan akhirnya menimbulkan gangguan atau hambatan pada pelaksanaan dan kerugian. Perumusan konsepsi tersebut disertai asumsi bahwa sistem penyelenggaraan konstruksi dalam seluruh tahapan *asset life cycle* telah disiapkan dan dilaksanakan dengan baik, yang di Indonesia masih harus disempurnakan.
3. Dapat disimpulkan bahwa Keselamatan Konstruksi merupakan perluasan dari Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Konstruksi yang secara lengkap meliputi:
 - a. Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Konstruksi:
 - i. Keselamatan dan kesehatan semua tenaga kerja yang terlibat dan terkait dengan pelaksanaan konstruksi.
 - ii. Keselamatan publik yaitu masyarakat yang berada di lingkungan dan sekitar tempat kerja yang terdampak oleh Pekerjaan Konstruksi, termasuk aset milik publik dan manajemen lalu lintas.
 - iii. Keselamatan lingkungan alam yaitu lingkungan fisik yang terdampak oleh pekerjaan konstruksi.





Pembangunan DAM, Kendal
Jawa Tengah

- i. Pemenuhan standar perencanaan konseptual desain dalam pra studi kelayakan dan basic desain dalam studi kelayakan, serta standar perancangan dalam *Detailed Engineering Design* yang meliputi standar pembebanan dan metode perancangan, standar pelaksanaan (metode konstruksi), standar pengoperasian, serta standar pemeliharaan bangunan.
 - ii. Pemenuhan standar mutu; *input* sumber daya (material, peralatan, dll), prosedur, dan hasil.
 - c. Keselamatan lingkungan alam secara luas dalam pemanfaatan infrastruktur untuk mewujudkan keberlanjutan.
4. Setiap infrastruktur yang dibangun, harus secara ekonomi layak dan memberi manfaat, secara lingkungan pembangunan dan alam berlanjut, dan secara sosial mengurangi disparitas. Lebih jauh lagi persoalan yang dihadapi adalah, bukan saja membangun infrastruktur dengan benar, tetapi membangun infrastruktur yang benar. Infrastruktur lebih baik tidak dibangun kalau tidak berkelanjutan, apalagi tidak memberikan manfaat.
 5. Hal inilah yang menjadi pemahaman kita bersama dan sebagaimana tertuang dalam PP 14 tahun 2021 dan Permen PUPR 10 Tahun 2021, bahwa pemenuhan standar keselamatan diwujudkan dengan tercapainya keselamatan keteknikan konstruksi, keselamatan dan kesehatan tenaga kerja, keselamatan publik dan keselamatan lingkungan. Dan tidak hanya pada saat pelaksanaan pekerjaan konstruksi, namun juga dimulai pada saat perencanaan dan perancangannya.
- b. Keselamatan keteknikan sesuai standar keamanan dan keandalan (risiko dan dampak), serta mutu:

REFERENSI:

- Bappenas (2014). *Rencana Pengembangan Nasional Jangka Menengah 2015-2019*.
- World Economic Forum (2018). *Global Competitiveness Index Report*.
- The World Bank Report, *Logistic Performance Index*, 2018,
- UU 13, Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.
- UU 1, Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja.
- Occupational Health and Safety Assessment (OHSAS) 18001, Tahun 2007,
- Occupational Health and Safety Management System ISO 45001, Tahun 2018.
- Permen PUPR 5, 2014 dan Permen PUPR 2, 2018 tentang Pedoman SMK3 Konstruksi bidang PU.
- UU 2, Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi.
- PP 14, Tahun 2021 tentang Peraturan Pelaksanaan UU No. 2, Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi.
- Permen PUPR No. 9, Tahun 2021 tentang Pedoman Penyelenggaraan Konstruksi Berkelanjutan.
- Permen PUPR No. 10, 2021 tentang Pedoman Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi.
- Brawijaya, 2021, "Mewujudkan Konstruksi Berkeselamatan dengan Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) sesuai Peraturan Menteri PUPR Nomor 21 Tahun 2019 tentang Pedoman Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK)", ISBN 978-623-9618-1-3, Jakarta.
- Tamin R.Z. (2018), *Realization of Public Infrastructure as Production Accelerator in Economic Sector (Indonesian Experience - Construction Accidents in Accelerated Infrastructure Development Projects)*, Keynote Speaker in 4th Sustainability Initiatives Case Studies in Malaysia, Philippines, and Indonesia, Universiti Teknologi Malaysia, Kuala Lumpur, Malaysia.



Jalan Tol Bali Mandara



3.3

PRINSIP PENYELENGGARAAN BANGUNAN GEDUNG HIJAU (BGH)

Meylina Hasbullah

Pejabat Fungsional Pembina Jasa Konstruksi Ahli Madya

Masyarakat global yang tengah menghadapi pandemi COVID-19 dan perubahan iklim (*climate change*) telah memicu momentum bagi semua pihak untuk melakukan evaluasi pentingnya penerapan aspek lingkungan, sosial dan tata kelola dalam seluruh aktivitas pembangunan. Sinergi untuk mitigasi dan adaptasi terhadap permasalahan yang tengah dihadapi dunia ini merupakan tantangan disaat pola pikir berkelanjutan belum menjadi keharusan.

Pemanasan global dan masalah lingkungan menjadi pemicu utama munculnya bangunan gedung hijau di Indonesia. Dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 21/2021 tentang Penilaian Kinerja Bangunan Gedung Hijau (BGH), dimuat prinsip penyelenggaraan, antara lain:

- Perumusan kesamaan tujuan, pemahaman serta rencana tindak
- Pengurangan penggunaan sumber daya, baik berupa lahan, material, air, sumber daya alam maupun sumber daya manusia (*reduce*)
- Pengurangan timbulan limbah, baik fisik maupun non fisik
- Penggunaan kembali sumber daya yang telah digunakan sebelumnya (*reuse*)
- Penggunaan sumber daya hasil siklus ulang (*recycle*)

- Perlindungan dan pengelolaan terhadap lingkungan hidup melalui upaya pelestarian
- Mitigasi risiko keselamatan, kesehatan, perubahan iklim, dan bencana,
- Orientasi kepada siklus hidup
- Orientasi kepada pencapaian mutu yang diinginkan
- Inovasi teknologi untuk perbaikan yang berkelanjutan

Di Indonesia, kategori kelayakan suatu bangunan hijau ditentukan oleh badan bernama GBCI (*Green Building Council Indonesia*). Sistem penilaiannya yang diberi nama *Greenship* terdiri dari enam kategori, yaitu konservasi air, tepat guna lahan, efisiensi dan siklus material, kualitas dan kenyamanan udara dalam ruang serta manajemen lingkungan bangunan.

Salah satu bangunan pemerintah yang memperoleh predikat *green building* adalah bangunan Kementerian Pekerjaan Umum. Sejak tahun 2013, bangunan ini memperoleh sertifikat *Greenship Level Platinum* berkat keberhasilannya menghemat penggunaan energi listrik, kemampuan untuk menghemat air dan mendaur ulang air. Terus bertambah tiap tahunnya, bangunan lainnya yang memperoleh predikat: Menara BCA Jakarta, Sequis Center, Sampoerna Strategic Square, Pacific Place, Gedung Teraskota, Gedung Mina Bahari IV Kementerian Kelautan dan Perikanan, L'Oreal Indonesia, Wisma Subiyanto, Alamanda Tower, Gedung Duspun, the 101 Bogor Suryakencana, the 101 Yogyakarta Tugu dan Citra Maja Raya.

Sistem penilaian ini berbeda-beda pada tiap negara. Di Amerika, penilaian untuk bangunan hijau diberi nama *Leadership in Energy and*

Environmental Design (LEED). Di Jepang dinamai *Comprehensive Assessment System for Build Environment Efficiency* (CASBEE). Di Inggris menggunakan *Building Research Establishment Environmental Assessment Method* (BREEAM). Bagaimanapun juga, semangat untuk mengurangi dampak lingkungan dengan bangunan hijau telah menjadi perhatian dunia.

Bangunan Gedung Hijau yang secara *life cycle* dimulai sejak tahap perencanaan, pembangunan, pengoperasian, pemeliharaan, renovasi, hingga pembongkarannya memperhatikan dampak negatif dan positif terhadap iklim dan lingkungan alam. Dampak positif dengan menghemat, mengurangi penggunaan sumber daya alam, menjaga mutu dari kualitas udara di dalam ruangan, mempertimbangkan lingkungan dalam proses pembangunan, menggunakan bahan yang tidak beracun dan material setempat serta memperhatikan kesehatan penghuninya yang merujuk pada kaidah berkesinambungan

Akan tetapi, *life cycle* tersebut perlu adanya sinergi antara pemerintah dan swasta. Aturan yang mendukung dari hulu ke hilir terkait prinsip BGH, ketersediaan rantai pasok, keberpihakan pasar sudah tentu akan sangat mempengaruhi kondisi di lapangan. Semakin banyak kontraktor dan pemerintah kota yang menyadari besarnya manfaat yang diambil, perlu diganjar dengan insentif tersendiri serta kemudahan menjalankan prinsip BGH tersebut. Usia penggunaan bangunan gedung juga menjadi pertimbangan dalam model bisnis yang mempertimbangkan pengeluaran biaya dan energi yang dapat dihemat.

Ruang pengembangan bagi instrumen pembiayaan yang memenuhi prinsip

berkelanjutan dimuat Otoritas Jasa Keuangan (OJK) dalam Roadmap Keuangan Tahap II (2021-2025). Pemulihan Ekonomi Nasional akan terus didorong melalui transisi sektor ekonomi ke sumber energi yang lebih hijau atau *green economic* dan proses bisnis yang lebih berkelanjutan. Dalam bentuk implementasinya OJK mewajibkan lembaga jasa keuangan menyusun rencana aksi keuangan berkelanjutan dan menyampaikan laporan keberlanjutan bagi lembaga jasa keuangan, emiten dan perusahaan publik. Hal ini dimulai dari sinergi dan dukungan terhadap pendanaan kegiatan usaha berdasarkan prinsip *sustainable finance* tersebut. Penyelesaian taksonomi hijau sebagai pedoman dalam pengembangan produk-produk inovatif.

Indonesia telah menandatangani *Paris Agreement to the United Nation Framework Convention on Climate Change* (Persetujuan Paris atas Konvensi Kerangka Kerja Perserikatan Bangsa-Bangsa mengenai Perubahan Iklim). Dengan pengesahan persetujuan Paris, sebagaimana tertuang dalam Undang-undang No. 16/2016, Indonesia akan mendapatkan manfaat:

1. Peningkatan perlindungan wilayah Indonesia yang sangat rentan terhadap dampak perubahan iklim melalui mitigasi dan adaptasi perubahan iklim
2. Peningkatan pengakuan atas komitmen nasional dalam menurunkan emisi dari

berbagai sektor, pelestarian hutan, peningkatan energi terbarukan dan peran serta masyarakat lokal dan masyarakat adat dalam pengendalian perubahan iklim yang selama ini diperjuangkan oleh Indonesia

3. Menjadi para pihak yang dapat berperan serta (memiliki hak suara) dalam pengambilan keputusan terkait Persetujuan Paris, termasuk dalam pengembangan modalitas, prosedur dan pedoman pelaksanaan Persetujuan Paris
4. Memperoleh kemudahan untuk mengakses sumber pendanaan, teknologi transfer, peningkatan kapasitas bagi implementasi aksi mitigasi dan adaptasi.

Prinsip penyelenggaraan Bangunan Gedung Hijau merupakan bagian dari pembangunan nasional yang menerapkan konstruksi berkelanjutan. Tertuang dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 9/2021 tentang Pedoman Penyelenggaraan Konstruksi Berkelanjutan, pilar konstruksi berkelanjutan yaitu secara ekonomi layak dan dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat; menjaga pelestarian lingkungan; serta mengurangi disparitas sosial masyarakat dapat menjadi rujukan dalam pola pikir berkesinambungan. Di tengah perjuangan dunia menghadapi pandemi COVID-19 dan perubahan iklim, sudah selayaknya pola pikir tersebut diharuskan.



REFERENSI

- Republik Indonesia. (2016). Undang-Undang No. 16 Tahun 2016 tentang Pengesahan Paris Agreement to the United Nations Framework Convention on Climate Change (Persetujuan Paris atas Konvensi Kerangka Kerja Perserikatan Bangsa-Bangsa Mengenai Perubahan Iklim). Sekretariat Negara: Jakarta.
- Republik Indonesia. (2021). Peraturan Pemerintah No. 16 Tahun 2021 tentang Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 28 tahun 2002 tentang Bangunan Gedung. Sekretariat Negara: Jakarta.
- Republik Indonesia. (2021). Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 21 Tahun 2021 tentang Penilaian Kinerja Bangunan Gedung Hijau (BGH). Kementerian PUPR: Jakarta.
- Republik Indonesia. (2021). Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 9 Tahun 2021 tentang Pedoman Penyelenggaraan Konstruksi Berkelanjutan. Kementerian PUPR: Jakarta.
- Otoritas Jasa Keuangan. (2021). Roadmap Keuangan Berkelanjutan Tahap II (2021-2025). OJK: Jakarta.
- Kompas. (2019). 9 Bangunan Diganjar Sertifikat Green Building. Kompas: Jakarta. <https://properti.kompas.com/read/2019/02/20/153000721/9-bangunan-diganjar-sertifikat-green-building>
- Jendela360. (2021). 14 Green Building di Indonesia Bersertifikat Greenship dari GCBI. <https://jendela360.com/info/green-building-di-indonesia/>



3.4

PENGUATAN PERAN PENILAI AHLI DALAM PENILAIAN KEGAGALAN BANGUNAN

Kimron Manik

*Direktur Keberlanjutan Konstruksi,
Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, Kementerian PUPR*

Agus Taufik Mulyono

Dosen Teknik Sipil dan Lingkungan Universitas Gajah Mada

Brawijaya

*Kepala Sub Direktorat Keamanan dan Keselamatan Konstruksi,
Kementerian PUPR*

Niken D. Pramesti

Pejabat Fungsional Pembina Jasa Konstruksi Ahli Muda

R. J. Catherine I. Sihombing

Pejabat Fungsional Pembina Jasa Konstruksi Ahli Muda

Sektor konstruksi telah menjadi salah satu sektor penting bagi perekonomian nasional. Menurut data BPS yang dilansir oleh Bisnis Indonesia (Juni, 2020) menunjukkan bahwa sektor konstruksi Indonesia memberikan kontribusi sebesar 10,7% terhadap PDB Nasional. Sementara itu, bila dipandang dari sisi penerimaan tenaga kerja, sektor konstruksi memberikan kontribusi sebesar 6,08% atau urutan keenam di bawah pertanian sebagai sektor yang mampu menampung tenaga kerja terbanyak, yaitu sebesar 29,04% (LPJK PUPR 2021). *Asia Contruction Outlook* (AECOM-2019), menyatakan bahwa Indonesia merupakan pasar konstruksi

memiliki peringkat pertama di ASEAN dan peringkat keempat di Asia. Hal ini menandakan bahwa Indonesia memiliki daya saing yang cukup menarik di sektor infrastruktur. Di sisi lain, bila suatu keadaan infrastruktur suatu negara melemah, hal tersebut menandakan bahwa perekonomian negara itu berjalan dengan cara yang sangat tidak efisien. Biaya logistik yang sangat tinggi berujung pada berkurangnya perusahaan dan bisnis yang berdaya saing (karena biaya bisnis yang tinggi). Infrastruktur yang kurang memadai ini akan mempengaruhi daya tarik iklim investasi di Indonesia. Untuk itu, sangat penting bagi Pemerintah membangun infrastruktur yang berkualitas agar dapat menarik minat investor untuk berinvestasi di Indonesia.

Selanjutnya, guna mewujudkan infrastruktur yang berkualitas tersebut, telah diatur pada Undang-Undang Nomor 2 tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi yang diperbaharui pada Undang-Undang Nomor 11 tahun 2020 tentang Cipta Kerja, bangunan yang dibangun harus memenuhi pada standar keamanan, keselamatan, kesehatan, dan keberlanjutan (Standar K4). Pemenuhan standar K4 ini ditujukan agar bangunan yang diselenggarakan memenuhi standar mutu bahan, mutu peralatan, mutu keselamatan dan kesehatan kerja, mutu pelaksanaan, mutu hasil, mutu operasional, mutu jaminan tenaga kerja, mutu pengelolaan lingkungan, dan memperhatikan letak geografi dari kondisi tanah. Pemenuhan standar K4 akan menghasilkan produk konstruksi yang berkualitas dan dapat mencapai umur rencana.

Di sisi lain, bilamana pembangunan infrastruktur tidak memenuhi standar K4, maka akan berpotensi terjadinya kegagalan bangunan,

suatu keadaan keruntuhan bangunan dan/atau tidak berfungsinya bangunan setelah penyerahan akhir hasil Jasa Konstruksi. Berdasarkan PP Nomor 14 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 Tentang Jasa Konstruksi, menyatakan bahwa Pengguna Jasa dan/atau Penyedia Jasa wajib bertanggung jawab atas Kegagalan Bangunan akibat dari tidak terpenuhinya Standar Keamanan, Keselamatan, Kesehatan, dan Keberlanjutan dalam penyelenggaraan Jasa Konstruksi.

Selanjutnya, beberapa kejadian Kegagalan Bangunan telah kita ketahui melalui media massa maupun media sosial. Contoh dari kejadian Kegagalan Bangunan adalah ambruknya sebagian gedung bertingkat, longsornya turap, kebakaran gedung dan runtuhnya konstruksi jembatan. Berita kejadian Kegagalan Bangunan berpotensi untuk cepat menyebar dan menjadi viral, sejalan dengan perkembangan teknologi



Biaya logistik yang sangat tinggi berujung pada berkurangnya perusahaan dan bisnis yang berdaya saing (karena biaya bisnis yang tinggi).

informasi. Hal ini dikarenakan bangunan tersebut telah beroperasi dan terdapat aktivitas di dalamnya, yang mempermudah dilihat oleh masyarakat. Contoh kasus Kegagalan Bangunan sejak 2018 –2020 tertuang pada *Tabel 3.4.1*.

Berdasarkan dari data di atas, terlihat bahwa kejadian Kegagalan Bangunan cukup sering terjadi. Adapun, potensi penyebab permasalahan kegagalan bangunan tersebut terjadi meliputi:

- a. Kesalahan perencanaan adalah bisa dikatakan sebagai kegagalan perancangan, hal ini terjadi tidak hanya karena kesalahan pada desain, namun terjadinya kesalahan perhitungan, sebagai contoh belum terhitungnya beban yang akan ditanggung suatu struktur, pemilihan bahan atau material yang tidak tepat, kolom yang terlalu jauh, dan sebagainya.
- b. Kesalahan pelaksanaan konstruksi berakibat pada kegagalan struktural, misalnya struktur tulangan yang tidak bonding, dan pengelasan tidak sempurna, dll.

- c. Kegagalan pondasi, misalnya akibat pondasi yang dibuat kurang sesuai dengan jenis tanahnya.
- d. Belum disusunnya suatu panduan operasional dan pemeliharaan oleh konsultan perancang, yang dapat memberikan kemudahan dan berkeselamatan. Panduan ini seharusnya disusun oleh konsultan perancang dan disesuaikan oleh kontraktor berdasar *design and build* nya.
- e. Kelalaian pemanfaatan misal dengan tidak memperhatikannya kapasitas beban hidup dalam gedung, lalai dalam pemanfaatan ruas jalan (rumaja, dan rumija).
- f. Kelalaian pemeliharaan bangunan seperti tidak tersedia *fire hydrant*, *maintenance* perpipaan, *maintenance* mekanikal elektrikal pada gedung, atau preservasi pada jalan.

Potensi penyebab terjadinya kegagalan bangunan dapat dimulai dari tahap perencanaan-perancangan, pelaksanaan konstruksi hingga tahapan pengoperasian dan pemeliharaan.

Tabel 3.4.1. Daftar Kejadian Kegagalan Bangunan Tahun 2018–2021

Tanggal Kejadian	Nama Kejadian
15 Januari 2018	Ambruknya Selasar Gedung BEI Jakarta
5 Februari 2018	Longsornya Turap Underpass Jalan Perimeter Selatan Bandara Soetta Km 8+6/7
17 April 2018	Ambruknya Jembatan Widang, Tuban
22 Desember 2019	Ambruknya Jembatan Lengkung Utan Kemayoran
6 Januari 2020	Ambruknya Gedung Ruko di Slipi, Jakarta Barat
24–25 Januari 2020	Banjir Underpass Kemayoran, Jakarta Pusat
11 Februari 2020	Runtuhnya Gedung Matraman
28 Juli 2020	Keruntuhan Gedung OJK Regional 3
22 Agustus 2020	Kebakaran Gedung Kejaksaan Agung

Sumber : Komite Keselamatan Konstruksi–Kementerian PUPR, 2021



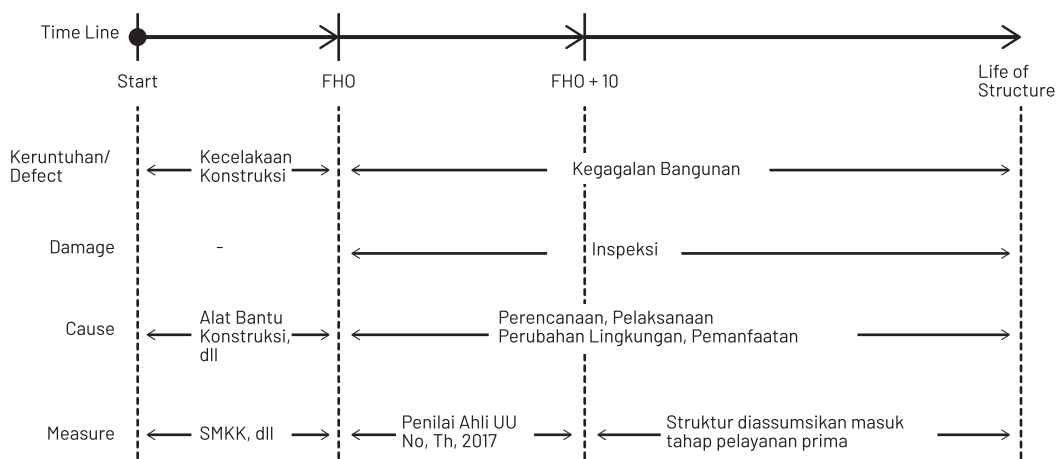
Kegagalan bangunan dapat terjadi berdasarkan kriteria yang mencakup aspek struktural dan aspek fungsional. Untuk itu, guna menentukan tingkat keruntuhan dan/atau tidak berfungsinya suatu bangunan, maka dibutuhkan peran penilai ahli yang akan melakukan penilaian kegagalan bangunan tersebut.

URGENSI PENILAI AHLI DALAM PENILAIAN KEGAGALAN BANGUNAN

Penilai Ahli sesuai dengan UU Nomor 2 Tahun 2017, merupakan tugas delegasi dari kewenangan Menteri PUPR guna melakukan penilaian Kegagalan Bangunan. Penilai Ahli terdiri dari orang perseorangan, kelompok dan lembaga yang bertugas secara kelompok berdasarkan penugasan Menteri PUPR melakukan penilaian Kegagalan Bangunan. Saat bertugas, Penilai Ahli akan melakukan penilaian atas kegagalan bangunan, penetapan kerugian bangunan dan pihak yang bertanggung jawab. Oleh karena itu,

Penilai Ahli tidak hanya harus memiliki sertifikat kompetensi kerja, melainkan juga harus memiliki sertifikat Penilai Ahli sebagai tanda bukti kepemilikan kompetensinya. Sesuai dengan Peraturan Menteri PUPR No. 8 Tahun 2021, Penilai Ahli harus memenuhi kompetensi, baik dari sisi manajerial, psikologi, dan keteknikan.

Kehadiran Penilai Ahli dalam Kegagalan Bangunan bukanlah sebagai formalitas, melainkan sebagai bagian dari upaya pembinaan menuju infrastruktur yang berkualitas, kukuh dan handal. Laporan yang dihasilkan oleh Penilai Ahli hanya diperuntukan kepada Menteri melalui LPJK sebagai unit yang diberikan tugas untuk melakukan penetapan penugasan dan pencatatan Penilai Ahli, pengguna jasa dan penyedia jasa. Pihak aparat hukum dapat memperoleh hasil laporan dengan izin dari Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Hal ini dikarenakan penilai ahli dalam bertugas melandaskan pada keahliannya



Gambar 3.4.1. Posisi Penilai Ahli dalam Kegagalan Bangunan
Sumber : LPJK, materi pelatihan kompetensi teknis khusus-modul 14

dan didasari atas fakta data yang ditemukan, dianalisis dan diformulasikan secara ilmiah serta melihat kecocokan dengan dokumen penyelenggaraan konstruksi. Kejadian-kejadian Kegagalan Bangunan ini secara tidak langsung akan memberikan pembelajaran berharga terkait pelaksanaan konstruksi Indonesia. Hal ini akan sangat berguna memberikan masukan bagi Kementerian PUPR dalam menyusun kebijakan dan pengaturan bagi konstruksi di Indonesia kedepannya.

ANTARA PENILAI AHLI DAN AHLI

Istilah Penilai Ahli telah muncul pada Undang-Undang Nomor 18 Tahun 1999. Penilai Ahli dalam undang-undang ini dimaknai sama dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017, yakni melakukan penilaian terhadap kegagalan bangunan. Namun di Undang-Undang Nomor 18 Tahun 1999 Penilai ahli terdiri dari orang perseorangan, atau kelompok orang atau lembaga yang disepakati para pihak, yang bersifat independen dan mampu memberikan penilaian secara obyektif dan profesional. Berbeda dengan konteks Penilai Ahli dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017, yaitu ditugaskan oleh Menteri bukan kesepakatan para pihak.

Di sisi lain, bilamana berkaitan dengan ranah hukum, seseorang yang mempunyai sertifikat Penilai Ahli dapat memberikan kesaksian di pengadilan atau kepolisian, namun dengan kapasitas sebagai seorang ahli. Menurut Pasal 1 butir 26 KUHP: "Saksi adalah orang yang dapat memberikan keterangan guna kepentingan penyidikan, penuntutan, dan peradilan tentang suatu perkara pidana yang ia dengar sendiri, ia lihat sendiri dan ia alami sendiri". Sementara Ahli adalah seorang yang memiliki kemampuan

husus pada bidang tertentu dibuktikan dengan Sertifikat Keahlian. Seorang Ahli dapat memberikan pendapatnya hanya pada bidang yang dimilikinya dan tidak bertugas untuk melakukan suatu penilaian kerugian sebagaimana Penilai Ahli. Dalam hal seseorang dibutuhkan pendapatnya terhadap suatu kejadian kegagalan bangunan oleh aparat hukum, maka yang bersangkutan bertugas sebagai Ahli dan bukan Penilai Ahli. Hal ini dikarenakan penugasan Penilai Ahli hanya dilakukan berdasarkan surat tugas dari Ketua LPJK dan telah mendapatkan Sertifikat Penilai Ahli.

Penilai Ahli tidak menghasilkan keterangan ahli ataupun keterangan saksi yang dapat digunakan pada proses penyelidikan dan penyidikan serta peradilan tindak pidana terkait Jasa Konstruksi. Kesalahan persepsi ini dapat mengakibatkan kejadian Kegagalan Bangunan tidak tertangani dengan baik sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku di Indonesia. Proses penilaian Kegagalan Bangunan oleh Penilai Ahli adalah independen dan menjadi kewenangan Menteri PUPR.

TUGAS DAN WEWENANG PENILAI AHLI

Dalam hal menjalankan tugas dan wewenang, pengaturan lebih lanjut mengenai tugas dan wewenang Penilai Ahli terdapat sebagai berikut:

- a. Tugas Penilai Ahli sebagaimana diatur pada Pasal 4 Peraturan Menteri PUPR No. 8 Tahun 2021 adalah sebagai berikut:
 - 1) Menetapkan tingkat pemenuhan terhadap ketentuan Standar Keamanan, Keselamatan, Kesehatan, dan Keberlanjutan;
 - 2) Menetapkan penyebab terjadinya Kegagalan Bangunan;



- 3) Menetapkan tingkat keruntuhan dan/atau tidak berfungsinya bangunan;
 - 4) Menetapkan pihak yang bertanggung jawab atas Kegagalan Bangunan yang terjadi;
 - 5) Menetapkan besaran kerugian keteknikan, serta usulan besarnya ganti rugi yang harus dibayar oleh pihak yang bertanggung jawab;
 - 6) Menetapkan jangka waktu pembayaran kerugian;
 - 7) Melaporkan hasil penilaiannya kepada penanggung jawab bangunan dan Menteri melalui LPJK paling lambat 90 (sembilan puluh) Hari terhitung sejak tanggal pelaksanaan tugas; dan
 - 8) Memberikan rekomendasi kebijakan kepada Menteri dalam rangka pencegahan terjadinya Kegagalan Bangunan.
- b. Wewenang Penilai Ahli sebagaimana diatur pada Pasal 7 Peraturan Menteri PUPR No. 8 Tahun 2021 adalah sebagai berikut:
- 1) Melakukan koordinasi dengan pihak-pihak terkait untuk memperoleh keterangan yang diperlukan;
 - 2) Meminta data yang diperlukan;
 - 3) Melakukan pengujian yang diperlukan; dan
 - 4) Memasuki lokasi pekerjaan tempat terjadinya Kegagalan Bangunan.

Selain itu, dalam menjalankan tugasnya Penilai Ahli wajib menjunjung tinggi nilai-nilai yang sudah diatur pada Peraturan Menteri PUPR No. 8 Tahun 2021 dan menjalankan Kode Etik dan Kode Perilaku Penilai Ahli. Kewajiban tersebut bertujuan untuk menjaga martabat dan kehormatan Penilai Ahli.

PEMBINAAN PENILAI AHLI

Dalam rangka mendukung terbitnya Peraturan Menteri PUPR Nomor 8 Tahun 2021, sudah menjadi suatu kebutuhan mendesak bagi pemerintah untuk segera mulai melakukan pencetakan Penilai Ahli. LPJK sebagai unit non struktural di bawah Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat mendapatkan mandat dari Menteri PUPR untuk melaksanakan penetapan penugasan dan pencatatan Penilai Ahli dalam hal terjadi Kegagalan Bangunan. Dalam hal terdapat laporan dari masyarakat yakni pengguna/pemilik/pengelola bangunan, masyarakat umum atau adanya permintaan Menteri PUPR atas kejadian kegagalan bangunan, maka LPJK akan menugaskan Penilai Ahli sesuai dengan keahlian yang dimiliki. Laporan masyarakat tersebut harus memenuhi kejelasan identitas pelapor, lokasi dan kejadian secara jelas.

Pencetakan Penilai Ahli yang profesional, kompeten, dan independen harus didukung oleh perangkat peningkatan kompetensi yang berkualitas, mulai dari penyediaan modul pelatihan, instruktur, dan uji kompetensi untuk mendapatkan Sertifikat Penilai Ahli (SPA). Penilai Ahli saat melaksanakan tugas perlu dibekali dengan berbagai macam pengetahuan dan kompetensi, secara komprehensif untuk menentukan penyebab terjadinya Kegagalan Bangunan, baik yang disebabkan oleh adanya kegagalan struktur maupun kegagalan fungsional.

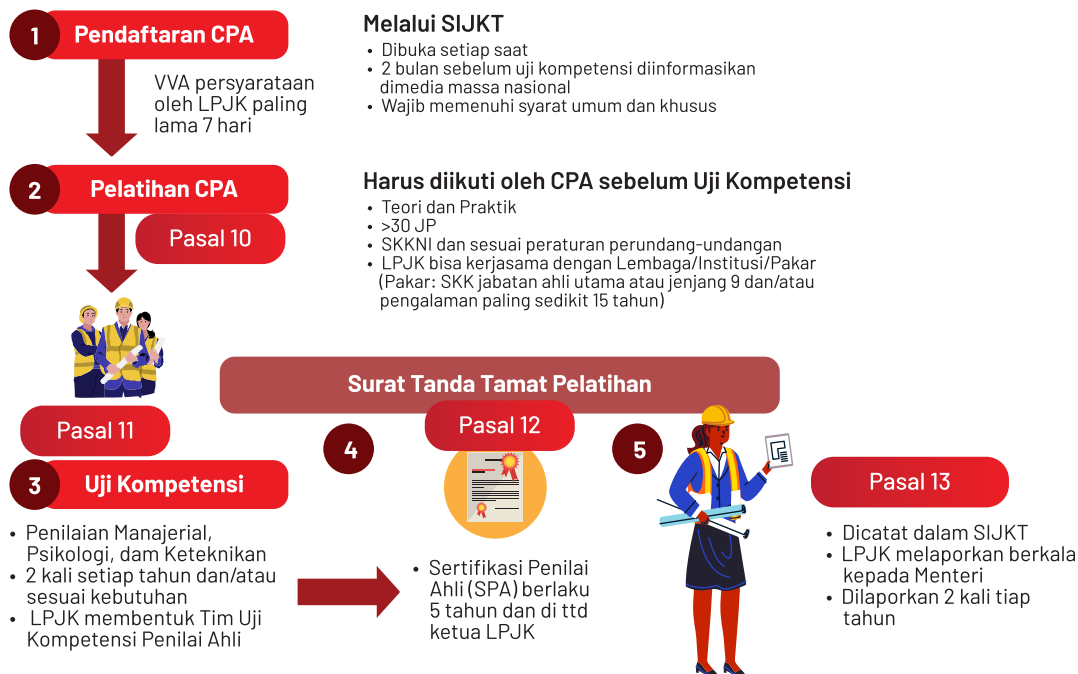
Untuk memperkuat peran Penilai Ahli, jumlah Penilai Ahli harus dapat mengakomodir kebutuhan dari 34 provinsi di Indonesia, sehingga diharapkan terdapat Penilai Ahli yang berdomisili



di setiap provinsi. Saat ini, LPJK masih menyiapkan Penilai Ahli yang dapat bertugas sesuai dengan amanat Undang-Undang Nomor 2 tahun 2017. Semua warga negara Indonesia yang memenuhi persyaratan umum dan khusus (Peraturan Menteri PUPR Nomor 9 Tahun 2021, Pasal 9) dapat mendaftarkan diri sebagai Penilai Ahli dan mengikuti proses seleksi psikologi, manajerial dan teknis secara ketat yang dilakukan oleh tim independen yang ditunjuk oleh LPJK. Persyaratan yang ketat dengan kualifikasi yang tinggi, diharapkan dapat menjaring kandidat calon Penilai Ahli yang profesional dan kompeten.

Untuk menjadi Penilai Ahli terdapat prosedur yang harus ditempuh. Alur pendaftaran, pelatihan, uji kompetensi, dan pencatatan Penilai Ahli dapat dilihat pada Gambar 3.4.2.

Sementara bagi 79 Penilai Ahli yang telah ada sesuai dengan Undang-Undang Nomor 18 Tahun 1999, dapat menjadi Penilai Ahli melalui proses Pengakuan Kompetensi Terkini (*Recognition Current Competency* (RCC)) yang dilakukan oleh LPJK. Mereka dipersilahkan untuk mendaftarkan ulang dengan mengisi formulir yang telah disediakan dalam *siki.pu.go.id*, dengan melampirkan Sertifikat Kompetensi Ahli (SKA) sesuai klasifikasi produk bangunan minimal Madya berpengalaman 10 tahun di bidang konstruksi dan/atau Sertifikat Insinyur Profesional yang masih berlaku dan mengikuti pembekalan sesuai dengan jadwal yang ditetapkan oleh LPJK. Bagi mereka yang tidak mengikuti tahapan ini, maka akan dianggap tidak lagi bertugas sebagai Penilai Ahli sesuai Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017.



Gambar 3.4.2. Alur Pendaftaran Penilai Ahli
Sumber : Permen PUPR No. 8 Tahun 2021 (diolah)



Para Penilai Ahli yang telah mendapatkan Sertifikat Penilai Ahli, berhak untuk mengikuti pembinaan yang diselenggarakan oleh LPJK atau mandiri. Pembinaan penilai ahli diharapkan dapat meningkatkan kompetensi Penilai Ahli secara berkelanjutan. Adapun bentuk pembinaan yang dilakukan melalui penyelenggaraan seminar, *workshop*, pelatihan ataupun pendidikan akademis yang diadakan oleh Lembaga yang diakui kredibilitasnya.

LANGKAH PENYIAPAN/PERKUATAN PENILAI AHLI UNTUK MELAKUKAN PENILAIAN KEGAGALAN BANGUNAN

Setiap calon Penilai Ahli yang sudah ditetapkan oleh LPJK, harus mengikuti pelatihan calon Penilai Ahli yang dilaksanakan oleh LPJK. Calon Penilai Ahli apabila telah dinyatakan lolos verifikasi persyaratan yang dilakukan oleh LPJK dalam waktu kurang lebih 7 (tujuh) hari selanjutnya wajib mengikuti Pelatihan Calon Penilai Ahli dilaksanakan oleh LPJK dan dapat bekerja sama dengan lembaga/institusi/pakar terkait. Adapun kegiatan pelatihan tersebut dilakukan dalam bentuk teori dan praktik, berupa pemahaman materi, diskusi, serta praktik penilaian Kegagalan Bangunan yang didukung oleh peralatan investigasi. Pelatihan dilakukan sesuai dengan SKKNI dan ketentuan peraturan perundang-undangan dengan waktu paling sedikit 30 (tiga puluh) jam pelajaran. Pakar sebagaimana dimaksud harus memiliki SKK Jabatan Ahli Utama atau jenjang 9 (sembilan) dan/atau pengalaman paling sedikit 15 (lima belas) tahun.

Dengan terbitnya peraturan-peraturan baru bidang Jasa Konstruksi, perlu dilakukan pembaharuan modul pelatihan Penilai Ahli.

Pada saat artikel ini disusun, LPJK sedang mempersiapkan modul-modul pelatihan sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku yang akan dijadikan materi pembelajaran dalam pelatihan Calon Penilai Ahli, baik untuk status Calon Penilai Ahli baru ataupun Penilai Ahli yang melakukan *Recognition Current Competency* (RCC). Materi pelatihan yang diberikan sebanyak 21 modul, terdiri dari kompetensi teknis dan manajerial. Tim penyusun terdiri dari pakar, akademisi dan praktisi di bidang jasa konstruksi.

Materi tersebut berisikan pengetahuan tentang regulasi jasa konstruksi dan infrastruktur lainnya, kode etik-perilaku dan kepemimpinan, sistem penyelenggaraan jasa konstruksi yang terdiri dari siklus hidup proyek, pola pengadaan konstruksi, kontrak dan sengketa konstruksi, pemahaman tentang manajemen asset konstruksi, perencanaan dan pengelolaan jasa konstruksi, penilaian kegagalan bangunan bidang sipil dan gedung, standar-standar konstruksi, *forensic engineering* dan tata cara penyusunan pelaporan penilaian kegagalan bangunan.

Selain pengetahuan manajerial dan teknis, calon Penilai Ahli perlu diberikan pembekalan pengetahuan terkait advokasi hukum. Tujuannya memberikan pemahaman hukum sehingga Penilai Ahli dapat mengambil sikap bilamana penilaian kegagalan bangunan yang dilakukan telah berkembang menjadi suatu gugatan yang dihadapkan dengan APH. Dengan adanya pembekalan pengetahuan advokasi hukum ini, diharapkan para Calon Penilai Ahli nantinya tidak hanya bekerja secara profesional melainkan dapat bekerja secara aman dan terlindungi.

Selanjutnya, modul pelatihan Calon Penilai Ahli disusun oleh LPJK dengan melibatkan pihak-

pihak terkait. Instruktur pada pelatihan tersebut, harus memiliki kompetensi yang dibuktikan dengan SKA Utama, Insinyur Profesional Utama dan/atau memiliki pengalaman kerja sebagai perencana, pelaksana, dan/atau pengawas jasa konstruksi paling sedikit 15 (lima belas) tahun. Selanjutnya setelah mengikuti pelatihan tersebut, Calon Penilai Ahli diberikan Surat Tanda Tamat Pelatihan (STTP). Namun, perlu diperhatikan dalam hal ini STTP bukan merupakan bukti penetapan Penilai Ahli, melainkan hanya bukti bahwa telah lulus mengikuti pelatihan Calon Penilai Ahli.

Setelah dinyatakan lulus pelatihan, Calon Penilai Ahli harus mengikuti tahap uji kompetensi. Tahap uji kompetensi dilakukan 2 (dua) kali setiap tahun dan/atau sesuai dengan kebutuhan Penilai Ahli berdasarkan kualifikasi yang dibutuhkan. Uji kompetensi tersebut mencakup penilaian manajerial, psikologi, dan keteknikan dengan cakupan penilaian pada *Tabel 3.4.2*. Selanjutnya, bobot penilaian kompetensi Penilai Ahli digambarkan dalam *Tabel 3.4.3*.

Setelah mengikuti uji kompetensi, Calon Penilai Ahli mendapatkan Sertifikat Penilai Ahli (SPA) dengan masa berlaku selama 5 (lima) tahun yang

Tabel 3.4.2. Kriteria Penilaian Uji Kompetensi Calon Penilai Ahli

Manajerial	Psikologi	Keteknikan
1. Analisa strategi 2. Fleksibilitas berpikir 3. Inovasi 4. Komunikasi 5. Pengambilan risiko 6. Perencanaan dan pengorganisasian 7. Pengambilan keputusan strategis 8. Kemampuan negosiasi 9. Membangun hubungan kerja sama	1. <i>Case analysis</i> 2. <i>Leaderless Group Discussion (LGD)</i> 3. <i>In tray</i> 4. <i>Competency Based Interview (CBI)</i>	1. Pemahaman peraturan terkait jasa konstruksi 2. Kegagalan Bangunan 3. <i>Forensic engineering</i> 4. Metodologi investigasi

Sumber: Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi, 2021

Tabel 3.4.3. Bobot Penilaian Kompetensi Penilaian Ahli

Uji Kompetensi	Bobot (%)	Metode Uji		
		Tertulis	Wawancara	Komprehensif ^{*)}
Manajerial	30	√	√	-
Psikologi	10	√	√	-
Keteknikan	60	√	√	√

^{*)} meliputi pembuatan karya tulis dan pemaparan tentang kegagalan bangunan dan penilaian kegagalan bangunan



ditandatangani oleh Ketua LPJK, kemudian dicatat dalam Sistem Informasi Jasa Konstruksi terintegrasi.

Lantas muncul pertanyaan, “apa perbedaan SPA dan SKA?” SPA adalah sebuah penghargaan kewenangan yang diberikan oleh Menteri PUPR kepada seorang ahli, “kenapa seorang ahli?” karena Calon Penilai Ahli terdaftar tersebut sudah mempunyai SKA dan/atau insinyur profesional yang kemudian mengikuti pelatihan dan uji kompetensi untuk mendapatkan SPA. SPA menjadi sorotan dengan adanya argumen pro dan kontra. “Kenapa SPA tidak dilakukan oleh LSP?” Tentunya berbeda karena SPA bukan merupakan jabatan kerja melainkan penghargaan kewenangan dari Menteri PUPR untuk dapat melakukan penilaian Kegagalan Bangunan.

UPAYA MEMBERIKAN PEMAHAMAN KEPADA MASYARAKAT JASA KONSTRUKSI JIKA TERJADI KEGAGALAN BANGUNAN

Setelah mendapatkan penjelasan terkait peran Penilai Ahli dalam hal terjadi Kegagalan Bangunan dan alur untuk menjadi Penilai Ahli, maka selanjutnya apa saja upaya yang sudah dilakukan dan akan dilakukan untuk memperluas pemahaman peran Penilai Ahli dalam hal terjadi Kegagalan Bangunan? Salah satu upaya yang telah dilakukan oleh Kementerian PUPR adalah dengan menerbitkan Peraturan Menteri PUPR Nomor 8 Tahun 2021 tentang Penilai Ahli, Kegagalan Bangunan, dan Penilaian Kegagalan Bangunan. Peraturan

Menteri PUPR ini merupakan pedoman untuk penilaian suatu kejadian Kegagalan Bangunan, sehingga tidak menimbulkan perselisihan antar pihak yang bersangkutan. Untuk itu, dalam rangka memperkuat peran penilai ahli, maka diperlukan suatu upaya sosialisasi secara masif kepada seluruh lapisan masyarakat sehingga peran penilai ahli dapat lebih diketahui oleh masyarakat umumnya. Selain itu, kolaborasi dengan Aparat Penegak Hukum baik Kepolisian maupun Kejaksaan perlu dilakukan guna pelibatan penilai ahli bilamana terjadi kegagalan bangunan. Selain itu, tidak kalah pentingnya adalah untuk membangun kolaborasi dengan Lembaga Pendidikan dalam hal penyelenggaraan *workshop*, webinar maupun diskusi terkait kegagalan bangunan sebagai upaya memberikan pemahaman terkait kegagalan bangunan kepada masyarakat umum.

Akhir kata, dengan telah terbitnya Permen PUPR Nomor 8 Tahun 2021 tentang Penilai Ahli, Kegagalan Bangunan dan Penilaian Kegagalan Bangunan, hal ini tentu memberikan “warna baru” bagi penilai ahli. Penilai ahli berdasarkan UU Nomor 2 Tahun 2017 merupakan delegasi kewenangan Menteri PUPR untuk melakukan penilaian kegagalan bangunan. Untuk itu, penguatan kompetensi Penilai Ahli menjadi hal prioritas yang harus dilakukan. Kedepannya, dibutuhkan dukungan dan kolaborasi berbagai pihak seperti lembaga pelatihan dan lembaga Pendidikan guna mempercepat proses pencetakan penilai ahli yang profesional, kompeten dan independen.

DAFTAR PUSTAKA

Brawijaya, 2021, Mewujudkan Konstruksi berkeselamatan dengan penerapan Sistem [2] Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK), ISBN: 978-623-96918-1-3, Jakarta

Materi pelatihan kompetensi teknis khusus-modul 14. LPJK.2021

Undang-Undang No. 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi

Undang-Undang No. 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja
Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 Tentang Jasa Konstruksi

Peraturan Pemerintah No. 14 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan

Pemerintah No. 22 Tahun 2020 Tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 Tentang Jasa Konstruksi

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 8 Tahun 2021 tentang Penilai Ahli, Kegagalan Bangunan, dan Penilaian Kegagalan Bangunan

Publikasi Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi. 2021

Publikasi Komite Keselamatan Konstruksi.2021





.....
Penataan Kawasan
Puncak Waringin, Labuan Bajo, NTT



MENUJU INDUSTRI KONSTRUKSI INDONESIA 2045

Muhammad Hadi Nugroho
Direktur Engineering Institute

Dimas Bayu Susanto
Pejabat Fungsional Pembina Jasa Konstruksi Ahli Muda

PENDAHULUAN

Tahun 2045 merupakan tahun dimana Indonesia memperingati 100 tahun kemerdekaan. Pemerintah melalui Kementerian PPN/BAPPENAS telah menyampaikan visi Indonesia emas yang meliputi 4 pilar pembangunan Indonesia 2045 yaitu (1) pembangunan manusia dan penguatan iptek, (2) pembangunan ekonomi yang berkelanjutan, (3) pemerataan pembangunan dan (4) pemantapan ketahanan nasional dan tata kelola pemerintahan. Industri konstruksi menjadi bagian penting di dalam mendukung tercapainya visi Indonesia emas 2045 untuk mewujudkan Indonesia berdaulat, maju, adil dan makmur.

Sektor Konstruksi merupakan sektor esensial dalam pembangunan nasional. Data BPS tahun 2020 menunjukkan nilai konstruksi yang diselesaikan mencapai 1.973 triliun (2019) naik 17,52 % dari tahun sebelumnya yaitu 1.679 triliun (2018). Demikian juga statistik kontribusi sektor ini meningkat rata-rata 5 % pertahun dengan nilai rata-rata kontribusi senilai 10,6 % PDB nasional. Peran penting sektor konstruksi/

industri konstruksi dalam kerangka mendukung visi Indonesia Emas 2045 utamanya dalam mendukung pilar ketiga yaitu pembangunan infrastruktur yang merata dan terintegrasi. Target pembangunan infrastruktur ke depan diarahkan pada meningkatkan konektivitas fisik dan *virtual*, mendorong pemerataan pembangunan antar wilayah, memenuhi prasarana dasar, mendukung pembangunan perkotaan dan perdesaan dan antisipasi terhadap bencana alam dan perubahan iklim, termasuk kenaikan muka air laut.

Sasaran pembangunan infrastruktur tahun 2045 adalah sebagai berikut:

1. Transportasi darat dan kereta api: konektivitas darat dikembangkan dengan penyelesaian ruas utama jalan di seluruh pulau, tol Jawa dan Sumatera, jalan

perbatasan, kereta api Trans Sumatera, Sulawesi, Kalimantan, dan Papua, dan sistem angkutan massal perkotaan berbasis rel dan angkutan yang terintegrasi, modern, dan ramah lingkungan.

2. Pelabuhan: transportasi laut sebagai unsur utama konektivitas wilayah negara maritim, diperluas dengan pengembangan 48 kota pelabuhan sebagai *backbone* konektivitas antar wilayah, pelabuhan utama tol laut dan hub internasional, *short sea-shipping*, dan manajemen pelabuhan modern.
3. Bandara: sistem transportasi udara untuk mendukung mobilitas manusia dan barang di tingkat domestik dan internasional dikembangkan dengan pembangunan bandara utama, pembangunan 5 *Aerocity / Aircraft MRO (Maintenance, Repair, and Overhaul)*, dan pembangunan bandara perintis.



Gambar 3.5.1. Pilar pembangunan Indonesia 2045 (Kementerian PPN/Bappenas)

4. Energi: Kebutuhan energi yang meningkat dipenuhi dengan kebijakan bauran energi. Peranan EBT ditingkatkan menjadi sekitar 30 persen pada tahun 2045. Pembangkit tenaga listrik ditingkatkan menjadi lebih 430 GW pada tahun 2045, rasio elektrifikasi dipenuhi di seluruh wilayah, dan konsumsi energi per kapita ditingkatkan menjadi sekitar 7 ribu kWh pada tahun 2045. Pembangkit tenaga nuklir dimungkinkan sebagai alternatif terakhir.
5. Prasarana dasar: akses masyarakat terhadap prasarana dasar untuk kebutuhan perumahan, air minum, sanitasi, dan perlindungan terhadap bencana dan dampak perubahan iklim ditingkatkan. Ketersediaan air baku untuk irigasi, perkotaan, dan industri ditingkatkan dengan pembangunan waduk dan sistem distribusi air baku.
6. TIK: konektivitas digital dan virtual melalui infrastruktur telekomunikasi dan informatika diperluas dengan peningkatan konektivitas *broadband* hingga 100 Gbps dan peningkatan literasi TIK untuk seluruh kelompok masyarakat.

Dengan sasaran pembangunan infrastruktur tahun 2045 tersebut diatas maka diharapkan tercapainya hal-hal sebagai berikut :

- (1) Stok infrastruktur terhadap PDB pada tahun 2045 meningkat menjadi 70 persen
Stok Infrastruktur adalah stok infrastruktur adalah adalah nilai total investasi yang telah dikeluarkan oleh pemerintah dan pihak swasta dalam membangun infrastruktur dikurangi depresiasi. Data Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas pada 2019, stok infrastruktur Indonesia terhadap PDB meningkat dari 35 persen pada 2015, menjadi 43% pada awal 2019. Meskipun sudah meningkat, angka itu, masih jauh dari target

rata-rata stok infrastruktur negara-negara dunia, yang sebesar 70 %.

- (2) Biaya logistik terhadap PDB turun menjadi 8 persen pada tahun 2045
Kinerja logistik diukur dengan *Logistic Performance Indeks (LPI)* yaitu diukur berdasarkan komponen-komponen *customs, infrastructure, international shipment, logistics quality and competence, tracking and tracing*, dan *timeless*. LPI Indonesia pada tahun 2018 berada pada peringkat 46 naik 17 tingkat dari peringkat 63 (2016). Peringkat Indonesia masih dibawah singapura (7), Thailand (32), Vietnam (39) dan Malaysia (41).

ERA BARU INDUSTRI KONSTRUKSI INDONESIA

Era baru sektor konstruksi Indonesia ditandai dengan terbitnya Undang Undang No 2 Tahun 2017 tentang jasa konstruksi dan PP 22 tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang No 2 Tahun 2017 Jasa Konstruksi. Didalam Undang-undang tersebut disampaikan bahwa tujuan penyelenggaraan jasa konstruksi terdiri atas 6 hal dan jika dilihat dari Undang-undang jasa konstruksi terdahulu (UU 18/1999) maka terdapat 3 tujuan tambahan yang merupakan adaptasi dari perkembangan dan tuntutan industri konstruksi kedepan, tambahan tujuan tersebut yaitu :

1. Menata sistem Jasa Konstruksi yang mampu mewujudkan keselamatan publik dan menciptakan kenyamanan lingkungan terbangun;
2. Menjamin tata kelola penyelenggaraan Jasa Konstruksi yang baik; dan
3. Menciptakan integrasi nilai tambah dari seluruh tahapan penyelenggaraan Jasa Konstruksi.



Gambar 3.5.2. Tujuan Penyelenggaraan Jasa Konstruksi

Sumber : UU No 2 Tahun 2017 Tentang Jasa Konstruksi

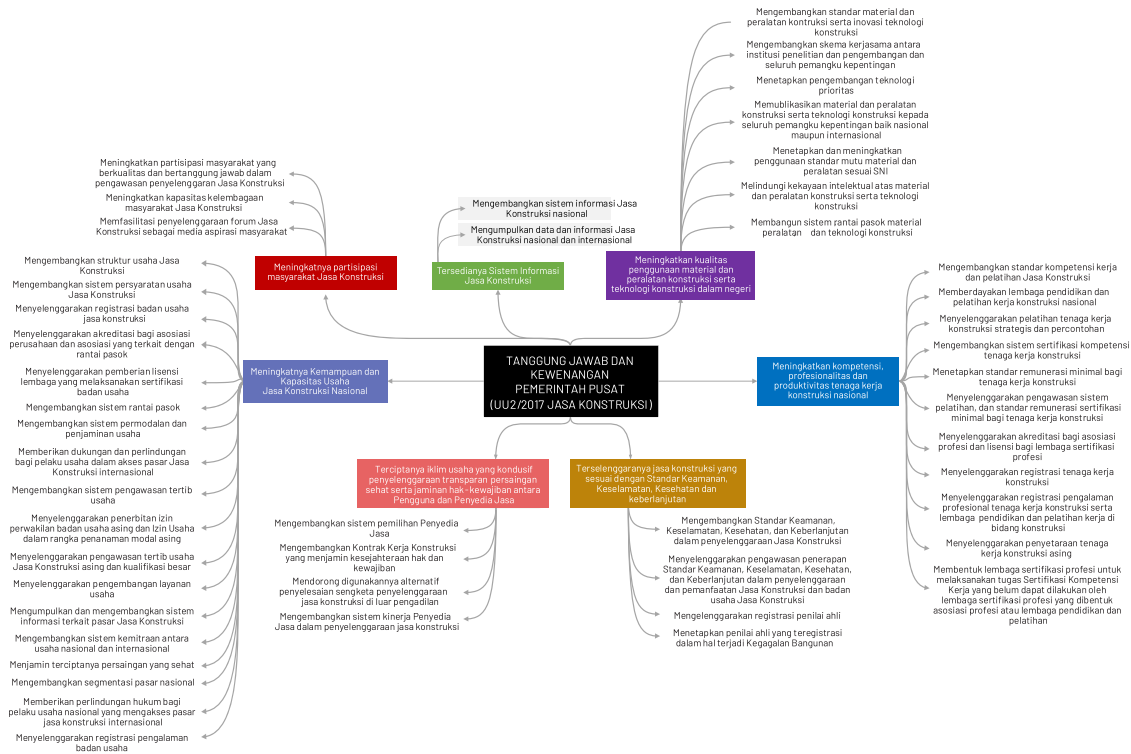
Dalam mewujudkan tujuan penyelenggaraan jasa konstruksi tersebut diatas maka pemerintah pusat memiliki tanggung jawab sebagai berikut :

- Meningkatnya kemampuan dan kapasitas usaha jasa konstruksi nasional;
- Terciptanya iklim usaha yang kondusif, penyelenggaraan jasa konstruksi yang transparan, persaingan usaha yang sehat, serta jaminan kesetaraan hak dan kewajiban antara pengguna jasa dan penyedia jasa;
- Terselenggaranya jasa konstruksi yang sesuai dengan standar keamanan, keselamatan, kesehatan, dan keberlanjutan;
- Meningkatnya kompetensi, profesionalitas, dan produktivitas tenaga kerja konstruksi nasional;
- Meningkatnya kualitas penggunaan material dan peralatan konstruksi serta teknologi konstruksi dalam negeri;
- Meningkatnya partisipasi masyarakat jasa konstruksi; dan
- Tersedianya sistem informasi jasa konstruksi.

Selanjutnya dalam menjalankan tanggung jawab tersebut pemerintah pusat mempunyai kewenangan yang diatur dalam pasal 5 (kewenangan pemerintah pusat). Kewenangan pemerintah daerah diatur dalam pasal 7 (kewenangan pemerintah provinsi) serta pasal 8 (kewenangan pemerintah Kab/Kota). Salah satu kewenangan pemerintah pusat sebagai respon terhadap perkembangan industri konstruksi kedepan salah satunya adalah penyelenggaraan sistem informasi jasa konstruksi dengan mengumpulkan data dan pengembangan sistem.

KONDISI INDUSTRI KONSTRUKSI NASIONAL

Alokasi dana infrastruktur pemerintah naik rata-rata 5 % dan mencapai nilai 399,7 triliun pada tahun 2020. Nilai Anggaran Infrastruktur rata-rata meningkat dari tahun ke tahun. Rata-rata persentase Anggaran Infrastruktur terhadap total APBN (2015-2020) adalah sebesar 17,11%. Khusus untuk kementerian PUPR pembiayaan infrastruktur mencapai 107 triliun pada tahun



Gambar 3.5.3. Tanggung Jawab dan Kewenangan Pemerintah Pusat Sesuai UU 2/2017

2020. Rata-rata persentase anggaran PUPR terhadap APBN Infrastruktur pada tahun 2015-2020 adalah sebesar 27,1%. Melihat demikian besar dana alokasi pembangunan infrastruktur pemerintah tersebut maka diperlukan dukungan industri konstruksi nasional yang unggul. Industri konstruksi secara luas yang terdiri dari pelaksanaan kegiatan di lapangan beserta pihak *stakeholder* seperti kontraktor, konsultan, *material supplier*, *plant supplier*, *transport supplier*, tenaga kerja, asuransi, dan perbankan dalam suatu transformasi *input* menjadi suatu produk akhir yang mana dipergunakan untuk mengakomodasi kegiatan sosial maupun bisnis dari **society** (Bon, 2000 dalam Naskah Akademik Undang-Undang Jasa Konstruksi).

Kebijakan Pembinaan Konstruksi

Sesuai dengan amanat tanggung jawab dan kewenangan dalam Undang-Undang No 2 Tahun 2017 Tentang Jasa Konstruksi, pemerintah melakukan pembinaan konstruksi yang melingkupi industri konstruksi nasional. Terobosan-terobosan yang telah dilakukan antara lain sebagai berikut :

- **Modernisasi sistem pengadaan Barang dan Jasa**

Modernisasi pengadaan melalui pengembangan *e-Procurement* dan *e-Purchasing*. *E-Procurement* sendiri telah berjalan dengan baik dalam beberapa tahun terakhir dengan keberadaan Layanan Pengadaan Secara Elektronik (LPSE). Sedangkan *e-Purchasing* juga telah berjalan,



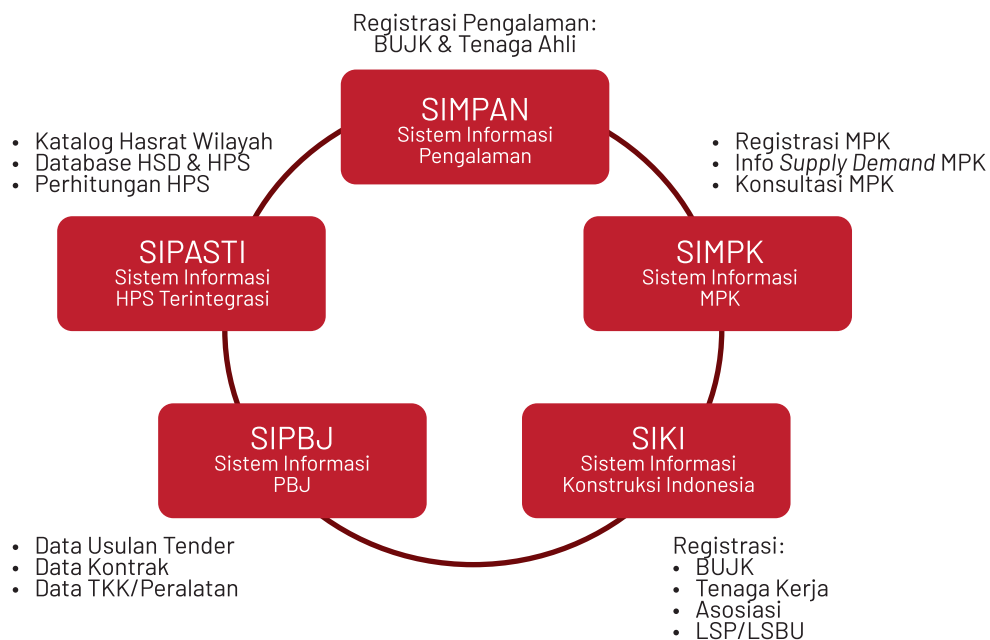
tentu dengan berbagai pembaharuan mengikuti perkembangan pasar dan pesatnya arus teknologi informasi komunikasi. *E-Purchasing* atau pembelian secara langsung terdiri dari e-Katalog dan Toko Daring.

• **Pengembangan dan Integrasi Sistem Informasi Jasa Konstruksi.**

Untuk menyediakan data dan informasi yang akurat dan terintegrasi dibentuk suatu sistem informasi Jasa Konstruksi yang terintegrasi dan dikelola oleh Pemerintah Pusat. Beberapa sistem informasi yang telah dikembangkan antara lain dapat dilihat dalam gambar grafis berikut :

Keseimbangan Supply Demand Sumber Daya Konstruksi

Keseimbangan sumber daya konstruksi sangat berperan penting dalam produktivitas dan kesuksesan pembangunan infrastruktur dan akan berdampak langsung terhadap sumbu industri konstruksi terhadap perekonomian nasional. Michel Potter dalam *Cluster and Economic Policy*, Oktober 2009 menyatakan bahwa daya saing berkaitan erat dengan produktivitas yang dipengaruhi bagaimana pengelolaan terhadap sumber daya baik manusia maupun alam dalam memproduksi barang dan jasa. Sumber daya konstruksi antara lain terdiri atas Sumber daya



Gambar 3.5.4. Sistem Informasi Jasa Konstruksi Terintegrasi

manusia/tenaga kerja konstruksi, Material dan Peralatan konstruksi (MPK), pembiayaan serta metode konstruksi. Berikut potret sumber daya konstruksi nasional.

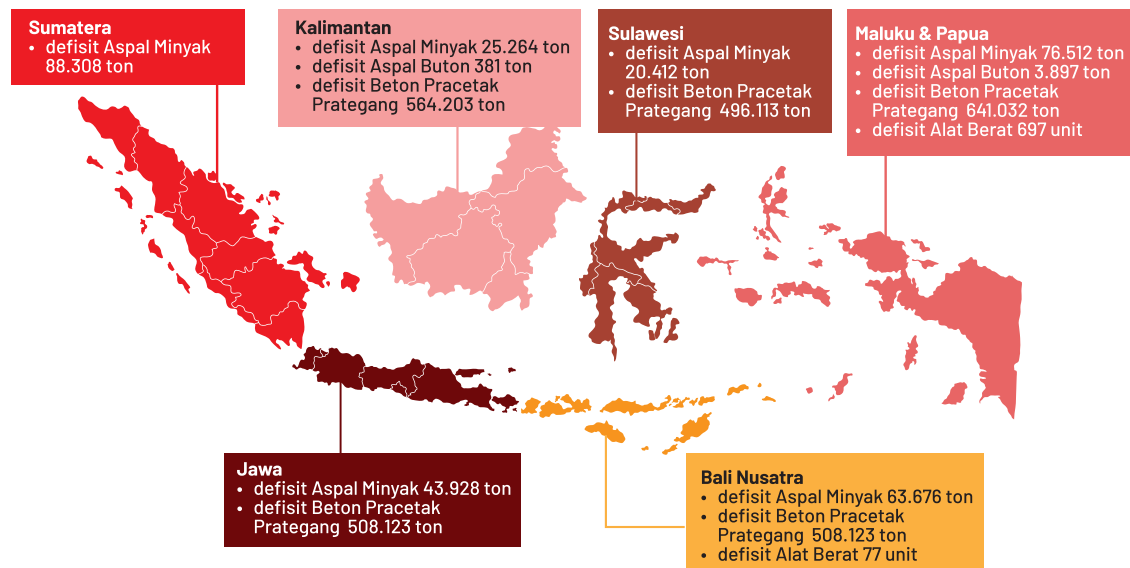
• Tenaga Kerja Konstruksi

Tenaga kerja konstruksi berkontribusi 10 % terhadap tenaga kerja nasional. Jumlah tenaga kerja konstruksi pada tahun 2020 mencapai 8.066.497 orang yang terdiri atas tenaga ahli dan tenaga terampil (BPS, 2020). Selanjutnya dengan rata-rata anggaran Kementerian PUPR 2015-2020 sebesar Rp110 triliun per tahun, maka dibutuhkan 1,5 juta Tenaga Kerja Konstruksi per tahun (Asumsi Rp1 triliun dibutuhkan 14.000 TKK). Pada tahun 2020, LPJK telah menerbitkan 991.232 sertifikat yang terdiri atas 273.682 Ahli (28%) dan 717.550 Terampil (72%).

• Supply Demand Material Konstruksi

Material menjadi hal yang penting dalam konstruksi suatu bangunan. Menurut penelitian Cristian Halim, Maximillian M. S. D, Budiman Proboyo, dan Indriani Santoso dalam “proporsi komponen biaya harga bahan, upah dan alat pada proyek konstruksi bangunan tinggi” disampaikan bahwa untuk struktur bawah komponen biaya bahan mencapai 87.16%, biaya upah 10.78% dan biaya alat 2.05%.

Sedangkan untuk biaya pekerjaan beton bertulang struktur atas komponen biaya bahan 86.73%, lalu diikuti dengan biaya upah 11.98% biaya alat 1.29%. Dengan demikian pemenuhan kebutuhan material konstruksi sangat krusial dalam penyelenggaraan konstruksi. Data menunjukkan bahwa seluruh wilayah di Indonesia masih mengalami defisit



Gambar 3.5.5. Peta Keseimbangan Supply Demand MPK 2020

Sumber : Ditjen Bina Konstruksi, Kementerian PUPR



aspal minyak, daerah sumatera telah tercukupi kebutuhan beton pracetak prategang sementara itu untuk material semen telah mencukupi untuk seluruh wilayah indonesia.

- **Supply Demand Peralatan Konstruksi**

Sebagian besar wilayah indonesia telah tercukupi kebutuhan peralatan konstruksi kecuali wilayah Bali Nusra (defisit 77 unit) dan wilayah Maluku Papua (defisit 697 unit).

- **Badan Usaha Jasa Konstruksi (BUJK)**

Menurut Undang-Undang 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi, badan usaha jasa konstruksi pasal 20 dikualifikasikan menjadi BUJK perseorangan, BUJK kecil, BUJK menengah dan BUJK Besar. Penetapan kualifikasi usaha tersebut dilaksanakan melalui penilaian terhadap (1) terhadap penjualan tahunan; (2) kemampuan keuangan; (3) ketersediaan tenaga kerja konstruksi; dan (4) kemampuan dalam penyediaan peralatan konstruksi.

Pertumbuhan BUJK kecil, menengah dan besar menunjukkan peningkatan dalam kurun 2015-2020. Jumlah Total BUJK naik dari 115.220 (2015) menjadi 143.817 (2020) dengan nilai peningkatan sebesar 20 %.

TREN INDUSTRI KONSTRUKSI GLOBAL

Dalam buku *"Shaping the the future of construction a breakthrough of in mindset and technology, WEF 2016* menjelaskan bahwa isu industri konstruksi ke depan adalah sebagai berikut :

1. Pasar dan Pelanggan (*Market and customer*)
65 % pasar konstruksi ke depan akan berada pada negara berkembang, 1 dari 2 perusahaan EPC akan *go global*, akan lebih banyak proyek dengan nilai besar dan kompleksitas tinggi, tuntutan infrastruktur yang dibangun harus mempunyai umur rencana yang panjang serta kebutuhan pembiayaan infrastruktur yang semakin besar.

2. Keberlanjutan dan Ketahanan (*Sustainability and Resilient*)

Konsumsi terbesar material adalah industri konstruksi yang tentu saja jika terjadi kelangkaan material maka industri konstruksi ini sangat rentan terhadap kelangkaan sumber daya material, kebutuhan akan pengendalian terhadap limbah konstruksi, kebutuhan membangun infrastruktur yang adaptif terhadap bencana, efisiensi energi dan mengurangi dampak buruk terhadap perubahan lingkungan, serta kewaspadaan terhadap ancaman cyber.

TAHUN	BUJK PERORANGAN	BUJK KECIL	BUJK MENENGAH	BUJK BESAR	TOTAL
2015	32	100.466	13.952	802	115.220
2016	77	124.170	18.687	1.005	143.862
2017	109	115.055	19.124	1.983	136.162
2018	150	117.006	21.434	2.145	140.585
2019	145	118.666	21.745	1.941	142.352
2020	92	119.423	22.384	2.010	143.817
TOTAL					821.998

Gambar 3.5.6. Komposisi BUJK Nasional (LPJKN, 25 Maret 2021)

3. Lingkungan sosial dan tenaga kerja (*Society and Workforces*).

Isu lingkungan sosial ke depan adalah urbanisasi dan krisis rumah sehat, kenyamanan lingkungan terbangun, sedangkan kompetensi tenaga kerja konstruksi menjadi hal yang perlu ditingkatkan serta politisasi industri konstruksi.

4. Politik dan Peraturan (*Politics and Regulation*).

Isu di bidang ini antara lain peraturan yang tumpang tindih dan kompleks dan perizinan yang terlalu lambat dan korupsi.

Beberapa kendala teridentifikasi menyebabkan sektor konstruksi mengalami perlambatan perkembangan yang dipengaruhi oleh (1) terlambat dalam melakukan inovasi dan adopsi terhadap teknologi terkini, (2) lemahnya pengawasan, (3) lemahnya kerjasama antar *stakeholder*, (4) kultur perusahaan yang masih konservatif serta (5) kurangnya talenta-talenta di industri konstruksi serta lemahnya pengembangan SDM. Merespon hal tersebut maka *World Economic Forum (WEF)* menyusun *Industry Transformation Framework* (Gambar 3.5.7) yang berisi rencana aksi sebagai berikut :

1. Level Pemerintah (Government Level)

Pemerintah berperan sebagai regulator dan penyusun kebijakan melakukan harmonisasi terhadap peraturan, standar dan meningkatkan efisiensi perizinan. Mendorong pelaku usaha jasa konstruksi untuk dapat masuk ke pasar internasional dengan memberi dukungan bagi pelaku usaha dalam akses pasar Jasa Konstruksi internasional dan juga memberikan perlindungan bagi pelaku usaha dalam akses pasar Jasa Konstruksi internasional. Meningkatkan peran penelitian (R&D), akselerasi adopsi teknologi serta meningkatkan peran pendidikan dalam meningkatkan kompetensi. Dalam tataran proyek

melalui kebijakan pengadaan barang dan jasa meningkatkan efisiensi dan efektivitas melalui modernisasi pengadaan barang dan jasa.

Mckinsey dalam buku *route to higher productivity* (2017) menyampaikan bahwa ada 7 area yang dapat meningkatkan produktivitas sektor konstruksi sebesar 50-60% yaitu dengan (1) melakukan harmonisasi peraturan, (2) memperbaiki Kontrak Kerja Konstruksi, (3) memperbaiki perencanaan, (4) meningkatkan kinerja sistem pengadaan barang dan jasa serta sistem rantai pasok, (5) Meningkatkan penyelenggaraan konstruksi, (6) Melakukan inovasi serta (7) meningkatkan kompetensi tenaga kerja konstruksi.

Pemerintah Turki dalam rencana strategis industri konstruksi turki menyampaikan 6 kunci dalam meningkatkan kinerja industri konstruksi yaitu : (1) Penataan kelembagaan dan kolaborasi serta peningkatan *image* industri, (2) Ekspansi konstruksi, melakukan akreditasi dan sertifikasi dan penataan insentif (3) Meningkatkan kinerja regulasi, (4) Peningkatan penggunaan MPK dalam negeri, (5) Mengembangkan alternatif pembiayaan infrastruktur, dan (6) Meningkatkan penelitian dan pengembangan (R&D) serta peningkatan kompetensi sumber daya manusia.

2. Level Industri (Sektor Level)

Industri konstruksi terus berkembang sesuai zamannya. Industri konstruksi saat ini cenderung terfragmentasi, kompleksitas tinggi, dan berorientasi kepada proyek. Tucker et. al. (2001) telah mengidentifikasi akibat dari fragmentasi ini berupa meningkatnya biaya pelaksanaan, keterlambatan, konflik dan perselisihan, hingga ketidakefisienan industri konstruksi itu sendiri. (BPSDM, 2017). Industri konstruksi kedepan



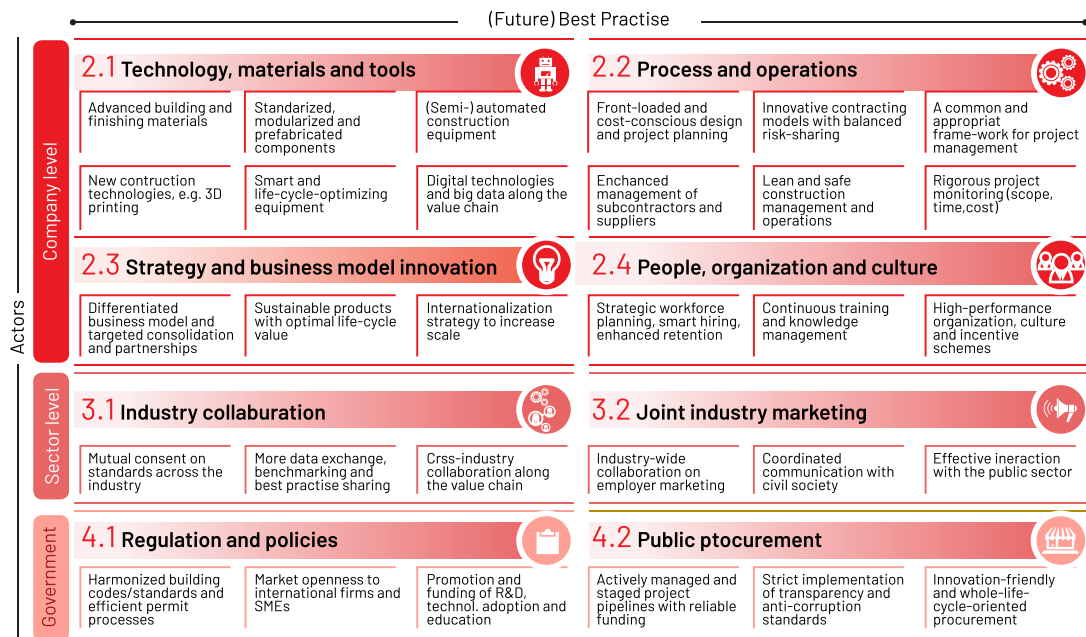
akan lebih terstandarisasi, terkonsolidasi dan terintegrasi dalam penyelenggaraan konstruksi. Pada *level* industri, rencana aksi yang dilakukan adalah dengan melakukan kerjasama dengan semua *stakeholder* terkait. Koordinasi dan komunikasi dengan masyarakat industri konstruksi menjadi hal yang penting dilakukan. Kerjasama yang dilakukan dapat berupa pertukaran data, berbagi pengetahuan dan praktek lapangan.

3. Level Perusahaan (Company Level)

Dalam skema rantai pasok industri konstruksi, badan usaha jasa konstruksi menempati tier 1. Di *level* perusahaan respon yang dilakukan adalah dengan penggunaan material, peralatan dan metode konstruksi terkini serta meningkatkan kinerja dalam proses dan operasi penyelenggaraan konstruksi.

MENUJU INDUSTRI KONSTRUKSI INDONESIA 2045

Bagaimana potret industri konstruksi Indonesia 2045? Industri konstruksi Indonesia 2045 disandarkan pada tujuan penyelenggaraan jasa konstruksi (UU 2/2017) tercapainya kondisi industri konstruksi yang (1) Miliki struktur usaha yang kukuh, andal, berdaya saing tinggi, dan hasil Jasa Konstruksi yang berkualitas, (2) Tertib dalam penyelenggaraan Jasa Konstruksi yang menjamin kesetaraan kedudukan antara pengguna Jasa dan Penyedia Jasa dalam menjalankan hak dan kewajiban, serta meningkatkan kepatuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; (3) Partisipasi masyarakat di bidang Jasa Konstruksi yang tinggi, (4) Sistem Jasa Konstruksi yang mewujudkan keselamatan



Gambar 3.5.7. Industry Transformation Framework

Sumber : Shaping the the future of construction a breakthrough of in mindset and technology, WEF 2016

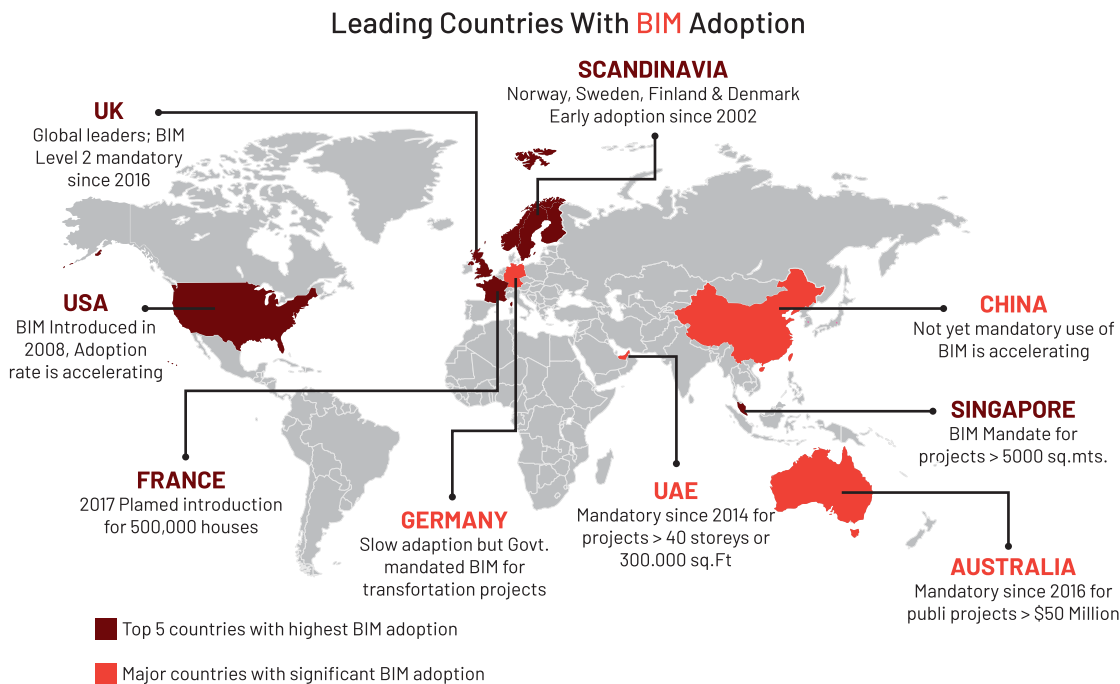
publik dan menciptakan kenyamanan, (5) Tata kelola penyelenggaraan Jasa Konstruksi yang baik (6) Terintegrasi nilai tambah dari seluruh tahapan penyelenggaraan Jasa Konstruksi lingkungan terbangun. Catatan penting dengan memperhatikan tren global dan kondisi industri konstruksi nasional maka industri konstruksi Indonesia 2045 difokuskan kepada 4 pilar utama, yaitu (1) Produktivitas, (2) Kualitas dan Keselamatan, (3) Kerjasama dan (4) Inovasi. Dalam upaya mewujudkan hal-hal tersebut maka industri konstruksi Indonesia perlu fokus kepada hal-hal sebagai berikut :

a. Tenaga Kerja Konstruksi Maju

Kemajuan tenaga kerja konstruksi ditandai dengan penguasaan ilmu pengetahuan dan keterampilan tenaga kerja konstruksi. Penguasaan terhadap komputasi konstruksi,

penguasaan terhadap metode konstruksi terkini menjadi hal yang sangat penting dalam menuju tenaga kerja konstruksi yang dapat menjawab kebutuhan konstruksi mendatang. Tren komputasi konstruksi global ke depan adalah penguasaan terhadap *Building Information Modelling* (BIM).

Dalam rangka penguasaan IPTEK Tenaga Kerja Konstruksi maka perlu didukung oleh rencana aksi antara lain adalah dengan penataan kebijakan dan standar kompetensi (harmonisasi), pemantapan pelatihan konstruksi, kolaborasi antara perguruan tinggi, pemerintah dan pelaku industri dalam membuat *center of excellent* komputasi konstruksi di Indonesia.



Gambar 3.5.8. Negara dengan Adopsi BIM terbesar



.....
Bendungan Jatigede,
Sumedang, Jawa Barat

- b. Sumber Daya Konstruksi yang Andal
Keandalan Sumber Daya Konstruksi adalah terjadinya keseimbangan antara kebutuhan dan ketersediaan baik dari sisi material, peralatan dan lainnya. Keseimbangan tersebut tidak hanya dari sisi jumlah tetapi juga dari sisi mutu.
- c. Konstruksi modern
Ke depan konstruksi akan menitik beratkan kepada efisiensi dan efektivitas serta berkelanjutan. Penggunaan teknologi maju seperti teknologi modular dan prafabrikasi, penggunaan *Artificial Intellegent*, *3d Scanning* dan *photometry* akan meningkatkan kecepatan, keamanan, mutu dan keselamatan konstruksi.
- d. Mandiri berbasis R&D
Beberapa material dan peralatan dalam negeri masih bergantung kepada impor. Industri konstruksi Indonesia 2045

diharapkan banyak riset/penelitian dan pengembangan di industri konstruksi. Produk-produk hasil riset/penelitian dan pengembangan terkoneksi dengan industri sehingga terjadi kolaborasi terintegrasi dan produk tersebut dapat diwujudkan dan digunakan maka oleh industri. Diharapkan pada tahun 2045 terjadi kemandirian material dan peralatan maupun metode konstruksi dalam negeri.

- e. Dominasi pasar konstruksi internasional
Tren kedepan pasar konstruksi 65% akan berada pada negara berkembang. Dengan industri konstruksi yang didukung oleh tenaga kerja konstruksi yang maju, keandalan sumber daya konstruksi, kemampuan melaksanakan konstruksi modern, R&D yang unggul dalam menghasilkan produk industri konstruksi maka peluang mendominasi pasar konstruksi negara-negara berkembang akan terbuka.

PENUTUP

Indonesia sebagai negara dengan pasar konstruksi terbesar di ASEAN dan no 4 di asia, potensi tenaga kerja konstruksi yang besar, kekayaan sumber daya alam menjadi modal dasar yang baik dalam mengembangkan industri konstruksi dalam negeri. Pemerintah dengan berbagai kebijakan terus mendorong industri konstruksi ini kemajuan industri konstruksi nasional. Dengan meningkatkan penguasaan iptek tenaga kerja konstruksi, meningkatkan keandalan sumber daya konstruksi, mendorong penerapan konstruksi modern, menggiatkan riset dalam rangka kemandirian dan kebijakan mendorong internasionalisasi jasa konstruksi serta didukung keterlibatan aktif dari para stakeholder maka cita cita mewujudkan industri konstruksi yang unggul 2045 dapat tercapai.

DAFTAR PUSTAKA

- Construction Leadership Council. *"Industry Skill Plan for The UK Construction Sector 2021 -2025"*. United Kingdom, 2020.
- Gizem Bilgin, Pinar Bilgin, Irem Dikmen, Talat Birgonul. *"Innovation Vision of the Turkish Construction Industry: A Comparative Qualitative Content Analysis of Strategic Roadmaps"*. Turki, 2018.
- Mckinsey Global Institute. *"Reinventing Construction: A Route To Higher Productivity"*. Mckinsey & Company, 2017.
- World Economic Forum. *"Shaping the Future of Construction: A Breakthrough in Mindset and Technology"*. Boston Consulting Group, 2016.
- Bon, R. (1988), *Direct and indirect resource utilization by the construction sector: the case of USA since World War II*, Habitat International, 12,49-74



Jembatan Kali Kuto, Batang, Jawa Tengah



Sekretariat Direktorat Jenderal. 2021. Paparan Profil Direktorat Jenderal Bina Konstruksi. Jakarta: Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, Kementerian PUPR.

Sekretariat Direktorat Jenderal. 2021. Paparan Sistem Informasi Jasa Konstruksi Terintegrasi. Jakarta: Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, Kementerian PUPR.

Sekretariat Direktorat Jenderal. 2020. Buku Informasi Statistik Jaa Konstruksi dan Capaian Pembinaan Konstruksi 2015-2020. Jakarta: Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, Kementerian PUPR.

Direktorat Jenderal Bina Konstruksi. 2020. Paparan Implementasi Kebijakan dan Program Pengembangan Kapasitas Kelembagaan dan SDM Pengadaan Barang/Jasa. Jakarta: Deputi Bidang Pengembangan dan Pembinaan Sumber Daya Manusia, Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah.

Direktorat Jenderal Bina Konstruksi. Naskah Akademik Undang-Undang Jasa Konstruksi. Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

Undang-undang:

Undang-undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja.

Undang-undang Nomor 02 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi.

Peraturan Pemerintah:

Peraturan Pemerintah (PP) tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 Tentang Jasa Konstruksi
Peraturan Pemerintah (PP) No. 22 Tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi





04

**PENGEMBANGAN
USAHA JASA
KONSTRUKSI**



PENYELENGGARAAN JASA KONSTRUKSI DI ERA INDUSTRI 4.0

Krishna Suryanto Pribadi

*Guru Besar Bidang Mitigasi Bencana Fakultas Teknik Sipil dan Lingkungan,
Institut Teknologi Bandung*

Biemo W. Soemardi

*Staf Pengajar Program Sarjana dan Pascasarjana Teknik Sipil,
Fakultas Teknik Sipil dan Lingkungan, Institut Teknologi Bandung*

LATAR BELAKANG DAN PENDAHULUAN

Istilah “Industri 4.0” mulai diperkenalkan pada tahun 2011, sebagai suatu gagasan untuk meningkatkan daya saing industri manufaktur Jerman (Lassi dkk, 2014). Sejak itu pemerintah Jerman menerapkan Industri 4.0 sebagai salah satu terobosan strategi teknologi majunya. Sejak itu Industri 4.0 menjadi topik yang menarik perhatian kalangan dunia usaha, para peneliti di perguruan tinggi maupun pusat-pusat penelitian (Herman dkk, 2015). Selanjutnya, Klaus Schwab, pendiri dan CEO dari *World Economic Forum*, memperkenalkan konsep revolusi industri 4.0 yang mengubah segala-galanya, menciptakan dunia dengan sistem manufaktur *virtual* dan fisik yang bekerja sama secara global antar sesamanya secara fleksibel (Schwab K, 2016), bahkan dalam revolusi industri ke 4 ini secara bersamaan muncul gelombang terobosan di berbagai bidang teknologi yang saling berinteraksi dalam domain fisik, digital dan biologi yang membedakannya dengan revolusi industri terdahulu. Revolusi ini membuka berbagai peluang baru bagi berbagai perusahaan dan lembaga-lembaga riset untuk membentuk masa

depan dunia, sekaligus menimbulkan dampak ekonomi yang sangat luas karena meningkatkan efektivitas operasional berbagai industri dan mengembangkan berbagai model bisnis, layanan dan produk-produk baru (Lasi dkk., 2014). Bahrin et al. (2016) merangkum bidang-bidang teknologi yang menjadi pendukung kunci dari Industri 4.0, mencakup integrasi sistem horizontal dan vertikal, *Internet of Things* (IoT), *cybersecurity*, *Cloud*, *analisis Big Data*, simulasi, *additive manufacturing* (3D printing), *augmented reality* dan robotika.

Lee & Lee (2015) menyatakan bahwa *Internet of Things* atau *Internet of Everything* atau Industrial Internet merupakan suatu paradigma teknologi baru berupa jaringan global mesin-mesin dan peralatan yang mampu berinteraksi satu sama lain, yang menghasilkan berbagai jenis produk dan layanan baru. Lima teknologi IoT yang saat ini telah sukses berkembang meliputi *radio frequency identification* (RFID), *wireless sensor networks* (WSN), *middleware* (perangkat lunak yang menghubungkan berbagai perangkat lunak lainnya, populer dengan sebutan *API-Application Programming Interface*), *cloud computing* dan berbagai perangkat lunak aplikasi IoT lainnya. Min Xu dkk. (2018) memprediksi peluang-peluang yang muncul dari revolusi industri 4.0, antara lain sebagai berikut : 1) mengecilnya hambatan (*barrier*) antara penemu (*inventor*) dan pasar, 2) peran lebih aktif dari kecerdasan buatan (AI), 3) integrasi berbagai teknik dan domain (*fusi*), 4) peningkatan kualitas hidup kita (robotika) dan 5) kehidupan yang terhubung (*Internet*).

Industri konstruksi yang oleh Moavenzadeh didefinisikan sebagai "*a sector of the economy which, through planning, design, construction, maintenance and repair, and operation,*

transforms various resources into constructed facilities" (Moavenzadeh, 1978) juga memiliki banyak peluang untuk memanfaatkan Industri 4.0 dalam rangka meningkatkan efisiensi dan produktivitasnya. Industri konstruksi berkontribusi besar bagi pembangunan ekonomi negara-negara di dunia. Secara global, industri konstruksi memberikan lapangan kerja sebesar 100 juta orang, dengan kontribusi terhadap GDP rata-rata 6%, dengan nilai tambah sebesar 5% dari GDP di negara-negara maju dan 8% dari GDP di negara-negara berkembang (*Market Prospects*, 2021). Pasar global konstruksi diperkirakan akan meningkat dari US\$11.491,42 miliar pada 2020 mencapai US\$12.526,4 miliar pada 2021, pada tingkat pertumbuhan tahunan berganda (CAGR) sebesar 9%. Meskipun ada dampak dari pandemi COVID-19, pasar ini diperkirakan akan tetap meningkat hingga mencapai nilai US\$16.614,18 milyar pada 2025 dengan CAGR sebesar 7% (*BusinessWire*, 2021), dengan tingkat pertumbuhan terbesar di wilayah Asia Pasifik dengan segmen pasar sebesar 42%, yang sangat dipengaruhi oleh pertumbuhan pasar baru (*emerging markets*), khususnya di negara-negara China, Brazil, India, Saudi Arabia dan Indonesia. Robinson dkk. (2021) memperkirakan bahwa di tahun 2030, antara China, India, US, dan Indonesia akan menghasilkan 58.3% pertumbuhan global dalam *output* konstruksi. Pertumbuhan *output* konstruksi diperkirakan mencapai rata-rata 3.6% per tahun dari 2020 hingga 2030, sementara antara 2020 dan 2025 sendiri diperkirakan akan mencapai 4.5% per tahun. Suatu tingkat pertumbuhan yang bahkan lebih tinggi dari sektor manufaktur dan jasa, yang dipicu oleh adanya upaya percepatan pemulihan dari dampak COVID-19 yang didukung oleh pemerintahan di berbagai negara. Belanja konstruksi yang mencapai 13% dari GDP global

pada tahun 2020, diperkirakan akan meningkat menjadi 13.5% dari GDP global pada tahun 2030.

Di Indonesia, kontribusi konstruksi terhadap PDB antara 2016-2020 cukup tinggi, yaitu berkisar dari 9.80% hingga 10.12% (dalam harga tetap 2020). Sementara itu nilai konstruksi yang diselesaikan di Indonesia pada tahun 2018 mendekati Rp 1271, 9 triliun, yang berarti meningkat sebesar 11, 24% dibandingkan tahun sebelumnya.

Meskipun sedemikian besarnya kontribusi ekonomi dari kegiatan konstruksi secara global, Hossain dan Nadeem (2019) berpendapat bahwa secara umum produktivitas dan tingkat penerapan teknologi maju di industri konstruksi masih rendah. Pemanfaatan mekanisasi/komputerisasi dan pemanfaatan robot masih minimum, meskipun sebenarnya digitalisasi, otomatisasi dan integrasi memberikan peluang yang sangat besar bagi peningkatan produktivitas dan kualitas produk. Dengan semakin berkembangnya teknologi digital dan otomasi dalam konteks Industri 4.0, maka peluang untuk mendorong industri konstruksi untuk mengadopsi teknologi dari Industri 4.0, yang dalam pembahasan selanjutnya akan disebut sebagai Konstruksi 4.0, menjadi semakin terbuka karena investasinya menjadi semakin terjangkau bagi industri konstruksi.

Dalam konteks penerapan Industri 4.0 di Indonesia, pemerintah melalui Kementerian Perindustrian telah meluncurkan program *Making Indonesia 4.0*, yang menjadi titik awal dari dimulainya Revolusi Industri 4.0 di Indonesia (Annon, 2018). Program ini mencakup 10 prioritas nasional untuk 5 sektor industri

prioritas, yaitu sektor makanan dan minuman, tekstil dan busana, otomotif, elektronika dan kimia. Kesepuluh prioritas nasional tersebut adalah : (1) perbaikan alur aliran material, (2) mendesain ulang zona industri, (3) akomodasi standar *sustainability* (4) pemberdayaan UMKM, (5) membangun infrastruktur digital nasional (6) menarik investasi asing, (7) peningkatan kualitas, SDM (8) pembentukan ekosistem inovasi, (9) menerapkan insentif investasi teknologi, dan (10) harmonisasi aturan dan kebijakan. Penerapan program *Making Indonesia 4.0* ini perlu memperhatikan dan menangani berbagai hambatan yang ada terhadap implementasi Industri 4.0 dalam industri manufaktur di Indonesia, yang oleh Partama dkk. (2019) telah dikaji dan ditemukan bahwa biaya investasi yang tinggi, masalah kompleksitas dalam pengintegrasian dan kurangnya dukungan manajemen menjadi prioritas hambatan yang harus diselesaikan terlebih dahulu. Momentum *Making Indonesia 4.0* ini merupakan peluang yang baik bagi Indonesia untuk mendorong pemanfaatan Industri 4.0 dalam industri konstruksi di Indonesia, yang dapat disebut sebagai Konstruksi Indonesia 4.0

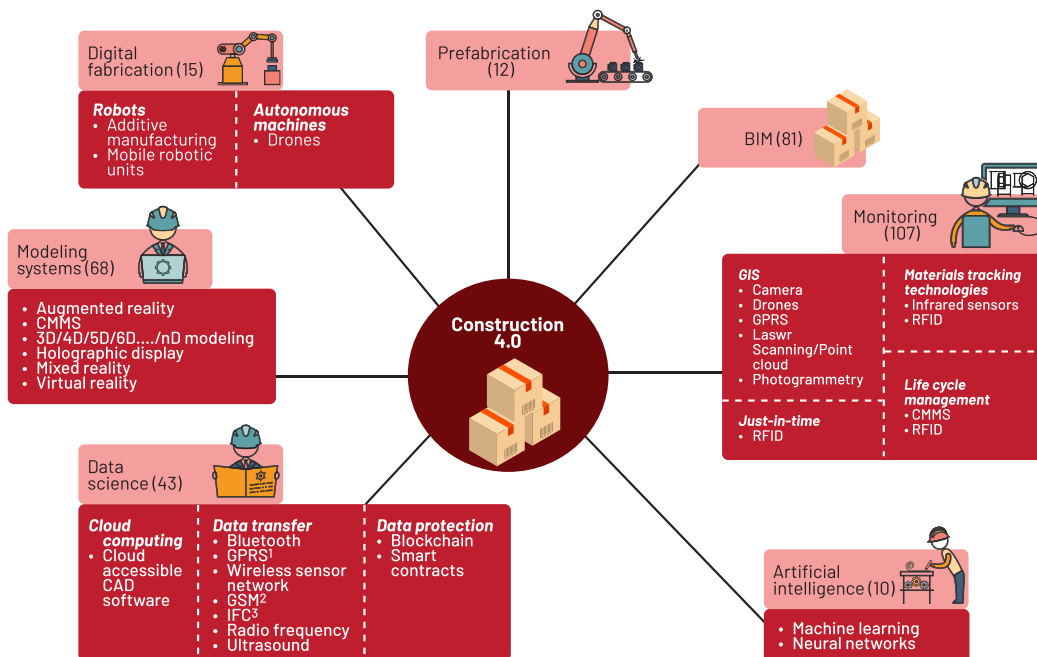
Dalam pembahasan selanjutnya akan dikaji perkembangan global dari teknologi digital dalam industri konstruksi, kemudian akan dibahas tentang perkembangan industri konstruksi di Indonesia dalam penerapan Industri 4.0 atau Konstruksi 4.0 dan kemudian akan dibahas beberapa pemikiran terkait penyelenggaraan jasa konstruksi di era Industri 4.0 di Indonesia, yang merupakan sumbang saran bagi peningkatan penyelenggaraan jasa konstruksi di Indonesia berbasis Industri 4.0.



PERKEMBANGAN GLOBAL TEKNOLOGI DIGITAL DALAM INDUSTRI KONSTRUKSI

Sejak konsep Industri 4.0 diperkenalkan di Jerman pada tahun 2011, berbagai penelitian dan kajian teknologi dan sistem telah dikembangkan oleh berbagai kalangan, baik industri maupun para akademisi-peneliti. Di bidang konstruksi, penelitian dengan tema Konstruksi 4.0 sudah banyak dilakukan. Perrier dkk. (2020), meneliti trend riset dalam pemanfaatan teknologi 4.0 di bidang konstruksi, mulai tahun 2009 sampai tahun 2020. Hasil kajiannya menunjukkan bahwa kajian-kajian terkait Konstruksi 4.0 terkait erat dengan tahapan-tahapan konstruksi, dengan topik-topik terkait proses-proses manajemen kualitas, risiko, keselamatan dan kesehatan kerja.

Berbeda dengan sektor manufaktur yang banyak menghasilkan solusi-solusi manajemen bisnis secara terintegrasi, di industri konstruksi tidak ditemukan solusi tunggal terintegrasi. Meskipun implementasi BIM terintegrasi banyak mewarnai penerapan Industri 4.0 dalam konstruksi, banyak ditemukan munculnya solusi teknologi tidak terintegrasi. Teknologi-teknologi ini banyak berkaitan dengan sains data, fabrikasi digital, prefabrikasi, BIM, *artificial intelligence* (AI), sistem pemodelan (*Augmented Reality/Virtual Reality*, pemodelan n-dimensi) atau teknologi-teknologi terkait monitoring, misalnya GIS (*laser scanning*, *drones*, *Unmanned Aerial Vehicles/UAVs*), *photogrammetry*, GPS dan penelusuran material (*RFID tags*). Gambar 4.1.1. memperlihatkan rangkuman dari teknologi tersebut.



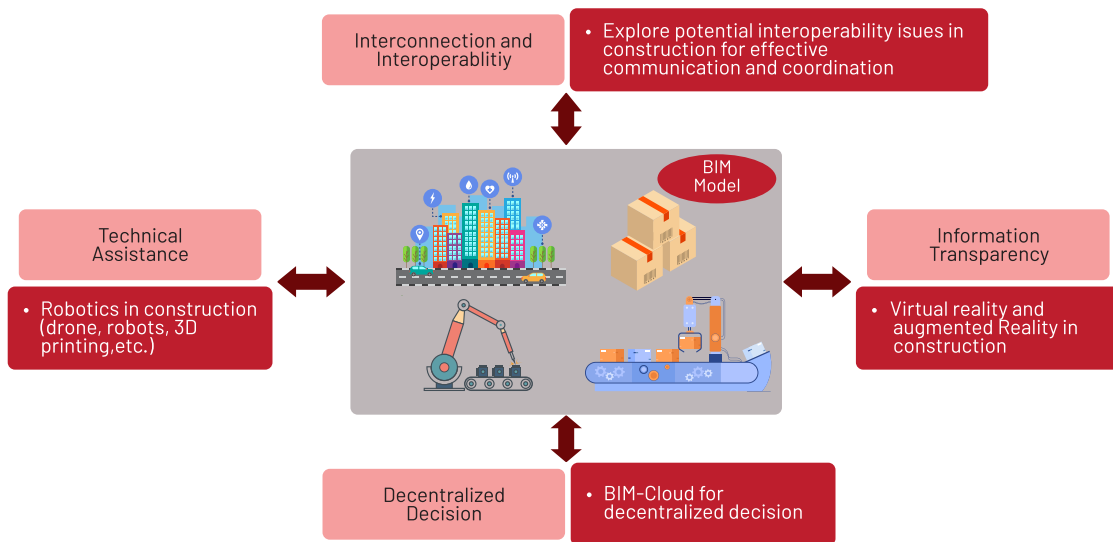
¹GPRS : General Packet Radio System, ²GSM : Global System for Mobile communication
³IFC : Industry Foundation Classes

Gambar 4.1.1. Kerangka-kerja Konsep Konstruksi 4.0

Sumber : Perrier dkk., 2020

Hossain dan Nadeem (2019) mengemukakan definisi Konstruksi 4.0 yang ditetapkan oleh FIEC (Federasi Industri Konstruksi Eropa) sebagai *counterpart* dari Industri 4.0 dalam industri Arsitektur, Rekayasa dan Konstruksi (AEC), yang mengacu kepada digitalisasi dari industri konstruksi. Rastogi dalam (Hossain & Nadeem, 2019) juga menyatakan bahwa tujuan utama dari Konstruksi 4.0 adalah untuk menciptakan situs digital konstruksi yang dapat memantau seluruh

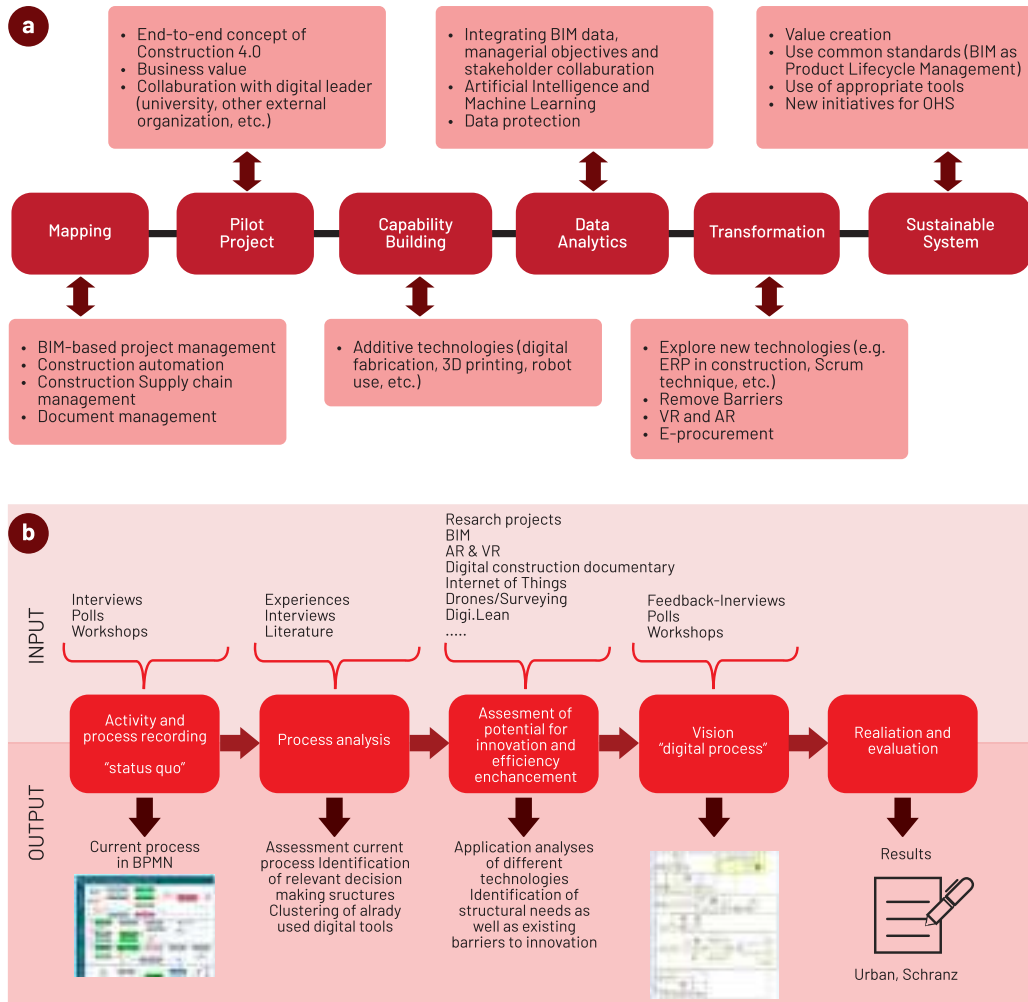
progress di dalam seluruh daur hidup proyek dengan menggunakan berbagai teknologi. Konstruksi 4.0 tidak hanya mengubah proses konstruksi, tetapi juga mengubah struktur organisasi dan proyek dan mengubah pendekatan terfragmentasi menjadi suatu industri yang terintegrasi. *Gambar 4.1.2* memperlihatkan prinsip-prinsip rancangan Konstruksi 4.0 dari Hossain & Nadeem (2019).



Gambar 4.1.2. Prinsip-prinsip Rancangan Konstruksi 4.0
Sumber : Hossain & Nadeem, 2019

Teknologi	Tingkat Penerapan									
iBIM										
AR										
VR										
Robotika										
Cetakan 3D										
AI										
Drone										

Gambar 4.1.3. Gambaran Peta-jalan Konstruksi 4.0
Sumber : El Jazzar dkk, 2020



Gambar 4.1.4. Kerangka kerja implementasi Konstruksi 4.0

(a) Kerangka Implementasi Konstruksi 4.0 pada suatu perusahaan (Hossain & Nadeem, 2019);
(b) Proses Implementasi Konstruksi 4.0 (El Jazzer dkk., 2020)

El Jazzer dkk (2020) membahas implementasi Konstruksi 4.0 pada industri, mencakup 7 teknologi, yaitu: iBIM, AR, VR, robotika, pencetakan 3D, AI, *drone*. Penerapan ke 7 teknologi ini dibahas dalam seluruh tahapan siklus hidup proyek konstruksi, yaitu perencanaan, perancangan, konstruksi dan

pengelolaan fasilitas. El Jazzer dkk (2020) juga mengusulkan sebuah peta jalan implementasi Konstruksi 4.0 (Gambar 4.1.3), serta integrasi dan konektivitas antar teknologi tersebut, serta kebutuhan-kebutuhan yang harus dipenuhi untuk pencapaiannya.

Dalam implementasi Konstruksi 4.0, El Jazzar dkk (2020) menekankan pentingnya mengubah cara berpikir (*mindset*) menjadi berorientasi proses sebagai pengganti pendekatan berbasis proyek secara tradisional. Hal ini mengharuskan semua pihak terlibat dalam mendigitalisasi semua proses yang ada, yang tentunya membutuhkan investasi besar dan membutuhkan pemikiran ulang dari proses-proses yang selama ini dilakukan. Perubahan *mindset* ini juga mengharuskan adanya investasi digital yang menyeluruh terhadap sistem penyelenggaraan proyek, dan tidak terbatas kepada proyek-proyek secara individu, karena investasi yang mahal tersebut harus dapat dikapitalisasi dan ditanggung oleh seluruh proyek yang ditangani.

Untuk mengimplementasikan Konstruksi 4.0 dalam industri konstruksi, terdapat 2 konsep kerangka kerja implementasinya yang dikemukakan oleh Hossain & Nadeem (2019) dan El Jazzar (2020). Seperti diperlihatkan pada Gambar 4.1.4 (a) dan (b) kedua pendekatan dari *framework* tersebut tidak terlalu berbeda jauh.

(a) Kerangka Implementasi Konstruksi 4.0 pada suatu perusahaan (Hossain & Nadeem, 2019); (b) Proses Implementasi Konstruksi 4.0 (El Jazzar dkk., 2020)

Selanjutnya, Robert Prieto (2021), dalam telaahnya mengenai Konstruksi 4.0, menggambarkan peluang penerapan Konstruksi 4.0 serta hambatan dan Tantangan terhadap penerimaan dan penerapan Konstruksi 4.0, yang dirangkum sebagai berikut.

Peluang yang didapat dari penerapan Konstruksi 4.0:

- Peningkatan keselamatan melalui penggunaan robot untuk melakukan

pekerjaan-pekerjaan yang berbahaya, berulang, dan di bawah tekanan.

- Peningkatan keselamatan melalui kesadaran keselamatan yang lebih besar dalam pengaturan *cyber*-fisik.
- Kesadaran dinamis kinerja operasi konstruksi dan status lokasi proyek secara keseluruhan.
- Identifikasi risiko konstruksi yang muncul (keselamatan, kinerja, rantai pasok, dan lain-lain)
- Peningkatan produktivitas dari arus informasi yang lebih baik (transparansi, kepercayaan, ketepatan waktu).
- Analisis prediktif memanfaatkan pembelajaran dari pemanfaatan aplikasi.
- Enabler untuk mengatasi masalah proses industri yang diberikan sebagai bagian dari restrukturisasi industri.
- Perpanjangan model digital ke dalam periode operasi memperkuat fokus kinerja siklus hidup.
- Peningkatan simulasi sarana dan metode dan pengujian simulasi dan pengembangan rencana muka kerja.
- Populasi perpustakaan objek pengetahuan yang kaya-data.

Hambatan terhadap keberterimaan dan implementasi Konstruksi 4.0:

- Struktur industri yang terfragmentasi (bervariasi dalam skala dan tingkat kematangannya).
- Secara historis tingkat adopsi teknologi dalam industri konstruksi rendah
- Persepsi nilai yang berbeda antara tingkat eksekutif dan tingkat operasional.
- Hambatan dari sifat konstruksi yang cenderung *custom-made*, pendekatan proyek.



- Masih lemahnya transparansi dan transmisi informasi.
- Keberterimaan politik dan sosial (ketakutan berkurangnya lapangan kerja bagi tenaga kerja konstruksi)
- Tantangan teknologi, mengingat sifat konstruksi dan lingkungan konstruksi.
- Biaya perawatan teknologi yang cenderung tinggi.
- Terbatasnya keterampilan dasar yang relevan dalam industri konstruksi.
- Mekanisme industri dan investasi yang tidak memadai bagi R&D.
- Tantangan yang muncul terhadap inovasi sistemik.
- Kurangnya kesiapan standar industri dan lambatnya perluasan standar Industri 4.0 yang ada ke Konstruksi 4.0.

GAMBARAN UMUM KONDISI INDUSTRI KONSTRUKSI DI INDONESIA

Dalam dua dekade terakhir ini, meskipun secara umum struktur dan pasar industri konstruksi Indonesia tidak mengalami perubahan yang berarti, kinerja konstruksi dalam pembangunan infrastruktur nasional telah meningkat dengan pesat (Suraji dan Soemardi, 2020). Pasar konstruksi masih didominasi oleh client pemerintah pada proyek-proyek infrastruktur publik dan pihak swasta untuk investasi pembangunan perumahan dan gedung-gedung komersial. Namun demikian investasi swasta, dengan atau tanpa bantuan modal asing, juga mulai meningkat pada berbagai proyek-proyek infrastruktur, khususnya di sektor-sektor transportasi, telekomunikasi dan energi, melalui mekanisme Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU). Konstruksi yang tidak lagi berfokus pada pemenuhan permintaan

semata (*demand oriented*) kini dituntut untuk mampu menciptakan iklim permintaan akan produk-produk konstruksi (*supply push*), sebagai alternatif penggerak perekonomian nasional. (Soemardi dan Rivai, 2020).

Sementara penyediaan infrastruktur publik strategis, seperti jalan dan jembatan, atau bangunan fasilitas sumberdaya air, masih bertumpu pada investasi pemerintah, peningkatan kebutuhan infrastruktur dengan nilai ekonomi yang kompetitif juga mulai menarik minat investasi pihak swasta. Perkembangan pola investasi di sektor infrastruktur publik ini tentunya juga berpengaruh pada karakteristik pasar, pembiayaan dan usaha jasa konstruksinya. Jika sebelumnya kontraktor di Indonesia sangat mengandalkan pembiayaan dari proyek-proyek pemerintah, saat ini semakin banyak kontraktor besar BUMN yang tidak lagi berperan sebagai pelaksana tetapi mulai melebarkan lingkup usahanya. Model bisnis konstruksi yang semula lebih bersifat G to B menjadi B to B mulai mengedepankan peran swasta sebagai penggerak dalam pembangunan infrastruktur nasional.

Sejalan dengan itu, pola penyelenggaraan konstruksi (*delivery method*) juga mulai mengalami perubahan dari pola tradisional *design-bid-build* menjadi *design-build/EPC*, dari pembiayaan langsung oleh pengguna jasa (DBO atau DBMO) menjadi tidak langsung (BOT atau DBOT); bergerak dari kuadran IV ke kuadran I dan II dalam *the Quadrant Framework* (Miller, 2000). Kondisi ini menyebabkan perusahaan konstruksi di Indonesia kini menghadapi risiko yang lebih besar, terutama yang menyangkut risiko ekonomi dan finansial. Karenanya mereka juga harus mampu meningkatkan kapasitas

diri dari sekedar pelaksana menjadi pemilik dan operator infrastruktur dengan struktur dan mekanisme pendanaan dan pengelolaan yang lebih kompleks.

Dalam tahun-tahun mendatang peran swasta diharapkan akan lebih meningkat. Berbagai proyek besar nasional, seperti Ibu Kota Baru Negara (IKN) di Kalimantan Timur tentunya juga mengharapkan peran serta swasta. Namun demikian tantangan yang dihadapi menjadi lebih berat di tengah adanya tekanan pandemi COVID-19. Salah satu upaya yang dapat dilakukan oleh perusahaan konstruksi dalam menghadapi berbagai tantangan ini adalah dengan memanfaatkan keunggulan teknologi yang tersedia dalam era industri 4.0.

Dalam kurun waktu 20 tahun terakhir ini, teknik dan teknologi konstruksi di Indonesia telah berkembang cukup pesat, meskipun masih sangat tergantung pada teknologi import. Tiga hal yang menonjol dalam pemanfaatan teknologi konstruksi adalah mekanisasi, teknologi informasi dan proses produksi. Melalui tiga hal ini, secara perlahan industri konstruksi Indonesia mulai berubah. Penggunaan peralatan mekanik merupakan keniscayaan dalam menangani pekerjaan konstruksi yang kompleks dan dengan magnitudo yang tidak dapat lagi ditangani oleh tenaga kerja tradisional. Ereksi dan instalasi *girder* struktur jembatan dan pekerjaan terowongan Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung atau proyek-proyek infrastruktur besar lainnya tidak mungkin terlaksana tanpa bantuan peralatan mekanik yang sangat besar. Dalam waktu bersamaan penggunaan teknologi digital atau IT dan konsep *digital twin*, seperti pada teknologi BIM dan visualisasi dalam bentuk

Virtual Reality/Augmented Reality sudah mulai banyak digunakan dalam perencanaan dan perancangan pembangunan infrastruktur. Terakhir pada proses produksi. Konstruksi tidak lagi terbatas pada aktivitas konstruksi di tempat (*in situ*), tetapi sebagian sudah mulai bergeser menjadi proses semi-manufaktur. Prefabrikasi saat ini telah menjadi bagian dari rangkaian proses (*process chain*) konstruksi, dimana proses produksi berulang untuk menghasilkan produk secara massal telah membantu meningkatkan efisiensi dan produktivitas (Wiguna, dkk., 2020). Penggunaan proses prefabrikasi untuk konstruksi di Indonesia juga telah mulai menerapkan konsep konstruksi modular, sebagaimana telah dibuktikan oleh PT Wika Gedung.

Sebagai entitas usaha, perusahaan-perusahaan konstruksi juga sudah mulai banyak menerapkan konsep-konsep manajemen modern untuk meningkatkan kinerja usahanya. Kompleksitas dan ukuran bisnis yang semakin meningkat membutuhkan metoda pengelolaan sumberdaya yang lebih lengkap akurat. Penerapan *Enterprise Resources Planning* telah mulai dilakukan di beberapa perusahaan konstruksi seperti PP Pembangunan Perumahan.

Di masa mendatang konstruksi bukan lagi merupakan upaya tunggal, tetapi merupakan suatu proses yang memanfaatkan dan menyatukan berbagai spesialisasi. Dalam hal ini aspek integrasi dan kolaborasi akan menjadi landasan utama pelaksanaan konstruksi di Indonesia, dan teknologi digital memberikan peluang untuk memfasilitasi kebutuhan tersebut.



PENYELENGGARAAN JASA KONSTRUKSI (PROJECT DELIVERY SYSTEM) DI INDONESIA

Saat ini penyelenggaraan konstruksi masih didominasi dengan konsep tradisional *design-bid-build*. Berbagai pengalaman menunjukkan bahwa penerapan konsep ini belum mampu memenuhi harapan berdaya saing, akuntabel dan bermutu. Kesenjangan antara perencanaan-perancangan dengan pelaksanaan konstruksi masih menjadi alasan utama terjadinya berbagai tuntutan dan perselisihan kontrak. Pada proyek-proyek pemerintah, ide memisahkan perancangan dengan pelaksanaan agar tercapai akuntabilitas melalui mekanisme *check and balance* sering kali malah menimbulkan masalah baru dalam bentuk birokrasi administrasi yang rumit dan panjang, atau masalah lain pada saat audit. Di masa lalu birokrasi dan ketentuan pengadaan barang/jasa pemerintah yang banyak diatur oleh berbagai instansi pemerintah. Dalam berbagai kasus di tahun-tahun sebelumnya, masalah legal pekerjaan konstruksi ini bahkan sampai dikategorikan sebagai tindak kriminal. Tentunya kondisi tidak kondusif bagi industri konstruksi nasional. Upaya mendorong kinerja industri konstruksi nasional telah dilakukan oleh Pemerintah, salah satunya adalah melalui upaya penyederhanaan dan penertiban penyelenggaraan konstruksi yang terkandung dalam Undang-undang Cipta Kerja no 11 tahun 2020 dan berbagai aturan turunannya. Meski demikian masih diperlukan waktu untuk membuktikan efektivitas regulasi ini.

Sementara itu pola penyelenggaraan yang menyatukan perancangan dengan pelaksanaan (*design-build/EPC*) hendaknya terus didorong,

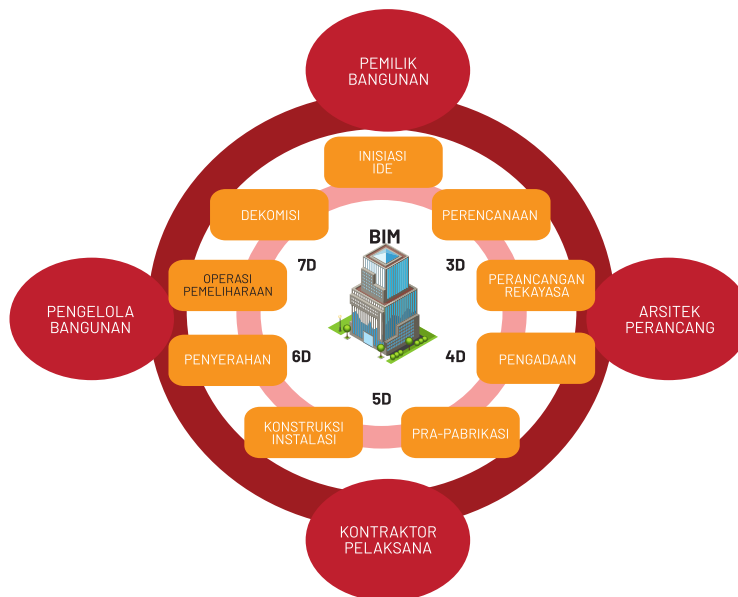
khususnya untuk proyek-proyek konstruksi infrastruktur besar. Pengalaman yang diperoleh dari berbagai proyek DB/EPC hendaknya menjadi masukan dalam merumuskan regulasi yang lebih efektif dan kondusif, sementara bagi para pelaku usaha juga menjadi umpan balik bagi kesiapan dalam melaksanakan kontrak-kontrak konstruksi terintegrasi rancang dan bangun. Untuk itu para pengusaha konstruksi, khususnya kontraktor, harus segera meningkatkan kapasitas dan kompetensi kerekayasaan perancangan, baik secara *in-house* maupun melalui mekanis kerjasama (*joint operation/joint venture*) dengan perencana/perancang. Kontraktor besar yang akan berperan sebagai pelaksana konstruksi terintegrasi rancang dan bangun tentunya juga harus sudah memikirkan mitra kerja dalam rangkaian rantai pasoknya. Selain kapasitas dan kompetensi kontraktor utama, kemampuan pengusaha sebagai sub-kontraktor dan/atau pemasok juga harus ditingkatkan. Selanjutnya yang menjadi tantangan adalah bagaimana merealisasikan hal tersebut?

Pemerintah dan pelaku jasa konstruksi nasional harus berupaya meningkatkan kinerja pelaku industri konstruksi secara terpadu. Pemerintah harus mendorong dan memfasilitasi, tentunya bersama pelaku industri konstruksi itu sendiri – dalam hal ini adalah asosiasi badan usaha dan/atau asosiasi profesi, tumbuh dan berkembangnya usaha konstruksi spesialisasi yang mencerminkan kapasitas dan kompetensi dari masing-masing ragam keahlian (*expertise*) dan produk. Keberadaan kontraktor-kontraktor spesialis yang kompeten diharapkan akan menjadi bagian penting dalam rangkaian rantai pasok keseluruhan industri konstruksi yang handal.

Saat ini dan di masa mendatang industri konstruksi nasional harus dapat memanfaatkan keunggulan teknologi di era industri 4.0, khususnya teknologi konstruksi berbasis digital. Melengkapi pemanfaatan teknologi digital IT dalam aspek kerekayasaan, teknologi yang sama dapat digunakan untuk meningkatkan proses pengelolaan konstruksi, mulai dari tahap perencanaan, perancangan, konstruksi sampai *commissioning* dan bahkan hingga tahap operasi dan decommissioning. Suatu *platform* berbasis digital (*Building Information Modelling*) dapat dikembangkan untuk memfasilitasi kebutuhan berbagai pemangku kepentingan pada berbagai tahap (Soemardi, 2010). *Platform* BIM dikembangkan dan dimanfaatkan sebagai media interaksi antara pemilik proyek, arsitek/perancang, kontraktor dan pengelola bangunan secara berkesinambungan dalam satu siklus hidup bangunan. Informasi tentang suatu bangunan yang mencakup aspek-aspek

karakteristik teknis, biaya, jadwal, lingkungan dan penggunaan energi hingga fungsi pemanfaatan bangunan akan terekam dalam objek yang sama, yang dapat digunakan bersama oleh pemilik bangunan, perancang, kontraktor dan pengelola bangunan. Dalam lingkup lebih luas, *platform* digital di tingkat proyek bangunan ini dapat dikembangkan dan dihubungkan dengan sistem yang lebih tinggi hirarkinya (*Gambar 4.1.5*).

Ide *platform* di tingkat nasional seperti bukan hal baru dan telah mulai diterapkan di beberapa negara. Di Singapura contohnya telah dikembangkan *Digital Platform for Constructions* (IMDA, 2020), sebagai hasil kolaborasi antara *Infocomm Media Development Authority* (IMDA) dengan *Building Construction dan Authority* (BCA), dua lembaga pemerintah Singapura. Di Indonesia *platform* serupa dapat diinisiasi oleh kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.



Gambar 4.1.5. Platform BIM dalam Siklus Daur Hidup Bangunan



Pengembangan *platform* digital untuk konstruksi di Indonesia dapat memanfaatkan ide pembangunan model *Big Data Analytic* yang sebelumnya pernah diinisiasikan oleh LPJKN di tahun 2020 yang lalu. Model tersebut akan mengintegrasikan semua data digital tentang konstruksi, baik di lingkungan Kementerian PUPR, Badan Pusat Statistik dan lembaga atau institusi, termasuk pihak swasta.

MENUJU PENYELENGGARAAN JASA KONSTRUKSI 4.0

Penyelenggaraan jasa konstruksi mengikuti siklus hidup proyek konstruksi. Pasal 84 ayat (5) PP 14 tahun 2021 menyebutkan bahwa siklus hidup bangunan gedung dan/atau bangunan sipil secara umum meliputi: pengkajian, perencanaan, perancangan, pembangunan, pengoperasian, pemeliharaan, pembongkaran dan pembangunan kembali suatu bangunan. Terkait hal tersebut, maka penerapan Konstruksi 4.0 dalam penyelenggaraan jasa konstruksi atau lebih mudahnya disebut sebagai penyelenggaraan konstruksi perlu dilakukan terhadap ke seluruh elemen dari siklus hidup penyelenggaraan konstruksi tersebut. Penyelenggaraan Konstruksi 4.0 memerlukan perubahan dalam proses dari proses yang sekarang biasa terjadi menjadi proses yang mengikuti pola penerapan Industri 4.0. Untuk itu diperlukan langkah-langkah strategis secara kolaboratif melibatkan semua pemangku kepentingan industri konstruksi, mulai dari badan usaha jasa konstruksi secara individual (beserta seluruh rantai pasoknya), industri yang direpresentasikan oleh berbagai asosiasi badan usaha dan juga profesi, pemerintah yang merupakan representasi dari regulator sekaligus juga pada saat yang sama berperan sebagai

pengguna jasa. Untuk itu diperlukan suatu rencana strategis untuk gerakan sistematis ke arah Konstruksi 4.0 di berbagai tingkatan.

Dengan mengadopsi model kerangka transformasi industri konstruksi yang diusulkan oleh Alaloul dkk (2018), berikut ini dipaparkan suatu konsep kerangka transformasi penyelenggaraan jasa konstruksi di Indonesia menjadi Penyelenggaraan Konstruksi 4.0 Indonesia. Para pemangku kepentingan industri konstruksi di Indonesia dapat dikategorikan sebagai berikut:

- Pelaku usaha konstruksi: Badan usaha jasa konstruksi (konsultan, kontraktor, sub-kontraktor dan rantai pasoknya)
- Industri konstruksi: berbagai organisasi yang merepresentasikan kepentingan industri, antara lain asosiasi badan usaha, asosiasi profesi, asosiasi rantai pasok, KADIN dan sebagainya, juga para pengguna jasa (*client*) konstruksi (pemerintah, *developer*, sektor swasta), penyedia teknologi Industri 4.0 (BIM *developer*, alat berat digital, sensor, *drone* dsb).
- Regulator: Pemerintah, LPJK

Gambar 4.1.6. menyajikan kerangka transformasi industri konstruksi menuju Konstruksi 4.0 yang diadopsi dari Alaloul dkk (2018). Kerangka tersebut mengelompokkan berbagai kegiatan berdasarkan peran pemangku kepentingan. Para pelaku usaha konstruksi didorong untuk secara kreatif mengembangkan dan menerapkan teknologi dan prosedur baru, meningkatkan model bisnis, modifikasi budaya dan asosiasi bisnis. Upaya standarisasi, modularisasi, dan prefabrikasi akan meningkatkan produktivitas usaha konstruksi. Pada tingkatan industri, diperlukan kolaborasi dan kerjasama antar

Teknologi, material dan peralatan			
Pelaku usaha (kontraktor, konsultan, pemasok)	Material konstruksi dan finishing yang maju	Komponen-komponen standar, modular dan prefabrikasi	Peralatan konstruksi semi-otomatis
	Teknologi konstruksi baru, misal 3D Printing	Peralatan cerdas dan mengoptimalkan daur-hidup	Teknologi digital dan big-data di seluruh rantai nilai
Kerjasama industri			
Industri	Kesepakatan bersama terkait berbagai standar dalam industri konstruksi	Lebih banyak pertukaran data dan berbagi praktek terbaik	Kerjasama antar-industri di seluruh rantai nilai
Kerjasama antar lembaga pemerintah			
Pemerintah	Standar bangunan yang konsisten dan proses perizinan yang efisien	Keterbukaan pasar bagi perusahaan-perusahaan internasional	Dukungan pendanaan Penelitian dan Pengembangan (R&D)

Gambar 4.1.6. Kerangka Transformasi Industri Konstruksi menuju Konstruksi 4.0
(Sumber: Alaloul dkk, 2018)

berbagai pemangku kepentingan untuk meningkatkan sistem yang berjalan agar efisiensi dan peningkatan produktivitas dapat tercapai. Kerjasama perlu berjalan lintas para pelaku di seluruh rantai nilai (*value chain*) dari industri konstruksi, termasuk kerjasama horizontal antara *client* (pengguna jasa) dengan para pelaku bisnis dan rantai pasoknya. Pada tingkatan teratas, pemerintah yang juga peran ganda sebagai pengambil keputusan, regulator, dan sekaligus *client* (pelanggan) dari industri konstruksi perlu melakukan upaya melalui berbagai kebijakan yang mendukung, antara lain memastikan konsistensi dari standar2 bangunan dan memudahkan proses-proses perizinan (atau persetujuan) dalam siklus hidup konstruksi dan upaya membuka pasar bagi para pelaku internasional/global yang akan membawa teknologi baru dan memastikan tercapainya transfer teknologi yang efektif, serta memberikan dukungan dana penelitian dan pengembangan (R&D) serta berbagai

insentif bagi penerapan teknologi Konstruksi 4.0 oleh para pelaku usaha.

Dalam konteks penyelenggaraan konstruksi, peranan *client* sebagai pengguna jasa akan sangat besar sekali dalam mendorong penerapan Konstruksi 4.0 oleh para pelaku usaha konstruksi, karena pengguna jasa yang menentukan kebutuhannya dan persyaratan yang harus dipenuhi oleh para penyedia jasa dalam keseluruhan siklus hidup penyelenggaraan konstruksi, mulai dari perencanaan, perancangan hingga serah terima bahkan pemanfaatan dan pemeliharaan fasilitas terbangunnya. Integrasi baik secara horizontal (antar-tahapan penyelenggaraan konstruksi) maupun secara vertical antara proses berbagai proses dan pelaku usaha akan dapat meningkatkan efisiensi dan efektifitas penyelenggaraan konstruksi, dengan sendirinya juga akan meningkatkan produktivitas konstruksi.



KESIMPULAN DAN PENUTUP

Perkembangan Industri 4.0 dan Konstruksi 4.0 secara global telah dibahas. Indonesia sudah memulai mendorong industri manufaktur menuju penerapan Industri 4.0 melalui program Making Indonesia 4.0 yang telah diluncurkan oleh Kementerian Perindustrian. Meskipun banyak yang berargumen bahwa penerapan Industri 4.0 di bidang konstruksi, khususnya di Indonesia, masih perlu dikaji secara mendalam, mau tidak mau keberadaan era Industri 4.0 sudah merupakan keniscayaan. Industri konstruksi Indonesia, seperti juga di negara-negara lain, tidak berevolusi secara sistematis dalam menerapkan konsep-konsep revolusi industri. Sebagian besar industri konstruksi di Indonesia masih mengandalkan tenaga kerja manusia, terutama pada proyek-proyek konstruksi perumahan dan gedung. Penggunaan peralatan bantu mekanis umumnya masih sebatas pada lingkup individu proyek, sementara penggunaan peralatan dalam produksi massal (industri 2.0) pada sistem-sistem prafabrikasi masih sangat terbatas. Hal yang sama juga terjadi dengan penggunaan teknologi informasi, yang baru marak dimanfaatkan industri konstruksi Indonesia sejak akhir tahun 1990an, sementara penggunaan robot (industri 3.0) dapat dikatakan hampir tidak ada.

Untuk industri konstruksi yang menjadi sektor binaan Kementerian PUPR, momentum Making Indonesia 4.0 merupakan saat yang tepat untuk memulai proses pemanfaatan teknologi Industri 4.0, peluang ini sudah terbuka lebar. Momentum kebangkitan konstruksi Indonesia sejalan dengan percepatan pemulihan dari dampak pandemi COVID-19, yang salah satunya justru mempercepat masuknya teknologi

digital melalui keharusan bekerja dari rumah (WFH), menjadi pendorong bagi penerapan teknologi digital lebih lanjut yang menjadi cikal bakal Konstruksi 4.0 untuk meningkatkan produktivitas dan efektivitas konstruksi Indonesia dalam menghadapi tuntutan pembangunan infrastruktur yang semakin besar, apalagi dengan adanya program pembangunan Ibu Kota Negara yang baru di Kalimantan Timur.

Membangun konstruksi Indonesia menjadi Konstruksi 4.0 harus menjadi bagian dari pengembangan dan pembinaan konstruksi di Indonesia, yang pada dasarnya merupakan suatu proses transformasi dari jasa konstruksi yang menggunakan teknologi konstruksi tradisional yang berfokus pada aspek transaksional dari perdagangan konstruksi, dengan kondisi yang sangat terfragmentasi, dengan tingkat produktivitas, kualitas produk konstruksi dan keselamatan dan kesehatan kerja serta keselamatan konstruksi yang rendah, menjadi industri konstruksi yang maju dan kokoh, menerapkan teknologi digital dari Industri 4.0, dengan tingkat integrasi horizontal dan vertikal yang lebih tinggi di seluruh rantai nilainya, sehingga produktivitas dan efektivitasnya meningkat dan memiliki daya saing global yang lebih tinggi. Berbagai negara di Asia termasuk negara-negara tetangga di wilayah ASEAN juga sudah memulai transformasinya ke arah Konstruksi 4.0, sehingga menjadi ancaman pesaing bagi industri konstruksi nasional, khususnya menghadapi momentum pasar terbuka ASEAN 2025.

Beberapa kebijakan yang perlu dikembangkan dan dilaksanakan untuk mendorong terjadinya Konstruksi 4.0 dalam penyelenggaraan konstruksi di Indonesia perlu dibangun.

Kegiatan R&D guna mendorong penerapan dan pengembangan teknologi berbasis Industri 4.0 (IoT, AI, *Big Data analytic*, VR/AR, Sensor, 3D, Robot, *Drone*) dalam konstruksi perlu didukung melalui pendanaan dan mekanisme insentif. Para pelaku usaha konstruksi (kontaktor, konsultan, industri pemasok bahan bangunan dan peralatan konstruksi) perlu dibangun kesadarannya terkait pengembangan Konstruksi 4.0, mekanisme fasilitasi dan insentif perlu disiapkan untuk pelaku-pelaku konstruksi yang akan memasuki era Konstruksi 4.0. Juga perlu difasilitasi para pelaku konstruksi skala kecil dan menengah yang merupakan bagian terbesar dari pelaku konstruksi di Indonesia, dengan menyediakan akses yang terjangkau bagi teknologi digital, serta kebijakan yang lebih preskriptif untuk proyek-proyek konstruksi skala besar untuk menerapkan teknologi Konstruksi 4.0, dengan bekerja sama dengan berbagai industri pemasok teknologi digital, baik perangkat lunak maupun perangkat keras, memanfaatkan teknologi IoT dan *Cloud Computing*.

Berbagai sumber daya perlu dipersiapkan, seperti berbagai peralatan teknologi cerdas yang dapat digunakan oleh usaha kecil, memperkuat tulang punggung jaringan internet pita lebar sehingga dapat menjangkau seluruh wilayah nusantara, dan yang terpenting adalah mempersiapkan sumber daya manusia yang akan mampu menerapkan dan mengembangkan teknologi digital dan seluruh turunannya sebagai pendukung Konstruksi 4.0, dari mulai menyiapkan para insinyur yang mampu memanfaatkan perangkat digital, khususnya sistem BIM dan integrasinya dengan sistem digital lain dalam proses produksi perancangan dan konstruksi hingga pemeliharaan aset terbangun, tenaga-

tenaga teknis yang mampu mengoperasikan berbagai teknologi cerdas seperti sistem sensor dan *drone*, robot dan pencetak 3D, serta tenaga-tenaga operator di lapangan yang mampu menggunakan berbagai perangkat cerdas untuk mendukung operasi konstruksi di lapangan. Keseluruhannya membutuhkan kerjasama antara industri dan institusi pendidikan dan pelatihan, khususnya pelatihan vokasi. Sistem magang industri harus sudah mulai mengedepankan pengenalan para peserta magang dengan dunia Konstruksi 4.0.

Sejalan dengan upaya penerapan dan pemanfaatan keunggulan Industri 4.0, industri Konstruksi Indonesia juga harus meningkatkan kapasitas produksinya dengan lebih memperkuat penguasaan dan pemanfaatan teknologi era industri 3.0 melalui pendekatan pra-fabrikasi dan produksi massal, hingga produksi sistem-sistem modular atau bahkan PPVC (*prefabricated prefinished volumetric construction*). Digabungkan dengan ketersediaan teknologi informasi pada era industri 4.0, inisiatif beberapa pelaku usaha konstruksi dalam hal ini perlu didukung sepenuhnya, sehingga lambat laun akan terbangun kemampuan penguasaan teknologi konstruksi yang lebih mandiri.

Untuk merealisasikan semua itu, perlu dibangun visi dan intensi yang kuat terkait tujuan-tujuan membangun Konstruksi 4.0, kemudian perlu disiapkan peta jalan ke arah implementasi program pembangunannya dalam bentuk berbagai program strategis terintegrasi dan terarah guna mewujudkan Transformasi Jasa Konstruksi menjadi Industri Konstruksi 4.0 Indonesia.



DAFTAR PUSTAKA

- Annon. (2018), *Revolusi Industri 4.0 Indonesia: Making Indonesia 4.0, Dokumen Peluncuran Resmi*, Kementerian Perindustrian.
- BPS RI, 2021, *Pendapatan Nasional Indonesia 2016-2020*, ISSN : 0854-6959
- Hermann M., Pentek T., Otto B.. 2015. *Design Principles for Industrie 4 Scenarios: A Literature Review*. Business Engineering Institute St. Gallen, Lukasstr. 4, CH-9008 St. Gallen
- IMDA (2020), *Digital Platforms for Construction*, <https://www.imda.gov.sg/programme-listing/digital-platforms/Digital-Platforms-for-Construction> diakses pada 26 September 2021.
- Lasi, H., Fettke, P., Kemper, HG. et al., (2014), *Industry 4.0*, *Bus Inf Syst Eng* 6, 239-242., <https://doi.org/10.1007/s12599-014-0334-4>
- Lee, I., & Lee, K. (2015). *The IoT (IoT): Applications, investments, and challenges for enterprises*. *Business Horizons*, 58, 431-440.
- Mahmoud El Jazzar, Harald Urban, Christian Schranz, and Hala Nassereddine, 2020, *Construction 4.0: A Roadmap to Shaping the Future of Construction*, 37th International Symposium on Automation and Robotics in Construction (ISARC 2020)
- Mohd Aiman Kamarul Bahrin, Mohd Fauzi Othman, Nor Hayati Nor Azli, Muhamad Farihin Talib, 2016, *Industry 4.0: A Review On Industrial Automation And Robotic*, *Jurnal Teknologi (Sciences & Engineering)* 78: 6-13 (2016) 137-143, Penerbit UTM Press.
- Min Xu, Jeanne M. David & Suk Hi Kim, 2018, *The Fourth Industrial Revolution: Opportunities and Challenges*, *International Journal of Financial Research* Vol. 9, No. 2; 2018, Sciedu Press, ISSN 1923-4023 E-ISSN 1923-4031
- Miller, John, B. (2000), *Principles of Public and Private Infrastructure Delivery*, American Infrastructure Consortium, Kluwer Academic Publishers.
- Moavenzadeh F., 1978, *Construction industry in developing countries*, *World Development*, Volume 6, Issue 1, 1978, Pages 97-116, ISSN 0305-750X,
- Md Aslam Hossain and Abid Nadeem, 2019, *Towards Digitizing The Construction Industry: State Of The Art Of Construction 4.0*, in Ozevin, D., Ataei, H., Modares, M., Gurgun, A., Yazdani, S., and Singh, A., Ed., *Interdependence between Structural Engineering and Construction Management*, ISEC Press, ISBN: 978-0-9960437-6-2
- Nathalie Perrier, Aristide Bled, Mario Bourgault, Nolwenn Cousin, Christophe Danjou, Robert Pellerin, Thibaut Roland (2020). *Construction 4.0: a survey of research trends*. *Journal of Information Technology in Construction (ITcon)*, Vol. 25, pg. 416-437, DOI: 10.36680/j.itcon.2020.024
- Robinson G., Leonard J. and Whittington T. (2021), *Future of Construction , A Global Forecast for Construction to 2030: Executive Summary*, Oxford Economics Ltd 4 Millbank, London SW1P 3JA, UK Tel: +44 203 910 8000
- Robert Prieto, 2021, *Construction-4.0*, *NAC Executive Insight, Technology*, January 6, 2021 (https://www.researchgate.net/publication/348690890_Construction-40)
- Schwab, Klaus 2016, *The fourth industrial revolution*, *World Economic Forum*, 1st Ed. Crown Business, New York. <https://lccn.loc.gov/2016032826>.
- Soemardi, B.W (2010), *BIM: Teknologi Grafis Untuk Pengelolaan Pembangunan Gedung*, dalam *Konstruksi Indonesia 2010, Gagasan, Teknologi dan Produk Konstruksi Bernilai Tambah Tinggi Karya Anak Bangsa*, ISBN 978-979-16225-8-5, Kementerian Pekerjaan Umum
- Soemardi, B. W. dan Rivai, R., (2020), *Bab 1 Pendahuluan*, dalam *20 Tahun LPJK: Konstruksi Indonesia 2001-2020*, editor: B. W. Soemardi, K.S. Pribadi dan Warsidi, ITB Press.

- Suraji, A. dan Soemardi, B. W, (2020), *Bab 3 Konstruksi dalam Pembangunan Infrastruktur, dalam 20 Tahun LPJK: Konstruksi Indonesia 2001-2020*, editor: B. W. Soemardi, K.S. Pribadi dan Warsidi, ITB Press.
- Wiguna, I P.A., Simatupang, P.T., Soemardi, B. W. dan Pribadi, K. S. (2020), *Bab 5 Perkembangan Sumber Daya Konstruksi, dalam 20 Tahun LPJK: Konstruksi Indonesia 2001-2020*, editor: B. W. Soemardi, K.S. Pribadi dan Warsidi, ITB Press.
- Wesam S Alaloul, Mohd Shahir Liew, Noor Amila Wan Abdullah Zawawi, and Bashar S Mohammed, 2018, *Industry Revolution IR 4.0: Future Opportunities and Challenges in Construction Industry*, MATEC Web of Conferences 203, 02010 (2018), ICCOEE 2018, <https://doi.org/10.1051/mateconf/201820302010>
- Yanuarta I. Partama, M Dachyar, Farizal (2019), *Industri 4.0: Analisis Hambatan dalam Penerapannya pada Industri Manufaktur di Indonesia*, Seminar dan Konferensi Nasional IDEC, Surakarta, 2-3 Mei 2019, ISSN: 2579-6429
- <https://www.market-prospects.com/articles/global-construction-industry-trends>, diakses 24/10/2021
- <https://www.businesswire.com/news/home/20210309005459/en/Global-Construction-Market-Expected-to-Reach-16.6-Trillion-by-2025-Growing-at-a-CAGR-of-7---ResearchAndMarkets.com>, diakses 24/10/2021



Jembatan Kelok 9,
Payakumbuh, Sumatera Barat



4.2

PROSPEK PENGEMBANGAN INDUSTRI KONSTRUKSI NASIONAL

Agung Budi Waskito

Direktur Utama PT WIJAYA KARYA (Persero) Tbk.

ABSTRAK

Prospek Industri Konstruksi di Tanah Air masih sangat menjanjikan. Kontribusi yang terus meningkat terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) di atas 10 persen dalam kurun waktu 2015-2020, menjadikan industri konstruksi salah satu sokoguru pertumbuhan ekonomi nasional. Meskipun Pandemi COVID-19 sempat membuat industri ini sedikit limbung, tetapi adanya komitmen dan dukungan kuat Pemerintah, industri konstruksi dapat terus bergerak. Hal ini menjadi kunci karena bila infrastruktur dan konstruksi berhenti, maka akan memberikan dampak berganda, termasuk membebani sektor keuangan nasional. Untuk menggeliatkan kembali perekonomian pada masa Pandemi COVID-19, Pemerintah dan para pelaku industri konstruksi harus memiliki komitmen yang sama, konsisten dan kontinu untuk mengurangi kesenjangan infrastruktur, terutama dalam pembangunan proyek transportasi, utilitas, dan TIK serta beradaptasi dalam pemanfaatan teknologi 4.0.

Kata Kunci : Prospek, Konstruksi

PENDAHULUAN

Jasa Konstruksi adalah layanan jasa konsultasi konstruksi dan/atau pekerjaan konstruksi. Sektor jasa konstruksi merupakan kegiatan masyarakat mewujudkan bangunan yang berfungsi sebagai pendukung atau prasarana/sarana aktivitas sosial ekonomi kemasyarakatan guna menunjang terwujudnya tujuan pembangunan nasional.

Jasa Konstruksi diatur dengan UU tersendiri dan harus menyesuaikan dengan perkembangan zaman. UU Jasa Konstruksi terbaru saat ini adalah Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi. Selain berperan mendukung berbagai bidang pembangunan, Jasa Konstruksi berperan pula untuk mendukung tumbuh dan berkembangnya berbagai industri barang dan jasa yang diperlukan dalam penyelenggaraan Jasa Konstruksi dan secara luas mendukung perekonomian nasional.

Bisnis usaha jasa konstruksi sendiri merupakan usaha yang mempunyai karakteristik tertentu dan unik, dimana memiliki batasan-batasan (*constraint*) yang harus dipenuhi, yaitu (1) waktu berkaitan dengan periode pelaksanaan proyek, (2) biaya berhubungan dengan anggaran proyek, dan (3) mutu berkaitan dengan spesifikasi, serta (4) keselamatan dan kesehatan kerja bagi pekerja dan masyarakat di sekitar proyek. Selain itu, melibatkan banyak pihak yang memiliki disiplin ilmu yang beragam dan pekerja yang tanpa keterampilan (*non skill*)

Saat ini sektor konstruksi memegang peranan penting pada era globalisasi dan revolusi industri 4.0. Sektor konstruksi berperan sebagai katalisator yang dapat memacu pertumbuhan beberapa sektor ekonomi lainnya. Peran ini berupa

penyediaan sarana dan prasarana yang dapat memperlancar jalannya roda perekonomian.

Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (PPN/Bappenas) menyebut sektor konstruksi sejak tahun 2018 hingga 2020 tercatat selalu memberikan kontribusi lebih dari 10 persen terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) setiap tahunnya. Prosentase yang dicatat oleh BPS atas kontribusi sektor konstruksi bagi PDB secara berturut-turut; 10,53% (2018) dan 10,75% (2019). Bahkan, pada Triwulan III-2020 yang merupakan masa-masa sulit di tengah pandemi COVID-19, industri konstruksi masih tetap berkontribusi positif 10,6% terhadap PDB.

Pertumbuhan konstruksi, analisis PPN/Bappenas dalam 2 tahun terakhir 2018-2019 juga menunjukkan grafik yang umumnya berbanding lurus dengan pertumbuhan ekonomi. Pada tahun 2018, sektor ini tumbuh 5,01%, pada 2019 tumbuh 5,02% dan pada 2021 ini diprediksi tumbuh pada kisaran 5,2-5,7%.

URAIAN

Usai dilantik pada 20 Oktober 2019 lalu, Presiden Joko Widodo menetapkan Visi Indonesia 2020-2024. *Concern* Kepala Negara melalui Visi Indonesia itu, dijabarkan dalam 5 butir. Salah satunya adalah mempercepat dan melanjutkan pembangunan infrastruktur. Pada poin ini, Presiden menginginkan adanya percepatan pembangunan infrastruktur yang menghubungkan kawasan produksi dengan kawasan distribusi yang mempermudah akses ke kawasan wisata yang mendongkrak lapangan kerja baru sehingga dapat mengakselerasi nilai tambah perekonomian rakyat.

Payung besar itu kemudian diterjemahkan menjadi sasaran utama pembangunan infrastruktur 2020-2024. Ada 5 sasaran yang kemudian menjadi signifikansi bagi industri konstruksi untuk optimistis tetap tumbuh ke depan, yaitu :

1. Infrastruktur pelayanan dasar

- Rencana peningkatan hunian dengan akses air dan sanitasi yang layak, termasuk
- Rencana penambahan jaringan irigasi baru hingga 500.000 hektar
- Rencana penambahan air baku industri & domestik
- Rencana penambahan 58 bendungan multiguna baru
- Peningkatan efisiensi penggunaan air

2. Infrastruktur ekonomi

- Rencana ekstensifikasi kereta cepat, Indonesia – Surabaya dan kereta barang Makassar – Parepare
- Peningkatan standarisasi kinerja dan pengelolaan pelabuhan terpadu yang meliputi 7 hub pelabuhan
- Peningkatan standarisasi kinerja dan pengelolaan bandar udara terpadu yang meliputi 7 hub bandar udara
- Rencana ekstensifikasi 2.000 kilo meter jalan tol baru, 2.500 jalan nasional baru, dan meningkatkan kondisi optimal jalan nasional hingga 98%

3. Infrastruktur perkotaan

- Rencana peningkatan kualitas sarana dan prasarana angkutan massal di 6 kota metropolitan
- Rencana peningkatan hunian, akses dan fasilitas sampah yang terkelola baik

4. Infrastruktur Kelistrikan

- Meningkatkan ketersediaan energi nasional 375,9 mtoe



.....
Bendungan Muara Badung, Bali

- Meningkatkan jaringan gas kota melalui 4 juta sambungan rumah baru
- Menargetkan konsumsi listrik per kapita nasional sebesar 1.500 kwh

5. Infrastruktur dan Transformasi Digital

- Perluasan cakupan jaringan serat optik di 75% kecamatan se-Indonesia untuk meningkatkan kecepatan internet



Antisipasi dan Mitigasi Dampak Pandemi

Mulai merebaknya COVID-19 di tanah air pada Triwulan I-2020, memang memberikan dampak bagi keberlangsungan semua sektor usaha, termasuk konstruksi. Berdasarkan survei yang dilakukan pada 6.400 perusahaan yang tergabung dan Inkindo (Ikatan Nasional Konsultan Konstruksi Indonesia) pada awal Indonesia lalu, diperoleh fakta bahwa bilamana pandemi berlanjut hingga akhir tahun, maka 27% perusahaan konsultan konstruksi gulung tikar;

80% perusahaan kesulitan modal dan keuangan; 43% perusahaan omzetnya turun hingga 50%; 20% perusahaan omzetnya turun 25-50% dan hanya kurang lebih hanya 1% perusahaan yang tidak terdampak.

Ada beberapa dampak yang sempat dirasakan oleh pelaku industri pada awal pandemi. Pertama, mata rantai pasok material dan pekerjaan melambat bahkan ada yang berpotensi untuk berhenti. Kedua, adanya pembatasan sosial dan fisik dalam skala tertentu (karantina) akan sangat berdampak pada mobilitas kontraktor untuk bekerja.

Ketiga, adanya konstelasi perubahan ekonomi dan pasar modal secara luas berdampak pada *market properti* dan pembiayaan konstruksi. Pandemi juga berdampak pada stagnasi pekerjaan yang tidak menutup kemungkinan menimbulkan *multiplier effect* berkenaan dengan aspek legal & kontrak yang berdampak pada pembayaran

Langkah antisipatif pun langsung dilaksanakan sebagai bentuk mitigasi risiko. Mengacu pada *best practices* PT WIJAYA KARYA (Persero) Tbk., terdapat beberapa langkah cepat yang kemudian diimplementasikan Perseroan adalah menyiapkan *strategic action*, seperti :

1. Melakukan inventarisasi dan memitigasi hal-hal berkenaan dengan legal

Inventarisasi & mitigasi mengenai hal-hal berkenaan dengan dokumen kontrak, menjadi sangat urgent dilakukan untuk memastikan agar pelaku jasa konstruksi terhindar dari kemungkinan dampak negatif yang bisa saja hadir dalam beberapa waktu ke depan.

2. Pastikan perusahaan mendapat hak perlindungan bayar

Kontraktor harus bersikap tegas dan prudent untuk memastikan bahwasanya hak dibayar benar-benar terjamin dan terlindungi. Dalam masa pandemi yang sulit diprediksi, kepastian pembayaran adalah prioritas. Oleh karena itu, kejelian dalam memitigasi risiko ini harus benar-benar baik.

3. Memonitor Perubahan Perilaku Pembayaran

Kontraktor pada masa pandemi COVID-19 seperti ini, tidak bisa dipungkiri akan sangat terdampak dalam operasional proyek sehari-hari. Peran dan fungsi kontraktor akan banyak berkutut dengan penjadwalan proyek yang ketat, menyiapkan mitigasi lega berkenaan dengan kemungkinan adanya dispute dan sengketa, mobilisasi pekerja hingga liquid tidaknya cash flow yang dikelola.

Oleh karena itu, penting bagi kontraktor untuk melakukan pemetaan sekaligus menganalisis perilaku dan pola dari pemberi kerja dalam masalah pembayaran, seperti:

- Apakah mulai tampak adanya peningkatan kesulitan pembayaran?
- Apakah pembayaran menjadi lebih lambat?
- Apakah ada perubahan praktik retensi?

Saat ini sebenarnya ideal bagi kontraktor untuk menunjukkan kelas dan level terbaik walau memang tidak mudah. Penerapan GCG dalam hal ini menjadi kunci karena hal ini akan berdampak pada kontinuitas pekerjaan ke depan.

4. Meningkatkan kemampuan cash

Pada masa pandemi seperti ini, uang adalah raja. Mendapatkan akses ke uang tunai dan mengelola uang tunai menjadi sangat penting. Beberapa cara berkenaan dengan manajemen

cash flow yang bisa dilakukan antara lain: mengajukan pinjaman modal kerja, melakukan pembelian material dengan negosiasi pembayaran dalam jangka waktu yang cukup, mengoptimalkan potensi mendapat uang tunai dari akun yang pembayarannya cenderung lambat, dan mengikuti program reaktivasi, relaksasi dan/atau restrukturisasi Pemerintah.

Komitmen Pemerintah, Prospek Positif bagi Industri Konstruksi

Pemerintah sendiri sejatinya sudah sangat responsif dan cepat tanggap mencari solusi agar industri konstruksi tetap bisa survive di tengah pandemi. Pada saat membuka rapat terbatas evaluasi proyek strategis nasional untuk pemulihan ekonomi nasional dampak COVID-19 melalui video conference di Istana Merdeka, Jum'at (29/5/2020), Presiden menginstruksikan agar pelaksanaan agenda-agenda strategis untuk kepentingan nasional tetap dilanjutkan, meskipun di tengah pandemi COVID-19.

“Walaupun saat ini kita tengah menghadapi pandemi, tapi agenda-agenda strategis yang sangat penting bagi bangsa dan negara kita yang menjadi prioritas bagi kepentingan nasional tidak boleh berhenti dan tetap harus kita lanjutkan,” ujar Jokowi sebagaimana dilansir Republika.co.id.

Lebih lanjut, Presiden juga menekankan bahwa tantangan bagi industri konstruksi adalah menjadi lebih produktif dan berkinerja lebih baik seiring dengan perubahan yang merupakan keharusan. Komitmen dan dukungan bagi keberlangsungan dunia usaha pada masa pandemi ini diejawantahkan nyata melalui Instruksi Presiden RI Indonesia.4/2020 tentang



Refocusing Kegiatan, Realokasi Anggaran, serta Pengadaan Barang dan Jasa dalam Rangka Percepatan Penanganan COVID-19.

Instruksi tersebut kemudian juga diturunkan Kepada Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) untuk melakukan percepatan penyiapan dan pembangunan infrastruktur yang diperlukan dalam rangka penanganan COVID-19. Arahan itu ditindaklanjuti dengan dikeluarkannya Instruksi Menteri PUPR No.02/2020 tentang Protokol Pencegahan Penyebaran COVID-19 dalam Penyelenggaraan Jasa Konstruksi yang meliputi: protokol dalam penyelenggaraan jasa konstruksi, tindak lanjut terhadap kontrak penyelenggaraan jasa konstruksi dan protokol dalam pelaksanaan pengadaan barang dan jasa konstruksi.

Dukungan serupa, juga datang dari Otoritas Jasa Keuangan (OJK). Ketua OJK, Wimboh Santoso dalam webinar 'Antisipasi Dampak Ekonomi Terhadap 8 juta Tenaga Kerja Industri Jasa Konstruksi dan Jasa Pendukung Pada Masa COVID-19' mengatakan pihaknya akan bekerja keras memastikan agar proyek-proyek konstruksi dan infrastruktur, khususnya yang dikerjakan oleh Negara, tidak sampai berhenti. Sebab bila hal itu terjadi, akan menimbulkan efek berganda, termasuk membebani sektor keuangan.

Wimboh mengakui pandemi COVID-19 telah menyebabkan penurunan ekonomi yang luar biasa bagi masyarakat umum. Pedagang pakaian misalnya menjerit karena warga tak lagi berbelanja pakaian, katering juga terhenti, hotel tak terisi, dan lainnya. Kondisi itu membuat perbankan terbebani karena pengusaha tak mampu membayar kreditnya.

"Demikian pula di sektor konstruksi. Jika para pengusaha melakukan pembangunan, tetapi kesulitan mencari pembeli, maka ini akan berpotensi menimbulkan kredit macet. Untuk itu OJK mengajak seluruh pihak berbicara agar restrukturisasi bisa dilakukan," ujarnya sebagaimana dilansir *beritasatu.com*, Jum'at (6/8/2021)

OJK terang Wimboh mengapresiasi perintah Presiden Joko Widodo yang meminta agar pembangunan infrastruktur terus berjalan. Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Basuki Hadimuljono juga mengatakan sektor konstruksi harus terus bergerak. Dalam konteks itu, OJK juga mendukung agar jasa konstruksi tidak berhenti.

Kegiatan dunia usaha jelas Wimboh secara umum saat ini semakin ekspansif dan juga kapasitas produksi ekonomi sudah tumbuh atau usaha sudah tumbuh. *Manufacturing Indonesia* angka-angka statistik sudah membaik, sudah hampir sama sebelum pandemi. Keyakinan konsumen perlahan-lahan mulai membaik, indeks penjualan ritel sudah meningkat, inflasi sudah terkendali. Indikator di perbankan sama. Kredit mulai meningkat dan sektor konstruksi juga mulai menggeliat.

"Konstruksi ini sudah banyak investasi. Jadi kalau berhenti, ini bisa berisiko. Kami menaruh perhatian khusus dan memonitor bagaimana jangsan sampai berhenti," ujarnya.

Opportunity bagi Industri Konstruksi

Berdasarkan Laporan Kementerian Keuangan menunjukkan, anggaran infrastruktur tahun 2021 merupakan yang terbesar dalam enam tahun terakhir. Jumlahnya mencapai Rp417,4 triliun.



Adapun fokus anggaran infrastruktur di tahun ini akan dialokasikan kepada pemerintah pusat sebanyak Rp239,8 triliun dan transfer ke daerah dan dana desa (TKDD) sebesar Rp 131,8 triliun. Kemudian, anggaran juga akan dialokasikan sebesar Rp 45,8 triliun untuk pembiayaan di bidang ini.

Beberapa rencana pencapaian di bidang infrastruktur pada tahun ini adalah pembangunan rumah susun dan rumah khusus sebanyak 10.706 unit, bendungan sebanyak 53 unit, jalan sepanjang 965,4 kilometer, jembatan sepanjang 26,9 kilometer, jalur kereta api sepanjang 446,56 kilometer, dan bandara sebanyak 10 unit/lokasi.

Ada pula pembangunan jaringan gas bumi untuk rumah tangga sebanyak 120.776 SR dan PLTS *Rooftop* dan PLTS Cold Storage sebesar 11,8 MWp. Tercatat, jumlah anggaran tahun 2021 naik 48,4% dibandingkan tahun lalu yang hanya sebesar Rp281,1 triliun. Apabila dibandingkan dengan 2016, jumlah anggaran tahun ini naik 55,1% yakni sebesar Rp269,1 triliun.

Sementara itu, Presiden Indonesia Joko Widodo menganggarkan Rp384,8 triliun untuk pembangunan infrastruktur dalam Rancangan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (RAPBN) 2022. Ia mengatakan, pembangunan infrastruktur diarahkan untuk mendukung sejumlah penguatan pelayanan dasar serta mendukung peningkatan produktivitas melalui infrastruktur konektivitas dan mobilitas. Selain itu, anggaran tersebut akan digunakan untuk menyediakan infrastruktur energi dan pangan yang terjangkau, andal, dan memperhatikan aspek lingkungan, serta pemerataan infrastruktur dan akses teknologi informasi di Tanah Air.

Selain dari kebijakan pemerintah terkait dengan infrastruktur, investasi lokal dan asing juga turut serta mempengaruhi pertumbuhan industri infrastruktur. Berdasarkan data dari Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM), pada 2020 investasi lokal masih menguasai mayoritas investasi sektor konstruksi dengan nilai Rp26 triliun atau 92,7% dari total nilai investasi di sektor konstruksi di Indonesia.

Fitch Solutions Country Risk & Industry Research dalam laporannya sebagaimana dilansir Kompas.com, Senin (26/04/2021) menganalisis bahwa mulai masifnya pelaksanaan vaksinasi COVID-19, dorongan penggunaan produk domestik, serta berbagai dukungan di bidang infrastruktur yang dilakukan oleh Pemerintah akan mendorong pertumbuhan signifikan sektor konstruksi pada tahun 2021 ini,

Apalagi, hal itu juga ditunjang oleh dibentuknya *Sovereign Wealth Fund* (SWF) baru di Indonesia yaitu *Indonesia Investment Authority* (INA) atau Lembaga Pengelola Investasi (LPI). Lembaga ini nantinya didesain untuk memfasilitasi lebih banyak investasi dalam pembangunan infrastruktur dengan mengurangi ketidakpastian hukum dan membuka penanaman modal bagi investor asing.

Menjawab Challenge dengan Strategi

Dari paparan fakta, analisis pakar dan memperhatikan dampak dari kebijakan pemerintah bagi konstruksi nasional belakangan ini, rasanya tidak berlebihan jika prospek industri ini masih sangat cerah ke depan. Pertanyaannya kemudian adalah, bagaimana para pelaku usaha industri konstruksi bisa mengoptimalkan banyak faktor penunjang secara terpadu dan integratif.



Pandemi COVID-19 yang melanda Indonesia secara tidak langsung juga berimplikasi pada peningkatan permintaan perumahan terjangkau dan proyek ramah lingkungan. Pembangunan yang sejalan dengan konsep lingkungan, sosial dan tata kelola saat ini dan ke depan akan semakin berpeluang untuk mendukung ekspansi yang berkelanjutan.

Menyikapi hal tersebut, para pelaku usaha jasa konstruksi dan pemerintah harus memiliki komitmen yang sama, konsisten dan kontinu untuk mengurangi kesenjangan infrastruktur, terutama dalam pembangunan proyek transportasi, utilitas, dan TIK. Hal ini menjadi penting karena konsistensi dan kontinuitas pembangunan infrastruktur diperkirakan akan menghasilkan *multiplier effect* terhadap perekonomian wilayah, termasuk percepatan proyek pembangunan jalur kereta api, jalan raya, bandara, pelabuhan juga pusat energi terbarukan yang berpotensi memperkuat perdagangan intra regional. Selain itu, pemerintah juga harus berkomitmen kuat untuk mendorong penyediaan pembiayaan alternatif untuk membiayai proyek-proyek tersebut dan membuka kemitraan publik-swasta untuk meningkatkan daya saing global.

Satu hal yang tidak boleh dilupakan oleh para pelaku industri konstruksi bahwa kita semua hidup pada era Revolusi Industri 4.0. Sebuah era transformasi menuju perbaikan dengan mengintegrasikan dunia *online* dan lini produksi di industri, di mana semua proses produksi berjalan dengan internet sebagai penopang utama

Ketika metode tradisional atau metode lama konstruksi ditinggalkan dan diubah menjadi

metode yang lebih efektif yaitu metode baru *modeling virtual*, perkembangan dunia konstruksi menjadi lebih menarik. Pada era Revolusi Industri 4.0, industri konstruksi Indonesia perlu menerapkan prinsip *Building Information Modeling* (BIM). Teknologi ini mampu menyederhanakan pekerjaan konstruksi yang kompleks menjadi pekerjaan yang sederhana dengan mengoptimalkan olah data yang terintegrasi.

Memang, dalam praktiknya masih ada beberapa tantangan yang akan menginterupsi, salah satunya adalah para pelaku usaha industri konstruksi dengan ahli yang menguasai *software* BIM, jumlahnya masih sangat sedikit. Namun ke depan, BIM bukan lagi keniscayaan, tetapi kebutuhan yang harus dimiliki oleh setiap pelaku industri konstruksi di Indonesia. Penggunaan teknologi tidak hanya untuk menekan biaya konstruksi, tetapi juga memberikan manfaat lebih bagi pekerja dengan waktu penyelesaian pekerjaan yang lebih singkat.

Industri konstruksi masa depan membutuhkan pekerja dengan literasi digital, literasi teknologi, dan keterampilan literasi manusia. Penggunaan teknologi menuntut pelaku industri konstruksi untuk terus memperbarui peralatan dan sistem yang ada, menjadikan peralatan dan sistem tersebut sebagai aset dan investasi teknologi yang dapat dikembangkan di masa depan. Apakah industri konstruksi nasional siap? Saya jawab; Yes, Indonesia Mampu!



KESIMPULAN

Prospek industri konstruksi di tanah air masih sangat menjanjikan. Meskipun Pandemi COVID-19 sempat membuat industri ini sedikit limbung, tetapi adanya komitmen dan dukungan kuat Pemerintah bagi industri konstruksi untuk bergerak. Hal ini menjadi kunci karena bila infrastruktur dan konstruksi berhenti, maka akan memberikan dampak berganda, termasuk membebani sektor keuangan nasional.

Guna meningkatkan perekonomian pada masa pandemi, Pemerintah dan para pelaku industri konstruksi harus memiliki komitmen yang sama, konsisten dan kontinu untuk mengurangi kesenjangan infrastruktur, terutama dalam pembangunan proyek transportasi, utilitas, dan TIK serta beradaptasi dalam pemanfaatan teknologi 4.0.



.....
Jembatan Merah Youtefa, Papua

DAFTAR PUSTAKA

- Asnudin, Andi. 2005. *Manajemen Proyek*. Palu: UNTAD Press.
- Asnudin, Andi. 2020. *Potensi Bisnis Usaha Jasa Konstruksi*. *Jurnal SMARTek*, Vol. 6, No. 4, November 2008: 228 – 240.
- Saputri, Desi. 2020. *Jokowi: Agenda Strategis Dilanjutkan Meski Pandemi COVID-19*. Jakarta: Republika.
- Soemardi, Biemo. 2007. *Strategi Pemasaran: Suatu Tinjauan Terhadap Perusahaan Kontraktor Indonesia*. *Fakultas Teknik Sipil dan Lingkungan, Institut Teknologi Bandung*.
- Tilaar, TAM. 2003. *Kepemimpinan Profesional Dalam Kompleksitas Proyek Konstruksi*. *Buletinkindo* No.001/1/5/2003.
- Widiyanto, Sasongko. 2020. *Outlook Pembangunan Infrastruktur 2021*. Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.



4.3

PENGEMBANGAN STRUKTUR, PRODUKTIVITAS, DAN SISTEM KEMITRAAN USAHA JASA KONSTRUKSI NASIONAL

Nicodemus Daud

*Direktur Kelembagaan dan Sumber Daya Konstruksi,
Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, Kementerian PUPR*

Akhmad Hady Amrullah

Pejabat Fungsional Pembina Jasa Konstruksi Ahli Muda

PENDAHULUAN

Indonesia adalah pasar jasa konstruksi terbesar ke-4 (empat) di Asia setelah China, Jepang, dan India, serta pasar terbesar pertama di ASEAN. Dilihat dari Indeks Daya Saing Global Indonesia, tren daya saing global Indonesia meningkat pada tahun 2016-2017 Indonesia berada di peringkat 41, pada tahun 2017-2018 Indonesia mendapatkan peringkat 36, dan pada 2018 berada di peringkat 45 kemudian pada 2019 berada pada peringkat 50. Pilar infrastruktur dalam penilaian indeks daya saing global juga masih lebih rendah jika dibandingkan negara-negara di ASEAN seperti Singapura dan Malaysia. Hal ini menjadi tantangan bagi Pemerintah untuk bisa meningkatkan skor pilar infrastruktur agar dapat bersaing secara global melalui peningkatan daya saing Badan Usaha Jasa Konstruksi (BUJK) nasional.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi, Pemerintah Pusat bertanggung jawab atas: meningkatnya kemampuan dan kapasitas usaha Jasa Konstruksi nasional; terciptanya iklim usaha yang transparan, persaingan usaha yang sehat, serta jaminan kesetaraan hak dan kewajiban antara Pengguna Jasa dan Penyedia Jasa; terselenggaranya Jasa Konstruksi yang sesuai dengan Standar Keamanan, Keselamatan, Kesehatan, dan Keberlanjutan; meningkatnya kompetensi, profesionalitas, dan produktivitas tenaga kerja konstruksi nasional; meningkatnya kualitas penggunaan material dan peralatan konstruksi serta teknologi konstruksi dalam negeri; meningkatnya partisipasi masyarakat Jasa Konstruksi; dan tersedianya sistem informasi Jasa Konstruksi.

Dalam rangka meningkatkan kemampuan dan kapasitas usaha jasa konstruksi nasional, Pemerintah Pusat mengembangkan struktur dan sistem persyaratan usaha jasa konstruksi; menyelenggarakan perizinan berusaha pada subsektor jasa konstruksi; mengembangkan sistem permodalan dan sistem penjaminan usaha jasa konstruksi; memberikan dukungan dan perlindungan bagi pelaku usaha jasa konstruksi nasional dalam mengakses pasar jasa konstruksi internasional; mengembangkan dan menyelenggarakan layanan usaha dan sistem pengawasan tertib usaha jasa konstruksi; mengembangkan sistem kemitraan antara usaha jasa konstruksi nasional dan internasional; mengembangkan segmentasi pasar jasa konstruksi nasional; menyelenggarakan registrasi pengalaman badan usaha; dan menjamin terciptanya persaingan yang sehat dalam pasar jasa konstruksi.

Produktivitas dapat berkaitan dengan aspek ekonomi, kesejahteraan, teknologi, dan sumber daya. Selama periode 2015–2019, pembinaan konstruksi difokuskan pada upaya peningkatan kualitas tenaga kerja konstruksi dan badan usaha jasa konstruksi (*man*), pendayagunaan *supply and demand material*, dan peralatan konstruksi (*machine and material*), tertib penyelenggaraan jasa konstruksi (*methodology*), serta peningkatan investasi infrastruktur dan pasar konstruksi melalui rasio kapitalisasi konstruksi (*money*). Arah kebijakan dan strategi pembinaan jasa konstruksi ditujukan untuk mendukung percepatan pencapaian 3 (tiga) sasaran program pembangunan infrastruktur Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat yang meliputi: (1) meningkatnya pengelolaan sumber daya air; (2) meningkatnya konektivitas jalan nasional; dan (3) meningkatnya pemenuhan infrastruktur permukiman yang layak dan aman serta meningkatnya pemenuhan kebutuhan rumah layak huni dengan pelaksanaan program peningkatan kualitas sumber daya konstruksi. Untuk mendukung percepatan pencapaian 3 (tiga) sasaran program tersebut maka disusun 5 (lima) arah kebijakan dan strateginya. Salah satu arah dan kebijakan dan strategi pembinaan konstruksi adalah mendorong peningkatan kinerja penyedia jasa dan kemitraan usaha antar kualifikasi dan klasifikasi melalui penerapan sistem informasi kinerja penyedia jasa pada seluruh paket pekerjaan jasa konstruksi di lingkungan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

URAIAN

Strategi peningkatan produktivitas konstruksi melalui pengaturan struktur usaha juga dilakukan oleh beberapa negara. Dari hasil beberapa

penelitian telah dihimpun menunjukkan bahwa semakin tinggi rasio jumlah Kontraktor Spesialis dibandingkan Kontraktor Umum maka semakin baik pula perkembangan industri konstruksinya. Beberapa hasil penelitian tersebut dapat disimak pada tabel di bawah ini.

Rasio jumlah kontraktor spesialis dari beberapa negara di atas menunjukkan angka yang sangat

tinggi, dibandingkan dengan di Indonesia yang saat ini sangat minim sekali jumlah kontraktor spesialis. Oleh karena itu dengan adanya perubahan regulasi sebagaimana saat ini struktur usaha jasa konstruksi juga dilakukan penyesuaian mengarah kepada memajukan kontraktor dan konsultan spesialis. Sehingga pengaturan struktur usaha baru ini diharapkan dapat menjamin pasar pekerjaan konstruksi bagi

Tabel 4.3.1. Hasil Penelitian Pengaruh Struktur Usaha Terhadap Produktivitas Konstruksi

Negara	Jumlah Kontraktor		Rasio KS/KU	Pengaruh Rasio (hasil penelitian)	Peneliti
	Umum	Spesialis			
Inggris	68.502	125.568	1,833	1. Peningkatan fleksibilitas kontraktor umum dalam pekerjaan yang membutuhkan tenaga spesialis 2. Kualitas dan <i>output</i> meningkat; 3. Minimnya tingkat kecelakaan; 4. Motivasi lebih tinggi; 5. Peningkatan <i>Gross Domestic Product</i> (GDP) sektor konstruksi yang signifikan.	Mc. Caffer (2016) <i>Trading Economics Journal</i>
Kuwait	35.778	20.125	0,562	1. Rendahnya tingkat produktivitas Kerja 2. Kualitas produk yang buruk 3. Sering terjadi konflik akibat kurangnya tingkat kepuasan kontraktor utama dan <i>owner</i> terkait hasil pekerjaan kontraktor spesialis	Abdulaziz, M. Jarkas (2012)
China	33.652	30.999	0,921	1. Efisiensi biaya proyek 2. Efisiensi waktu pekerjaan proyek 3. Servis yang semakin memuaskan <i>owner</i> 4. Terjadi peningkatan GDP yang signifikan pada sektor konstruksi	Ya-Hsieh (2002)
				1. Peningkatan Fleksibilitas 2. Pekerjaan yang lebih berkualitas 3. Minimnya angka kecelakaan	Jones (2004)
Amerika	181.757	474.691	2,571	1. Peningkatan fleksibilitas kontraktor umum dalam pekerjaan yang membutuhkan pekerjaan spesialis 2. Kualitas <i>output</i> yang meningkat 3. Minimnya angka kecelakaan 4. Motivasi yang lebih tinggi 5. Terjadi peningkatan GDP pada sektor Konstruksi	Hillebrant (2005). <i>Analysis of the American Construction Industry</i>



kontraktor spesialis. Penyesuaian tersebut juga diharapkan dapat mendorong kolaborasi antara kontraktor utama dan kontraktor spesialis dalam pengaturan pengadaan jasa konstruksi (kontrak) dalam bentuk *Joint Operation* (JO).

Pada Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi, struktur usaha jasa konstruksi meliputi: jenis, sifat, klasifikasi, dan layanan usaha; dan bentuk dan kualifikasi usaha. Jenis usaha Jasa Konstruksi meliputi: Jasa Konsultansi Konstruksi, Pekerjaan Konstruksi, dan Pekerjaan Konstruksi Terintegrasi. Setiap jenis usaha tersebut memiliki sifat, klasifikasi, dan layanan usaha, diantaranya:

1. Jasa Konsultansi Konstruksi bersifat umum dan spesialis

Klasifikasi usaha Jasa Konsultansi Konstruksi bersifat umum terdiri atas: arsitektur; rekayasa; rekayasa terpadu; dan arsitektur lanskap dan perencanaan wilayah. Klasifikasi usaha Jasa Konsultansi Konstruksi bersifat spesialis terdiri atas; konsultansi ilmiah dan teknis; dan pengujian dan analisis teknis. Layanan usaha Jasa Konsultansi Konstruksi bersifat umum meliputi: pengkajian; perencanaan; perancangan; pengawasan; dan/atau manajemen penyelenggaraan konstruksi. Layanan usaha Jasa Konsultansi Konstruksi bersifat spesialis meliputi: survei; pengujian teknis; dan/atau analisis.

2. Pekerjaan Konstruksi bersifat umum dan spesialis

Klasifikasi usaha Pekerjaan Konstruksi bersifat umum terdiri atas: bangunan gedung; dan bangunan sipil. Klasifikasi usaha Pekerjaan Konstruksi bersifat spesialis terdiri atas: instalasi; konstruksi khusus; konstruksi prafabrikasi; penyelesaian bangunan; penyewaan

peralatan; dan persiapan. Layanan usaha Pekerjaan Konstruksi bersifat umum meliputi: pembangunan; pemeliharaan; pembongkaran; dan/atau pembangunan kembali. Layanan usaha Pekerjaan Konstruksi bersifat spesialis meliputi pekerjaan bagian tertentu dari bangunan konstruksi atau bentuk fisik lainnya.

3. Pekerjaan Konstruksi Terintegrasi

Klasifikasi usaha Pekerjaan Konstruksi Terintegrasi terdiri atas: bangunan gedung; dan bangunan sipil. Layanan usaha Pekerjaan Konstruksi Terintegrasi meliputi: rancang dan bangun; dan perekayasaan, pengadaan, dan pelaksanaan.

Penyedia Jasa yang tidak memiliki subklasifikasi spesialis pada klasifikasi konstruksi khusus dan/atau konstruksi prapabrikasi harus melakukan kerja sama operasi, selain klasifikasi tersebut harus dikerjakan oleh subpenyedia jasa spesialis. Pekerjaan konstruksi yang bersifat spesialis wajib dimuat dalam dokumen pemilihan Penyedia Jasa dan dilaksanakan oleh Penyedia Jasa badan usaha spesialis. Jumlah subklasifikasi yang dimiliki oleh BUJK yang tercatat di LPJK mengacu pada data tahun 2020 terdapat total 358.176 subklasifikasi yang ditunjukkan pada *Tabel 4.3.2.* dibawah

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat jumlah subklasifikasi yang dimiliki oleh BUJK untuk Jenis Usaha Jasa Konsultansi Konstruksi bersifat Spesialis hanya 3,57% dari total keseluruhan jumlah subklasifikasi Jasa Konsultansi Konstruksi. Sementara itu, subklasifikasi untuk Jenis Usaha Pekerjaan Konstruksi bersifat Spesialis hanya 12,39% dari total keseluruhan jumlah subklasifikasi Pekerjaan Konstruksi. Jika dihitung rasio perbandingan menggunakan

Tabel 4.3.2. Jumlah Subklasifikasi BUJK

Jenis Usaha	Sifat Usaha			Total
	Umum	Spesialis	-	
Jasa Konsultansi Konstruksi	36.495	1.351	-	37.846
Pekerjaan Konstruksi	280.507	39.652	-	320.159
Pekerjaan Konstruksi Terintegrasi	-	-	171	171
Total	317.002	41.003	171	358.176

Sumber : (Hasil olahan data LPJK Periode SBU_05_08_2020)

Tabel 4.3.3. Jumlah Paket Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah

Jenis Pengadaan	Tahun	
	2020	2021
Jasa Konsultansi	167.117	175.142
Pekerjaan Konstruksi	260.431	288.347

Sumber : (<https://sirup.lkpp.go.id/> diakses pada tanggal 22 Oktober 2021)

perhitungan yang sama sebagaimana penelitian pada negara lain sebelumnya, rasio jumlah kontraktor spesialis dibandingkan dengan kontraktor umum berada di angka 0,13 yang jauh dari rasio negara yang pernah diteliti.

Jumlah paket pengadaan barang/jasa pemerintah pada tahun 2021 mengalami peningkatan dari tahun sebelumnya, hal ini dapat dilihat dari data LKPP sebagaimana yang tercantum pada *Tabel 4.3.3.*

Dari tabel di atas, dapat diketahui bahwa peningkatan jumlah paket pengadaan barang/jasa untuk jenis pengadaan jasa konsultansi sebesar 4,80% dan pekerjaan konstruksi sebesar 0,72%. Dari jumlah paket tersebut kita dapat melihat bagaimana pemenuhan kebutuhan badan usaha pada paket pengadaan barang/jasa pemerintah pada tahun tersebut. Jika dibandingkan dengan data pada *Tabel*

4.3.2, pada tahun 2021 rasio perbandingan antara jumlah subklasifikasi dengan paket pengadaan jasa konsultansi sebesar 1:4,6 dan untuk jenis pengadaan pekerjaan konstruksi sebesar 1:0,9. Hal ini menunjukkan bahwa jumlah subklasifikasi tersebut masih bisa memenuhi kebutuhan pengadaan barang/jasa pemerintah.

Penyedia Jasa konstruksi selain berbentuk badan usaha, dapat berbentuk usaha orang perseorangan. Badan usaha yang bersifat umum terdiri atas kualifikasi usaha kecil, menengah, dan besar, sedangkan untuk badan usaha yang bersifat spesialis tidak memiliki kualifikasi. Penetapan kualifikasi usaha tersebut dilaksanakan berdasarkan penilaian terhadap penjualan tahunan, kemampuan keuangan, ketersediaan tenaga kerja konstruksi, dan kemampuan dalam penyediaan peralatan konstruksi. Penetapan kualifikasi badan usaha tersebut berdasarkan subklasifikasi yang diusulkan.

**Tabel 4.3.4. Jumlah Jenis Subklasifikasi Usaha Jasa Konstruksi**

Jenis Usaha	Jenis Subklasifikasi			Total
	Umum	Spesialis	-	
Jasa Konsultansi Konstruksi	15	15	-	30
Pekerjaan Konstruksi	29	52	-	81
Pekerjaan Konstruksi Terintegrasi	-	-	19	19
Total	44	67	19	130

Sumber : (PP No. 5 Tahun 2021 dan Permen PUPR No. 6 Tahun 2021)

Peraturan terkait subklasifikasi mengalami perubahan yang semula diatur melalui Peraturan Menteri PUPR No. 19 Tahun 2014 yang mana terdapat 118 subklasifikasi dan saat ini telah diatur melalui Peraturan Pemerintah No.5 Tahun 2021 yang terdiri dari 130 subklasifikasi. PP No. 5 Tahun 2021 ini merupakan peraturan turunan dari UU No. 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja. Jumlah subklasifikasi tersebut dapat dilihat pada Tabel 4.3.4.

Undang-Undang Cipta Kerja disusun untuk melakukan penyederhanaan dan penyeragaman regulasi yang memuat beberapa sektor, salah satunya sektor Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Undang-undang ini menyasar pada regulasi yang memiliki muatan terkait 3 (tiga) hal, yaitu Cipta Lapangan Kerja, Pemberdayaan UMKM, dan Perpajakan. Implementasi UU Cipta Kerja dilaksanakan melalui peningkatan ekosistem investasi dan kegiatan berusaha meliputi penerapan perizinan berusaha berbasis risiko; penyederhanaan persyaratan dasar perizinan berusaha; penyederhanaan perizinan berusaha sektor; dan penyederhanaan persyaratan investasi. Untuk memberikan kemudahan bagi masyarakat terutama pelaku

usaha dalam mendapatkan perizinan berusaha dan kemudahan persyaratan investasi dari sektor Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja mengubah, menghapus, atau menetapkan pengaturan baru beberapa ketentuan yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi. Reformasi perizinan berusaha jasa konstruksi bertujuan untuk memberikan kemudahan dan dapat meningkatkan produktivitas bagi pelaku usaha. Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko dan Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksana Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi, terdapat beberapa ketentuan diantaranya yaitu perubahan Izin Usaha Jasa Konstruksi dan Tanda Daftar Usaha Orang Perseorangan menjadi Perizinan Berusaha subsektor Jasa Konstruksi yaitu Nomor Induk Berusaha (NIB) dan Sertifikat Standar yang diterbitkan melalui Sistem Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik (Sistem OSS).

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Rasio jumlah kontraktor spesialis dibandingkan dengan kontraktor umum berada di angka 0,13, masih jauh jika dibandingkan dengan rasio dari negara yang pernah diteliti. Indonesia perlu mendorong usaha spesialis agar lebih cepat berkembang. Dengan terbitnya Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko dan Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi, saat ini pemerintah telah lebih jelas dalam membagi jenis, sifat, klasifikasi, dan layanan usaha, serta bentuk dan kualifikasi usaha. Harapannya pengaturan tersebut dapat meningkatkan rasio jumlah kontraktor spesialis di Indonesia. Selain itu, dengan peraturan tersebut pemerintah memberikan kemudahan bagi masyarakat terutama pelaku usaha dalam mendapatkan perizinan berusaha dan kemudahan persyaratan investasi. Hal ini bertujuan untuk meningkatkan produktivitas bagi pelaku usaha.

Dukungan pemerintah dalam mengembangkan struktur usaha jasa konstruksi juga diimplementasi dalam bentuk pembinaan. Salah satu pembinaan yang dilakukan adalah ketentuan mengenai Kerja Sama Operasi dan kewajiban dalam menentukan subpenyedia jasa yang diatur dalam PP No. 14 Tahun 2021 dengan tujuan agar badan usaha kualifikasi kecil dan menengah dapat meningkatkan kemampuan dengan cara melakukan kerja sama operasi dengan badan usaha yang memiliki kualifikasi satu tingkat di atasnya. Begitupun



.....
*Pembangunan, Jembatan Pulau Balang,
Kota Balikpapan, Kalimantan Timur*

dengan badan usaha yang bersifat umum yang tidak memiliki subklasifikasi spesialis harus melakukan kerja sama operasi dengan badan usaha yang bersifat spesialis. Dengan demikian, pemerintah harus tetap melakukan pengawasan dan pembinaan agar peraturan yang berlaku saat ini dapat berjalan dengan baik, sehingga upaya untuk meningkatkan produktivitas usaha jasa konstruksi melalui pengembangan struktur usaha dapat tercapai.



DAFTAR PUSTAKA

Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja.

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi.

Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko.

Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi.

Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi.

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 6 Tahun 2021 tentang Standar Kegiatan Usaha dan Produk pada Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Sektor Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 23 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Tahun 2020-2024.

oss.go.id. (2021, 18 Agustus). Presiden Jokowi Resmikan Peluncuran OSS Berbasis Risiko. Diakses pada 14 Oktober 2021, dari <https://oss.go.id/baca/artikel?id=50&title=Presiden%20Jokowi%20Resmikan%20Peluncuran%20OSS%20Berbasis%20Risiko>

Jarkas, Abdulaziz M. (2012). Factors Affecting Construction Labor Productivity in Kuwait. *Journal of Construction Engineering and Management*.

Mccaffer, R. (2016). *Trading Economic Journal: Modern Construction Management*.

Hsieh. (2002). Statistical Analysis of Causes for Change Orders In Metropolitan Public Works. *International Journal of Project Management*.

Hillebrandt, P. (2005). Analysis of the American Construction Industry.

LAMPIRAN

Tabel 4.3.1. Subklasifikasi Jasa Konsultansi Konstruksi Bersifat Umum

Kode	Subklasifikasi
RT001	Subklasifikasi Jasa Pelayanan Studi Investasi Infrastruktur
RT002	Subklasifikasi Jasa Rekayasa Konstruksi Pembangkit, Jaringan Transmisi, Gardu Induk, dan Distribusi Tenaga Listrik
RT003	Subklasifikasi Jasa Rekayasa Proses Industrial, Produksi, dan Fasilitas Produksi
AR001	Subklasifikasi Jasa Arsitektural Bangunan Gedung Hunian dan Non Hunian
AR002	Subklasifikasi Jasa Arsitektural Lainnya
AR003	Subklasifikasi Jasa Desain Interior pada Bangunan Gedung dan Bangunan Sipil
AL001	Subklasifikasi Jasa Pengembangan Pemanfaatan Ruang
AL002	Subklasifikasi Jasa Pengembangan Wilayah
AL003	Subklasifikasi Jasa Pengembangan Perkotaan
AL004	Subklasifikasi Jasa Pengembangan Lingkungan Bangunan dan Lanskap
RK001	Subklasifikasi Jasa Rekayasa Konstruksi Bangunan Gedung Hunian dan Non Hunian
RK002	Subklasifikasi Jasa Rekayasa Pekerjaan Teknik Sipil Sumber Daya Air
RK003	Subklasifikasi Jasa Rekayasa Pekerjaan Teknik Sipil Transportasi
RK004	Subklasifikasi Jasa Rekayasa Pekerjaan Mekanikal Dalam Bangunan
RK005	Subklasifikasi Jasa Rekayasa Lainnya

Sumber : (Permen PUPR No. 6 Th. 2021)

Tabel 4.3.2. Subklasifikasi Jasa Konsultansi Konstruksi Bersifat Spesialis

Kode	Subklasifikasi
IT001	Subklasifikasi Jasa Pembuatan Prospektus Geologi dan Geofisika
IT002	Subklasifikasi Jasa Konsultansi Ilmiah dan Teknis Bawah Tanah
IT003	Subklasifikasi Jasa Konsultansi Ilmiah dan Teknis Permukaan Tanah dan Pembuatan Peta
IT004	Subklasifikasi Jasa Konsultansi Ilmiah dan Teknis Prasarana dan Sarana Umum
IT005	Subklasifikasi Jasa Konsultansi Ilmiah dan Teknis Konstruksi Sistem Kendali Lalu Lintas
IT006*)	Subklasifikasi Jasa Konsultansi Ilmiah dan Teknis Konstruksi Sistem Kendali Lalu Lintas
IT007	Jasa Konsultansi Ilmiah dan Teknis Hidrolika, Hidrologi dan Oceanography
IT008*)	Subklasifikasi Jasa Konsultansi Ilmiah dan Teknis Hidrolika, Hidrologi dan Oceanography

**Tabel 4.3.2. Subklasifikasi Jasa Konsultansi Konstruksi Bersifat Spesialis**

Kode	Subklasifikasi
AT001	Subklasifikasi Jasa Pengujian dan Analisis Teknis Geologi, Geofisika dan Geokimia
AT002	Subklasifikasi Jasa Pengujian dan Analisis Teknis Komposisi dan Tingkat Kemurnian
AT003	Subklasifikasi Jasa Pengujian Hasil Pekerjaan Konstruksi dan Fasilitas Laboratorium
AT004	Subklasifikasi Jasa Pengujian dan Analisis Teknis Parameter Fisikal
AT005	Subklasifikasi Jasa Pengujian dan Analisis Teknis Hidrolika, Hidrologi dan Oceanography
AT006	Subklasifikasi Jasa Pengujian dan Analisis Akustik dan vibrator Gedung Hunian dan Nonhunian
AT007	Subklasifikasi Jasa Commissioning Proses Industrial

Sumber : (Permen PUPR No. 6 Th. 2021)

Tabel 4.3.3. Subklasifikasi Pekerjaan Konstruksi Bersifat Umum

Kode	Subklasifikasi
BG001	Subklasifikasi Konstruksi Gedung Hunian
BG002	Subklasifikasi Konstruksi Gedung Perkantoran
BG003	Subklasifikasi Konstruksi Gedung Industri
BG004	Subklasifikasi Konstruksi Gedung Perbelanjaan
BG005	Subklasifikasi Konstruksi Gedung Kesehatan
BG006	Subklasifikasi Konstruksi Gedung Pendidikan
BG007	Subklasifikasi Konstruksi Gedung Penginapan
BG008	Subklasifikasi Konstruksi Gedung Tempat Hiburan dan Olahraga
BG009	Subklasifikasi Konstruksi Gedung Lainnya
BS001	Subklasifikasi Konstruksi Bangunan Sipil Jalan
BS002	Subklasifikasi Bangunan Sipil Jembatan, Jalan Layang, <i>Fly Over</i> , dan <i>Underpass</i>
BS003	Subklasifikasi Konstruksi Jalan Rel
BS004	Subklasifikasi Konstruksi Jaringan Irigasi dan Drainase
BS005	Subklasifikasi Konstruksi Bangunan Sipil Pengolahan Air Bersih
BS006	Subklasifikasi Konstruksi Bangunan Sipil Prasarana dan Sarana Sistem Pengolahan Limbah Padat, Cair, dan Gas
BS007	Subklasifikasi Konstruksi Bangunan Sipil Elektrikal
BS008	Subklasifikasi Konstruksi Bangunan Sipil Telekomunikasi untuk Prasarana Transportasi

Tabel 4.3.3. Subklasifikasi Pekerjaan Konstruksi Bersifat Umum

Kode	Subklasifikasi
BS009	Subklasifikasi Konstruksi Sentral Telekomunikasi
BS010	Subklasifikasi Konstruksi Bangunan Prasarana Sumber Daya Air
BS011	Subklasifikasi Konstruksi Bangunan Pelabuhan Bukan Perikanan
BS012	Subklasifikasi Konstruksi Bangunan Pelabuhan Perikanan
BS013	Subklasifikasi Konstruksi Bangunan Sipil Minyak dan Gas Bumi
BS014	Subklasifikasi Konstruksi Bangunan Sipil Pertambangan
BS015	Subklasifikasi Konstruksi Bangunan Sipil Panas Bumi
BS016	Subklasifikasi Konstruksi Bangunan Sipil Fasilitas Olah Raga
BS017	Subklasifikasi Konstruksi Bangunan Sipil Lainnya Ytdl
BS018	Subklasifikasi Konstruksi Bangunan Sipil Fasilitas Pengolahan Produk Kimia, Petrokimia, Farmasi, dan Industri Lainnya
BS019	Subklasifikasi Konstruksi Bangunan Sipil Fasilitas Militer dan Peluncuran Satelit
BS020	Subklasifikasi Konstruksi Jaringan Irigasi, Komunikasi, dan Limbah Lainnya

Sumber : (Permen PUPR No. 6 Th. 2021)

Tabel 4.3.4. Subklasifikasi Pekerjaan Konstruksi Bersifat Spesialis

Kode	Subklasifikasi
KP001	Subklasifikasi Pekerjaan konstruksi Prapabrikasi Bangunan Gedung
KP002	Subklasifikasi Pekerjaan Konstruksi Prapabrikasi Bangunan Sipil
KK001	Subklasifikasi Pondasi Konstruksi
KK002	Subklasifikasi Konstruksi Reservoir Pembangkit Listrik Tenaga Air
KK003	Subklasifikasi Konstruksi <i>Intake, Control Gate, Penstock</i> dan <i>Outflow</i> Pembangkit Listrik Tenaga Air
KK004	Subklasifikasi Konstruksi Pelindung Pantai
KK005	Subklasifikasi Pekerjaan Lapis Perkerasan Beton (<i>Rigid Pavement</i>)
KK006	Subklasifikasi Pekerjaan Konstruksi Kedap Air, Minyak, dan Gas
KK007	Subklasifikasi Pekerjaan Konstruksi Kedap Suara
KK008	Subklasifikasi Perkerasan Aspal
KK009	Subklasifikasi Perkerasan Berbutir
KK010	Subklasifikasi Pengeboran dan Injeksi Semen Bertekanan (<i>Drilling and Grouting</i>)

**Tabel 4.3.4. Subklasifikasi Pekerjaan Konstruksi Bersifat Spesialis**

Kode	Subklasifikasi
KK011	Subklasifikasi Pemasangan Rangka dan Atap/Roofcovering
KK012	Subklasifikasi Pekerjaan Struktur Beton
KK013	Subklasifikasi Konstruksi Struktur Beton Pascatarik (Post Tensioned)
KK014	Subklasifikasi Konstruksi Terowongan
KK015	Subklasifikasi Pekerjaan Konstruksi Tahan Api (Tanur, Anneling, Flare, atau Incenerator)
KK016	Subklasifikasi Pemasangan Kerangka Baja
PL001	Subklasifikasi Pembongkaran Bangunan
PL002	Subklasifikasi Pengerukan
PL003	Subklasifikasi Penyiapan Lahan Konstruksi
PL004	Subklasifikasi Pekerjaan Tanah
PL005	Subklasifikasi Pembuatan/Pengeboran Sumur Air Tanah
PL006	Subklasifikasi Pelaksanaan Pekerjaan Utilitas
PL007	Subklasifikasi Survei Penyelidikan Lapangan
PL008	Subklasifikasi Pemasangan Perancah (Steiger)
IN001	Subklasifikasi Instalasi Mekanikal
IN002	Subklasifikasi Instalasi Telekomunikasi
IN003	Subklasifikasi Instalasi Peralatan Infrastruktur Pertambangan dan Manufaktur
IN004	Subklasifikasi Instalasi Minyak dan Gas
IN005	Subklasifikasi Instalasi Konstruksi Navigasi Laut, Sungai, dan Udara
IN006	Subklasifikasi Instalasi Elektronika
IN007	Subklasifikasi Instalasi Saluran Air (Plumbing)
IN008	Subklasifikasi Instalasi Pendingin Dan Ventilasi Udara
IN009*)	Subklasifikasi Instalasi Pendingin Dan Ventilasi Udara
IN010	Subklasifikasi Instalasi Pengolahan Air Untuk Pembangkit Listrik
IN011	Subklasifikasi Instalasi Sinyal dan Rambu-rambu Jalan Raya
IN012	Subklasifikasi Instalasi Sinyal dan Telekomunikasi Kereta Api
IN013	Subklasifikasi Instalasi Pemanas dan Geotermal
IN014	Subklasifikasi Instalasi Meteorologi, Klimatologi dan Geofisika
PB001	Subklasifikasi Pekerjaan Pemasangan Kaca dan Aluminium

Tabel 4.3.4. Subklasifikasi Pekerjaan Konstruksi Bersifat Spesialis

Kode	Subklasifikasi
PB002*)	Subklasifikasi Pengerjaan Pemasangan Kaca dan Alumunium
PB003	Subklasifikasi Pengerjaan Lantai, Dinding, Peralatan Saniter dan Plafon
PB004	Subklasifikasi Dekorasi Interior
PB005	Subklasifikasi Pemasangan Ornamen dan Pekerjaan Seni
PB006*)	Subklasifikasi Pemasangan Ornamen dan Pekerjaan Seni
PB007	Subklasifikasi pengecatan
PB008*)	Subklasifikasi pengecatan
PB009	Subklasifikasi Pembersihan dan Perapihan Bangunan Gedung dan/atau Bangunan Sipil
PB010	Subklasifikasi Pekerjaan Lanskap, Pertamanan, dan Penanaman Vegetasi
PB011	Subklasifikasi Pemulihan Lahan Pekerjaan Konstruksi
PA001	Subklasifikasi Penyewaan Peralatan Konstruksi

Sumber : (Permen PUPR No. 6 Th. 2021)

Keterangan: *) Subklasifikasi untuk Usaha Orang Perseorangan

Tabel 4.3.5. Subklasifikasi Pekerjaan Konstruksi Terintegrasi

Kode	Subklasifikasi
GT001	Subklasifikasi Konstruksi Gedung Hunian
GT002	Subklasifikasi Konstruksi Gedung Perkantoran
GT003	Subklasifikasi Konstruksi Gedung Industri
GT004	Subklasifikasi Konstruksi Gedung Perbelanjaan
GT005	Subklasifikasi Konstruksi Gedung Kesehatan
GT006	Subklasifikasi Konstruksi Gedung Pendidikan
GT007	Subklasifikasi Konstruksi Gedung Penginapan
GT008	Subklasifikasi Konstruksi Gedung Tempat Hiburan dan Olahraga
ST001	Subklasifikasi Bangunan Sipil Jembatan, Jalan Layang, Fly Over, dan Underpass
ST002	Subklasifikasi Konstruksi Bangunan Sipil Pengolahan Air Bersih
ST003	Subklasifikasi Konstruksi Bangunan Sipil Elektrikal
ST004	Subklasifikasi Konstruksi Bangunan Prasarana Sumber Daya Air
ST005	Subklasifikasi Konstruksi Bangunan Pelabuhan Bukan Perikanan

**Tabel 4.3.5. Subklasifikasi Pekerjaan Konstruksi Terintegrasi**

Kode	Subklasifikasi
ST006	Subklasifikasi Konstruksi Bangunan Sipil Minyak dan Gas Bumi
ST007	Subklasifikasi Konstruksi Bangunan Sipil Pertambangan
ST008	Subklasifikasi Konstruksi Bangunan Sipil Panas Bumi
ST009	Subklasifikasi Konstruksi Bangunan Sipil Fasilitas Olah Raga
ST010	Subklasifikasi Konstruksi Bangunan Sipil Fasilitas Pengolahan Produk Kimia, Petrokimia, Farmasi, dan Industri Lainnya
ST011	Subklasifikasi Konstruksi Bangunan Sipil Fasilitas Militer dan Peluncuran Satelit

Sumber : (Permen PUPR No. 6 Th. 2021)



4.4

MENCIPTAKAN PERSAINGAN YANG SEHAT DALAM PASAR JASA KONSTRUKSI

Putut Marhayudi

*Direktur Pengembangan Jasa Konstruksi,
Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, Kementerian PUPR*

Disaintina Ari Nusanti

Pejabat Fungsional Pembina Jasa Konstruksi Ahli Madya

Rino Febrando

Pejabat Fungsional Pembina Jasa Konstruksi Ahli Muda

Jasa Konstruksi menurut Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi, adalah layanan jasa baik secara keseluruhan atau sebagian kegiatan yang meliputi pengkajian, perancangan, pengawasan dan manajemen penyelenggaraan konstruksi suatu bangunan (Konsultasi Konstruksi) dan/atau keseluruhan atau sebagian kegiatan yang meliputi pembangunan, pengoperasian, pemeliharaan, pembongkaran, dan pembangunan kembali suatu bangunan (Pekerjaan Konstruksi). Sektor jasa konstruksi merupakan kegiatan masyarakat mewujudkan bangunan yang berfungsi sebagai pendukung atau prasarana aktivitas sosial ekonomi kemasyarakatan guna menunjang terwujudnya tujuan pembangunan nasional yaitu mewujudkan masyarakat adil dan makmur.

Sedangkan menurut Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, bahwa Pasar adalah lembaga

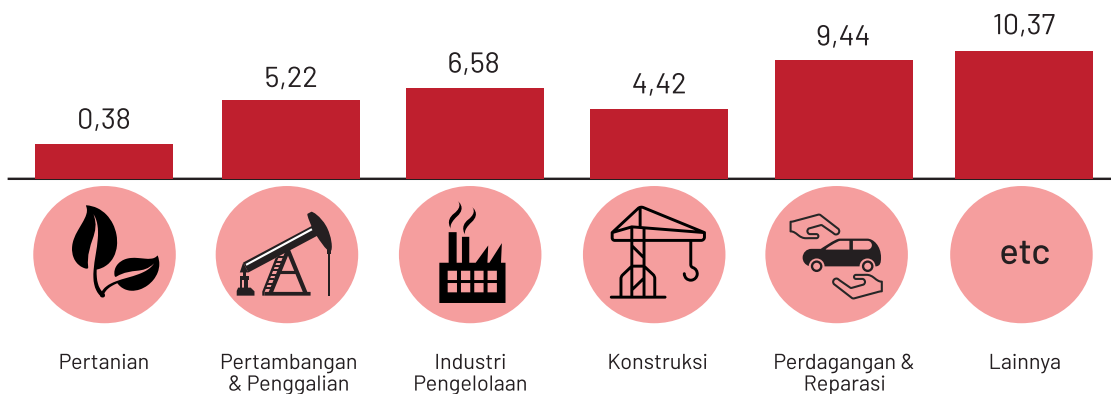
ekonomi dimana para pembeli dan penjual baik secara langsung maupun tidak langsung dapat melakukan transaksi perdagangan barang dan atau jasa. Dengan demikian, pasar jasa konstruksi dapat diartikan lembaga ekonomi dimana pembeli (Pengguna Jasa) dan penjual (Penyedia Jasa) melakukan transaksi untuk layanan Jasa Konsultansi Konstruksi dan/atau Pekerjaan Konstruksi.

Untuk menciptakan persaingan usaha yang sehat maka perlu diketahui bentuk perjanjian dan kegiatan yang dapat mengakibatkan persaingan yang tidak sehat. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 bahwa Perjanjian yang dilarang adalah: (i) Oligopoli, (ii) Penetapan Harga, (iii) Pembagian Wilayah, (iv) Pemboikotan, (v) Kartel, (vi) Trust, (vii) Oligopsoni, (viii) Integrasi Vertikal, (ix) Perjanjian Tertutup dan (x) Perjanjian dengan Pihak Luar Negeri. Sedangkan kegiatan yang dilarang adalah: (i) Monopoli, (ii) Monopsoni, (iii) Penguasaan Pasar, dan (iv) Persekongkolan.

Lalu, karakteristik persaingan usaha yang sehat dicirikan dengan: (i) Banyaknya penjual dan

pembeli, (ii) Produk yang diperjual belikan bersifat homogen, (iii) Penjual tidak bisa mengendalikan harga produk, (iv) Kebebasan untuk masuk dan keluar dari pasar, (v) Mobilitas sumber daya yang sempurna, dan (vi) Pengetahuan sempurna tentang pasar antara Penjual dan Pembeli.

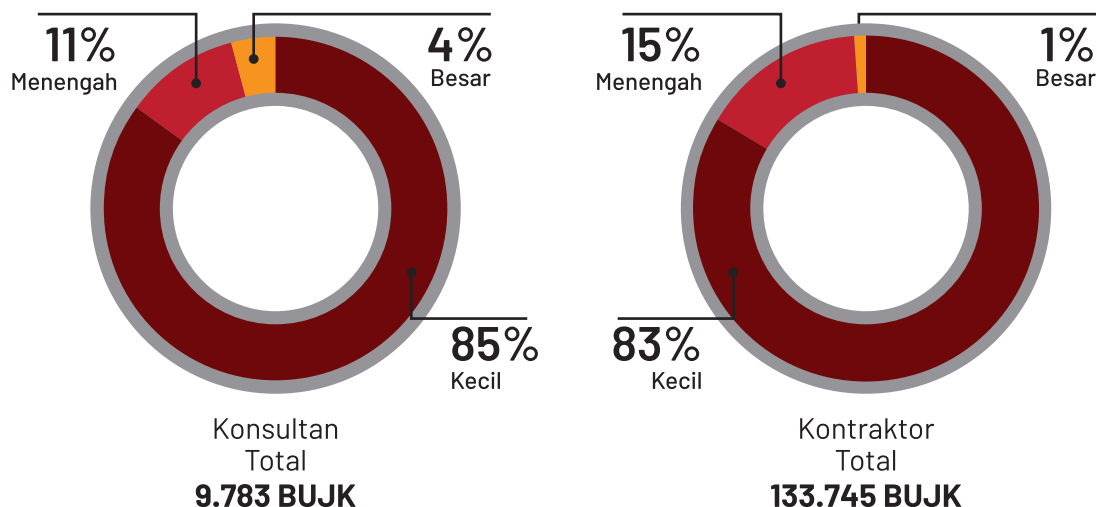
Pada tulisan ini, tidak semua karakteristik pada persaingan usaha yang sehat akan dijabarkan. Pembahasan hanya difokuskan untuk karakteristik (i) banyaknya penjual dan pembeli. Karakteristik Pembeli pada pasar jasa konstruksi dapat dikategorikan menjadi: (i) Pemerintah (Pusat, Provinsi dan Kabupaten/ Kota), (ii) Badan Usaha (Swasta/Milik Negara/ Daerah) dan (iii) Orang Perseorangan. Pembeli yang membutuhkan layanan jasa konstruksi sangatlah besar, hal tersebut dapat dilihat dari kontribusi sektor konstruksi yang masuk dalam 5 (lima) sektor penyumbang PDB terbesar. Hal ini terlihat pada grafik pertumbuhan PDB Kuartal II Tahun 2021, sektor konstruksi memberikan kontribusi sebesar 4,42% terhadap PDB Indonesia (BPS, 2021).



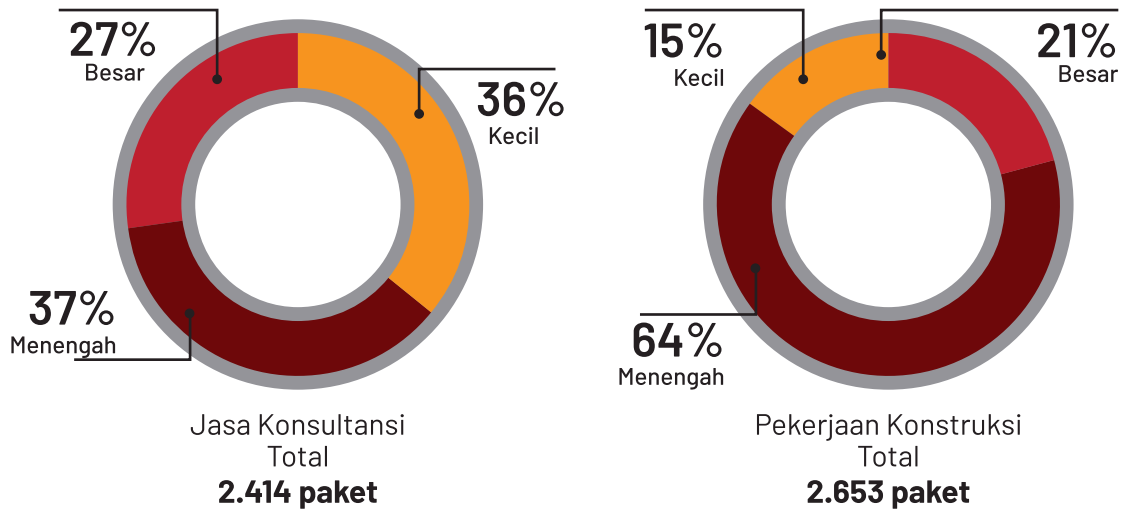
Gambar 4.4.1. Penyumbang PDB Indonesia Kuartal II Tahun 2021

Sedangkan karakteristik Penjual layanan jasa konstruksi di Indonesia, terbagi menjadi 4 kelompok, yaitu: (i) Usaha Orang Perseorangan, (ii) Badan Usaha Jasa Konstruksi (BUJK) Kualifikasi Kecil, (iii) BUJK Kualifikasi Menengah, dan (iv) BUJK Kualifikasi Besar. Melihat data Sistem Informasi Konstruksi Indonesia (SIKI) per Januari 2021, jumlah BUJK Konsultansi Konstruksi di Indonesia berjumlah 9.783 BUJK, terdiri dari 85% BUJK Kualifikasi Kecil, 11% BUJK Kualifikasi Menengah dan 4% BUJK Kualifikasi Besar. Sedangkan untuk BUJK Pekerjaan Konstruksi berjumlah 133.745 BUJK, terdiri dari 83% BUJK Kualifikasi Kecil, 15% BUJK Kualifikasi Menengah dan 1% BUJK Kualifikasi Besar. Dari kondisi penjual dan pembeli di pasar jasa konstruksi bahwa dapat dikatakan pasar konstruksi di Indonesia dapat dikategorikan sebagai pasar persaingan yang sehat/sepurnya dimana terdapat banyak penjual dan pembeli.

Kendala yang terjadi pada pasar jasa konstruksi adalah dalam penguasaan pangsa pasar jasa konstruksi yang tidak seimbang tetapi belum terindikasi masuk dalam perjanjian dan kegiatan yang dilarang oleh Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dikarenakan penjual (Penyedia Jasa) yang terlibat dalam pasar jasa konstruksi. Ketidakseimbangan pasar jasa konstruksi di Kementerian PUPR terjadi karena berdasarkan data Layanan Pengadaan Secara Elektronik (LPSE) Kementerian PUPR Tahun 2020, untuk paket jasa konsultansi konstruksi di Kementerian PUPR berjumlah 2.414 Paket. 36% paket untuk segmentasi pasar kualifikasi kecil, diperebutkan oleh 85% BUJK Konsultansi Konstruksi, 37% paket untuk segmentasi pasar kualifikasi menengah, diperebutkan oleh 11% BUJK Konsultansi Konstruksi, dan 27% paket untuk segmentasi kualifikasi besar, diperebutkan oleh 4% BUJK Konsultansi Konstruksi.



Gambar 4.4.2. Persentase Jumlah BUJK Konsultansi dan BUJK Pekerjaan Konstruksi



Gambar 4.4.3. Sebaran Paket Jasa Konsultansi dan Paket Pekerjaan Konstruksi Kementerian PUPR Tahun 2020

Sedangkan untuk Paket Pekerjaan Konstruksi di Kementerian PUPR berjumlah 2.653 Paket Pekerjaan Konstruksi. 15% paket untuk segmentasi pasar kualifikasi kecil, diperebutkan oleh 83% BUJK Pekerjaan Konstruksi, 64% paket untuk segmentasi pasar kualifikasi menengah, diperebutkan oleh 15% BUJK Pekerjaan Konstruksi, dan 21% paket untuk segmentasi pasar kualifikasi besar, diperebutkan oleh 1% BUJK Pekerjaan Konstruksi.

Untuk mengatasi ketimpangan pada penguasaan pangsa pasar jasa konstruksi, maka upaya yang dilakukan Kementerian PUPR Nomor 14 Tahun 2020 tentang Standar dan Pedoman Pengadaan Jasa Konstruksi melalui Penyedia, yang kemudian ditindaklanjuti oleh Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah dengan Peraturan Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah Nomor 11 Tahun 2021 tentang Pedoman Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah melalui

Penyedia, yang salah satunya mengatur tentang pengaturan segmentasi usaha sebagai berikut:

1. Pemaketan Jasa Konsultansi Konstruksi mencakup:
 - a. Nilai Pagu Anggaran sampai dengan Rp1 miliar dialokasikan hanya untuk penyedia jasa konsultansi konstruksi dengan kualifikasi kecil;
 - b. Nilai Pagu Anggaran di atas Rp1 miliar sampai dengan Rp2,5 miliar dialokasikan hanya untuk penyedia jasa konsultansi konstruksi dengan kualifikasi menengah;
 - c. Nilai Pagu Anggaran sampai diatas Rp2,5 miliar dialokasikan hanya untuk penyedia jasa konsultansi konstruksi dengan kualifikasi besar.
2. Pemaketan Pekerjaan Konstruksi mencakup:
 - a. Nilai Pagu Anggaran sampai dengan Rp15 miliar dialokasikan hanya untuk penyedia pekerjaan konstruksi dengan kualifikasi kecil dan/atau koperasi;

- b. Nilai Pagu Anggaran di atas Rp15 miliar sampai dengan Rp50 miliar dialokasikan hanya untuk penyedia pekerjaan konstruksi dengan kualifikasi usaha menengah;
- c. Nilai Pagu Anggaran di atas Rp50 miliar sampai dengan Rp100 miliar dialokasikan hanya untuk penyedia pekerjaan konstruksi dengan kualifikasi besar non badan usaha milik negara;
- d. Nilai Pagu Anggaran di atas Rp50 miliar sampai dengan Rp100 miliar Rupiah dialokasikan hanya untuk penyedia pekerjaan konstruksi dengan kualifikasi besar.

Diharapkan dengan adanya pengaturan mengenai segmentasi usaha pada paket jasa konsultansi konstruksi dan pekerjaan konstruksi menjadi upaya terobosan dalam meningkatkan persaingan usaha dan penyebaran pangsa pasar yang lebih adil dan merata diantara BUJK Konstruksi.

Berdasarkan hasil kajian dari Komisi Pengawasan Persaingan Usaha (KPPU) bahwa dalam industri jasa konstruksi pelaku usaha berpotensi untuk melakukan: (i) Kolusi Tender, (ii) Kartel, (iii) Pemboikotan, (iv) Menciptakan *entry barrier* melalui proses sertifikasi, dan (v) Menjadikan keanggotaan asosiasi sebagai *entry barrier*. Potensi permasalahan yang terjadi dalam menciptakan persaingan usaha yang sehat dalam pasar jasa konstruksi sudah teridentifikasi dengan jelas. Upaya ke arah perbaikan telah diambil oleh Pemerintah selaku pembuat kebijakan dan regulasi.

Atas upaya Kementerian PUPR pada pengaturan segmentasi ini, pada 15 Desember 2020

lalu, KPPU memberikan penghargaan KPPU Award Pratama kepada Bapak Menteri PUPR Basuki Hadimuljono untuk Kategori Dukungan Persaingan Usaha Tingkat Pemerintah Pusat di Jakarta. Mengutip dari pernyataan beliau pada acara tersebut, bahwa ini dalam upaya mendorong persaingan usaha yang sehat dan adil diantaranya dilakukan dengan pemaketan pekerjaan di Kementerian PUPR yang sebagian besar nilai pekerjaannya di bawah Rp100 miliar, sehingga bisa diikuti oleh kontraktor swasta nasional dengan kualifikasi usaha menengah dan kecil. "Jadi untuk BUMN yang perusahaan besar tidak diperkenankan untuk mengikuti lelang pekerjaan dengan nilai di bawah Rp100 miliar. Hal ini bertujuan untuk meningkatkan iklim persaingan kontraktor berskala menengah dan kecil," tutur Menteri Basuki.

Selain hal tersebut, berbagai upaya yang dilakukan Kementerian PUPR diantaranya dengan mereformasi tata kelola pengadaan dan tata cara seleksi/lelang untuk mencegah kolusi antara penyedia jasa dengan Kelompok Kerja (Pokja) Pengadaan maka dibentuklah Balai Pemilihan Penyedia Jasa Konstruksi (BP2JK) di setiap Ibukota Provinsi di bawah koordinasi Direktorat Jenderal Bina Konstruksi sebagai Unit Kerja Pengadaan Barang/Jasa (UKPBJ) Kementerian PUPR. Pembentukan BP2JK berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 16 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat sebagaimana diubah menjadi Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 26 Tahun 2020 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 16 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja



Unit Pelaksana Teknis di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, yang menyatakan bahwa BP2JK memiliki tugas melaksanakan pelayanan pengadaan barang/jasa konstruksi dan tugas lainnya di bidang pengadaan barang, jasa konstruksi, dengan fungsi: (i) Penyusunan rencana, program, dan anggaran, (ii) Pengelolaan pengadaan barang/jasa, (iii) Pelaksanaan pendampingan pengadaan barang/jasa, (iv) Pelayanan konsultasi proses pengadaan barang/jasa, (v) Pengelolaan risiko pengadaan barang/jasa, dan (vi) Pelaksanaan urusan tata usaha dan rumah tangga Balai.

Banyak upaya lainnya yang dilakukan Pemerintah dalam mereformasi tata cara pengadaan Barang/Jasa Pemerintah untuk menghindari terjadi kolusi dalam pengadaan barang/jasa pemerintah diantaranya melalui *e-Purchasing*, *e-Tendering*, *e-Katalog*, Penunjukan Langsung dengan *Repeat Order* (Permintaan Berulang), Pengadaan Langsung dan tender Cepat serta Aplikasi Sistem Pengadaan Secara Elektronik (SPSE) dan sistem pendukung.

Upaya lain yang dilakukan Kementerian PUPR untuk mengurangi hambatan dalam proses sertifikasi dilakukan dengan mengatur kebijakan sertifikasi melalui Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi yang telah diubah menjadi Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi. Pengaturan mengenai sertifikasi baik itu badan usaha maupun tenaga kerja konstruksi lebih transparan dan sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan.

PP 14 Tahun 2021 menyatakan bahwa Badan Usaha yang mengerjakan jasa konstruksi wajib memiliki Sertifikat Badan Usaha (SBU) yang diterbitkan oleh Lembaga Sertifikasi Badan Usaha (LSBU) yang dibentuk oleh Asosiasi Badan Usaha Terakreditasi. LSBU harus mendapat lisensi dari Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi (LPJK), dengan memiliki wewenang yang meliputi: (i) menyelenggarakan proses sertifikasi badan usaha, (ii) memberikan sanksi kepada asesor badan usaha, dan (iii) mengusulkan skema sertifikasi ke LPJK.

Untuk tenaga kerja diwajibkan memiliki sertifikat kompetensi kerja melalui uji kompetensi sesuai dengan standar kompetensi kerja, yang diregistrasi oleh Menteri. Uji kompetensi dilaksanakan oleh Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP) yang dibentuk oleh: (i) Asosiasi Profesi Terakreditasi, dan (ii) Lembaga Pendidikan dan Pelatihan Kerja, yang telah diberikan Lisensi setelah mendapat rekomendasi oleh Menteri. Adapun tugas LSP adalah melaksanakan sertifikasi kompetensi kerja pada kualifikasi dalam jabatan ahli, analis/teknisi, dan operator.

Upaya yang sedang dan telah dilakukan Pemerintah dalam menciptakan persaingan usaha yang sehat dalam pasar jasa konstruksi, tentunya, masih jauh dari kata sempurna. Setidaknya, permasalahan yang mengakibatkan terjadi persaingan usaha tidak sehat telah teridentifikasi dan diketahui bersama. Ke depannya, Pemerintah berusaha menyelesaikan permasalahan secara terintegrasi dalam gambaran besar yang utuh sehingga tidak terjadi tambal sulam dalam menentukan kebijakan.

PENUTUP

Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu faktor kunci dalam indeks daya saing dan kesejahteraan suatu negara. Infrastruktur juga memainkan peranan penting dalam pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Untuk itu Kementerian PUPR terus melakukan berbagai upaya untuk mendukung agar kondisi ekonomi Indonesia dalam keadaan stabil dan terus bertumbuh lewat pembangunan infrastruktur, diantaranya dengan meningkatkan persaingan usaha yang sehat dan adil di bidang jasa konstruksi. Kementerian PUPR dalam hal ini juga terus berkoordinasi dengan Pemerintah Daerah dan KPPU agar tercipta kondisi persaingan usaha yang sehat dan adil demi meningkatkan minat investasi di Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik, 2019. *Konstruksi dalam Angka 2019*.
<https://www.bps.go.id/publication/2019/12/26/4dcf0e60fd5cb261ef16defe/konstruksi-dalam-angka-2019.html> (Diakses pada 20 September 2021, 21.01 WIB)
- Badan Pusat Statistik. 2020. *Konstruksi dalam Angka 2020*.
<https://www.bps.go.id/publication/2021/06/11/13b1dd33aebe9366db474c83/konstruksi-dalam-angka-2020.html> (Diakses pada 20 September 2021, 21.03 WIB)
- Biro Komunikasi Publik. Kementerian PUPR. 2020. *RILIS PUPR 16 DESEMBER 2020 SP.BIRKOM/ XII/2020/582* (Diakses pada 20 September 2021, 12.03 WIB)
- Badan Pusat Statistik, 2021. *Berita Resmi Statistik No.60/08/Th.XXIV. Rilis BPS, 5 Agustus 2021. Pertumbuhan-Ekonomi-Triw-II-2021-ind.jpg (2835×3543) (bps.go.id)* (Diakses pada 23 September 2021, 22.31 WIB)



.....
Jembatan Merah Putih,
Kota Ambon, Maluku



4.5

LIBERALISASI PERDAGANGAN JASA KONSTRUKSI SEBAGAI PELUANG PENGEMBANGAN USAHA JASA KONSTRUKSI

Mochammad Natsir

Pejabat Fungsional Pembina Jasa Konstruksi Ahli Utama

Perdagangan antar negara adalah sebuah keniscayaan yang tidak bisa dihindari oleh suatu negara dalam memenuhi kebutuhan ekonominya, karena pada dasarnya tidak ada satu negarapun yang dapat memenuhi kebutuhannya dari sumber daya yang dimilikinya sendiri. Berdasarkan karakteristiknya, perdagangan dapat dibedakan menjadi perdagangan barang dan perdagangan jasa. Adapun perdagangan jasa adalah aktivitas yang terkait dengan transaksi di dalam maupun luar negeri namun berkaitan dengan layanan dan unjuk kerja berbentuk pekerjaan atau hasil kerja yang dicapai, yang diperdagangkan oleh satu pihak kepada pihak lain dalam masyarakat untuk dimanfaatkan oleh konsumen atau pelaku usaha (UU Nomor 7 Tahun 2014). Berbeda dengan perdagangan barang, perdagangan jasa memiliki karakteristik: *intangible*; tidak dapat disimpan dalam gudang; tidak dapat diberlakukan tarif; pengaturannya dalam bentuk kebijakan/*measures*; produksi dan konsumsi berlangsung secara bersamaan; kompetisi lebih banyak ditentukan oleh kualitas jasa dan lebih mudah untuk diperdagangkan.

Banyak data menunjukkan, bahwa peran dan kontribusi sektor jasa dalam perekonomian dan perdagangan, baik di tingkat nasional maupun internasional,

meningkat dari waktu ke waktu hingga pada tingkat yang signifikan. Kenyataan tersebut mendorong upaya untuk membangun sektor jasa secara lebih serius. Dalam hal ini, Pemerintah berperan sebagai pembuat kebijakan dalam rangka membangun sektor jasa yang modern serta membuka akses pasar internasional melalui perundingan perdagangan bidang jasa. Sementara pelaku bisnis bidang jasa diharapkan dapat terus secara aktif meningkatkan penetrasi pasar domestik maupun internasional.

PENDAHULUAN

Latar Belakang Perdagangan Dunia

Pasca Perang Dunia Ke 2, timbul proteksionisme perdagangan di berbagai negara yang menyebabkan krisis ekonomi. Kondisi tersebut mendorong para perwakilan negara mencetuskan ide untuk membentuk sebuah wadah pengaturan lalu lintas perdagangan. Pada Tahun 1948 terbentuk forum *International Trade Organization* (ITO) yang beranggotakan 53 negara. Salah satu kesepakatan antar pemerintah dalam ITO adalah *General Agreement on Tariff and Trade* (GATT) yang berupa kesepakatan tarif dalam perdagangan barang agar perdagangan lebih terbuka, bebas dan kompetitif.

Perundingan Putaran Uruguay (1986-1994) menghasilkan beberapa kesepakatan, diantaranya: (i) pembentukan *World Trade Organization* pada tanggal 15 April 1994 (efektif 1 Januari 1995); (ii) GATT yang meliputi berbagai pengaturan perdagangan barang; dan (iii) *General Agreement on Trade in Services* (GATS) yang meliputi berbagai pengaturan perdagangan jasa. Pemerintah Indonesia telah menandatangani persetujuan hasil akhir perundingan tersebut, termasuk pembentukan WTO, dan

meratifikasikannya melalui Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1994 (2 November 1994). Sebagai konsekuensi logis dari keputusan tersebut, Indonesia perlu mengikuti setiap perundingan WTO agar kepentingannya dapat terakomodasi.

Sebenarnya, perundingan GATS Putaran ke 2 (*Doha Round*) telah dimulai pada tanggal 28 Maret 2001, namun hingga saat ini belum menghasilkan kesepakatan diantara negara anggota WTO. Dengan demikian, *improvement* komitmen yang disampaikan oleh negara anggota (termasuk Indonesia) dalam Putaran Doha masih berstatus sebagai *initial offer* yang belum mengikat. Kebuntuan perundingan Putaran Doha telah mendorong banyak negara untuk membentuk fora perundingan perdagangan regional maupun fora perundingan bilateral, baik yang telah disepakati maupun yang sedang berproses.

World Trade Organization

World Trade Organization (WTO) merupakan suatu *Member Driven Organization* yang menjalankan fungsi mengatur perjanjian perdagangan barang dan jasa diantara anggotanya, baik yang bersifat multilateral (diikuti oleh seluruh anggota) maupun plurilateral (diikuti sebagian anggota secara sukarela). Pengaturan perdagangan tersebut ditujukan untuk: (i) meningkatkan perdagangan internasional; (ii) menjadikan perdagangan lebih pasti dan terprediksi; (iii) menghindari tindakan unilateralisme (tidak fair); serta (iv) membantu produsen, eksportir dan importir barang dan jasa dalam melaksanakan kegiatannya sesuai dengan prinsip-prinsip yang telah disepakati. Adapun prinsip dasar yang diterapkan dalam perundingan WTO meliputi: (i) demokratis dan transparan; (ii) tidak mendikte negara anggota; serta (iii) keputusan diambil melalui konsensus seluruh negara anggota dan bersifat mengikat.

Kesepakatan perundingan WTO diantaranya mencakup: GATT 1994 dan GATS. Secara khusus, GATS bertujuan untuk: (i) membentuk sistem peraturan perdagangan jasa internasional yang dapat dijadikan sebagai rujukan oleh seluruh negara anggota; (ii) menjamin adanya perlakuan yang sama dan adil kepada seluruh negara anggota (non-diskriminatif); (iii) menggairahkan kegiatan ekonomi melalui berbagai kebijakan yang konsisten; serta (iv) memperkenalkan pengembangan arus bisnis melalui liberalisasi perdagangan yang progresif.

Kesepakatan perundingan multilateral WTO yang telah ditandatangani oleh seluruh anggota (termasuk GATS dimana Indonesia menjadi *signatory*), bersifat mengikat (*binding*), artinya harus menjadi acuan bagi pengaturan domestik (*domestic regulations*) yang diterbitkan setelahnya, sehingga tidak boleh ada pengaturan perdagangan jasa yang lebih ketat dari komitmen yang telah disepakati. Sedangkan untuk kesepakatan perundingan plurilateral WTO, seperti pengadaan barang/jasa pemerintah (*government procurement*), hingga saat ini Indonesia belum menjadi *signatory*. Dengan demikian, Indonesia masih memiliki kebebasan dalam mengaturnya.

ASEAN Economic Community

Kawasan Asia Tenggara secara geopolitik dan geoekonomi mempunyai nilai strategis. Kondisi tersebut menyebabkan kawasan Asia Tenggara menjadi ajang persaingan pengaruh kekuatan pada era Perang Dingin antara Blok Barat dan Blok Timur. Situasi persaingan pengaruh ideologi dan militer yang terjadi, dapat menyeret negara-negara di kawasan Asia Tenggara ke dalam konflik bersenjata yang akan saling menghancurkan. Oleh karena itu, para pemimpin

negara di kawasan Asia Tenggara menyadari perlu adanya suatu kerjasama yang dapat meredakan sikap saling curiga diantara negara anggota serta mendorong upaya pembangunan bersama di kawasan

Akhirnya pada tanggal 8 Agustus 1967, 5 negara di kawasan Asia Tenggara (Indonesia, Malaysia, Filipina, Singapura dan Thailand) bersepakat menandatangani Deklarasi ASEAN (Deklarasi Bangkok) yang menandai berdirinya suatu organisasi kawasan yang diberi nama Perhimpunan Bangsa-Bangsa Asia Tenggara (*Association of Southeast Asian Nations/ASEAN*). Secara berangsur, 5 negara Asia Tenggara lainnya bergabung menjadi anggota ASEAN, yaitu Brunei Darussalam (7 Januari 1984), Viet Nam (30 Juli 1995), Laos dan Myanmar (28 Juli 1997) serta Kamboja (30 April 1999). Pada awalnya, ASEAN bertujuan untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi, mendorong perdamaian dan stabilitas kawasan serta membentuk kerja sama diberbagai bidang yang menjadi kepentingan bersama.

Pada tanggal 15 Desember 1997, para Kepala Negara/Pemerintahan di Kuala Lumpur menetapkan Visi ASEAN 2020, yaitu 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. Selanjutnya, dalam Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) ke-9 Tahun 2003, para Kepala Negara/Pemerintahan mengesahkan Bali Concord II yang menyepakati pembentukan Komunitas ASEAN (*ASEAN Community*) yang terdiri atas 3 (tiga) pilar, yaitu Komunitas Politik-Keamanan ASEAN (*ASEAN Political-Security Community/APSC*); Komunitas Ekonomi ASEAN (*ASEAN Economic*



Community/AEC) dan Komunitas Sosial-Budaya ASEAN (*ASEAN Socio-Cultural Community/ASCC*).

Seiring dengan upaya mewujudkan Komunitas ASEAN, pada KTT ASEAN ke 13 bulan November 2007 di Singapura telah ditandatangani Piagam ASEAN (*ASEAN Charter*) yang merupakan undang-undang dasar yang mengubah ASEAN dari organisasi yang longgar (*loose association*) menjadi organisasi yang berdasarkan hukum (*rulesbased organization*) dan menjadi subyek hukum (*legal personality*). Piagam ASEAN mulai diberlakukan tanggal 15 Desember 2008 setelah semua negara anggota ASEAN meratifikasi Piagam tersebut, termasuk Indonesia melalui Undang-Undang RI Nomor 38 Tahun 2008. Dengan demikian, rangkaian perundingan yang diselenggarakan setelahnya, merupakan bagian dari upaya melengkapi landasan hukum pelaksanaan Piagam ASEAN.

Untuk mewujudkan Komunitas ASEAN pada akhir Tahun 2015 sebagaimana diamanahkan dalam Piagam ASEAN, maka pada KTT ASEAN ke 13 di Singapura juga telah disahkan Cetak Biru (*Blue Print*) Komunitas Ekonomi ASEAN. Komunitas tersebut memiliki 4 (empat) rencana aksi lengkap dengan target waktu hingga 2015, yaitu (i) Pasar tunggal dan basis produksi (*single market and production base*) regional; (ii) Kawasan ekonomi berdaya saing tinggi; (iii) Pembangunan ekonomi yang merata; dan (iv) Integrasi dengan perekonomian dunia. Rencana aksi yang erat hubungannya dengan perdagangan jasa adalah Pasar Tunggal dan Basis Produksi regional yang memiliki 5 elemen utama, yaitu: (i) *Free Flow of Goods*; (ii) *Free Flow of Services*; (iii) *Free Mobility of Skilled Labour*; (iv) *Free Flow of Investment*; dan (v) *Free Flow of Capital*; serta Bidang-bidang lainnya.

Free Flow of Services diwujudkan melalui liberalisasi perdagangan jasa dalam bentuk penghapusan/pengurangan berbagai hambatan perdagangan jasa secara bertahap sesuai dengan skala prioritasnya. Dalam hal ini, sektor jasa dikelompokkan ke dalam 3 (tiga) kategori, yaitu (i) sektor prioritas (29 subsektor) yang meliputi jasa transportasi udara, e-ASEAN, kesehatan, dan pariwisata; (ii) sektor logistik (9 subsektor); serta (iii) sektor jasa lainnya (90 subsektor), termasuk sektor jasa bisnis (jasa konsultansi) dan sektor jasa konstruksi (pekerjaan konstruksi).

Liberalisasi perdagangan dilaksanakan melalui putaran perundingan secara berjenjang mulai dari: (i) KTT yang dihadiri oleh para Kepala Negara/Pemerintahan sebagai pengambil keputusan utama; (ii) *ASEAN Coordinating Council* yang beranggotakan para Menteri Luar Negeri; (iii) *ASEAN Community Councils* yang terdiri atas 3 (tiga) dewan sesuai dengan pilar Komunitas ASEAN, yaitu *APSC Council*, *AEC Council*, dan *ASCC Council*; serta (iv) *ASEAN Sectoral Ministerial Bodies*. Dalam hal liberalisasi perdagangan jasa di bawah *AEC Council* yang beranggotakan para Menteri perekonomian/perdagangan, perundingan dilanjutkan dalam pertemuan-pertemuan jenjang di bawahnya, yaitu *Senior Economic Officers Meeting* (SEOM); *Coordinating Committee on Services* (CCS) *Meetings*; *Sectoral Working Groups* (SWG) *Meetings*; dan *Expert Working Groups* (EWG) *Meetings*. *CCS Meetings* beserta *Working Groups Meetings* terkait, dijadwalkan paling sedikit 3 (tiga) kali dalam 1 tahun.

Hasil kesepakatan liberalisasi perdagangan jasa dituangkan dalam *ASEAN Framework Agreement on Services* (AFAS) yang diagendakan dalam 10 (sepuluh) putaran dimulai dengan Putaran

Pertama pada tanggal 15 Desember 1995 (AFAS 1). Paket AFAS terakhir (AFAS 10) telah ditandatangani oleh Indonesia pada Tahun 2018 dan saat ini dalam proses ratifikasi. Adapun salah satu aspek yang ditargetkan dalam liberalisasi perdagangan jasa, termasuk jasa bisnis dan jasa konstruksi, adalah bahwa penyertaan modal asing (*foreign equity participation/FEP*) dalam pembentukan badan usaha patungan (*Joint Venture*) harus diperbolehkan sampai dengan 70%.

LIBERALISASI PERDAGANGAN JASA

Pengertian Liberalisasi Perdagangan

Liberalisasi perdagangan dipahami sebagai pengaturan perdagangan yang disusun dan disepakati bersama untuk menghapus/mengurangi hambatan perdagangan dalam rangka meningkatkan efisiensi dan persaingan dagang yang sehat, dan bukan perdagangan bebas yang sebebas-bebasnya serta berbeda dengan globalisasi yang tidak didasarkan pada pengaturan bersama. Liberalisasi perdagangan dalam konteks internasional, regional, dan bilateral juga merupakan instrumen untuk membuka pasar dan memperluas perdagangan karena kesepakatannya dapat memberikan kepastian pengaturan yang diperlukan oleh para pelaku usaha dalam menyelenggarakan kegiatan usahanya.

Prinsip Dasar Liberalisasi Perdagangan Jasa

Prinsip dasar yang diterapkan dalam liberalisasi perdagangan jasa meliputi: (i) *Legally Binding* (persetujuan bersifat mengikat secara hukum, sehingga mempunyai akibat hukum bagi para pihak yang membuatnya); (ii) *Progressive Liberalisation* (dilaksanakan secara bertahap sesuai dengan tujuan nasional/*national objective* dan tingkat perkembangan ekonomi/*level of economic development* setiap negara

anggotanya serta tidak boleh “*back tracking*” atau tidak boleh diperketat di kemudian hari); (iii) *Non-discriminative* (pemberlakuan hambatan perdagangan diterapkan kepada untuk semua negara yang bersepakat, tanpa pengecualian); (iv) *Most Favoured Nation* (MFN) Treatment (kemudahan yang diberikan kepada suatu negara yang bersepakat, berlaku juga bagi semua negara yang bersepakat); (v) *National Treatment* (pemasok jasa asing untuk diperlakukan sama dengan pemasok jasa domestik dalam kerangka peraturan nasional); dan (vi) *Transparency* (negara yang bersepakat, wajib mempublikasikan seluruh peraturan perundang-undangan, pedoman pelaksanaan, dan keputusan yang berlaku secara umum, baik yang diterbitkan oleh Pemerintah Pusat maupun Daerah, yang terkait dengan bidang jasa yang diperjanjikan).

Autonomous Liberalisation

Autonomous Liberalisation dipahami sebagai suatu tindakan Pemerintah untuk memberlakukan kebijakan nasional (*domestic regulations*) pada Kawasan/daerah tertentu dalam wilayah pemerintahannya yang berbeda dengan yang dikomitmenkan dalam pengaturan perdagangan jasa yang telah disepakati untuk jangka waktu tertentu, namun tetap terikat dengan komitmen di tingkat multilateral atas dasar *Most Favoured Nation*.

Discipline on Domestic Regulations

Discipline on Domestic Regulations (DDR) adalah pengaturan untuk menjamin, bahwa pembatasan terkait dengan persyaratan dan prosedur kualifikasi, standar teknis, serta persyaratan dan prosedur perizinan tidak menciptakan hambatan yang tidak perlu dalam perdagangan jasa. Untuk itu, pengaturan tersebut harus: (i) berdasarkan kriteria yang obyektif dan transparan; (ii) tidak



menambah pembatasan selain yang diperlukan untuk menjamin kualitas layanan jasa; dan (iii) dipastikan bahwa prosedur perizinan tidak boleh menjadi hambatan terhadap penyelenggaraan layanan jasa.

Lingkup Liberalisasi Perdagangan Jasa

Liberalisasi perdagangan jasa di WTO meliputi 12 (duabelas) klasifikasi sektor jasa, yaitu jasa: (i) bisnis; (ii) komunikasi; (iii) konstruksi; (iv) distribusi; (v) pendidikan; (vi) lingkungan; (vii) keuangan; (viii) kesehatan; (ix) rekreasi, budaya dan olah raga; (x) pariwisata; (xi) transportasi; serta (xii) jasa-jasa lainnya. Sektor jasa yang terkait dengan konstruksi adalah Jasa Bisnis (*Business Services*) yang di Indonesia kita kenal sebagai jasa konsultansi dan Jasa Konstruksi (*Construction Services*) yang di Indonesia dikenal dengan Jasa Pekerjaan Konstruksi.

Untuk memfasilitasi pelaksanaan perundingan perdagangan jasa, baik di WTO, ASEAN maupun di fora regional dan bilateral, digunakan klasifikasi jasa yang sama, yaitu *Central Product Classification* (CPC) versi Provisional W/120 yang

diterbitkan oleh Persatuan Bangsa-Bangsa (PBB) pada bulan Juli 1991. Adapun CPC yang terkait dengan jasa konstruksi meliputi: (i) Sektor Jasa Bisnis, mencakup jasa: CPC 8671 (*Architectural*), 8672 (*Engineering*), 8673 (*Integrated Engineering*), 86741 (*Urban Planning*), 86742 (*Landscape Architectural*), 8675 (*Engineering Related Scientific*), dan 8676 (*Technical Testing and Analysis*); serta (ii) Sektor Jasa Konstruksi, mencakup jasa: CPC 511 (*Pre-erection Work at Construction Sites*), 512 (*Construction Work for Buildings*), 513 (*Construction Work for Engineering*), 514 (*Assembly and Erection of Prefabricated Construction*), 515 (*Special Trade of Construction Works*), 516 (*Installation Works*), 517 (*Building Completion and Finishing Works*), and 518 (*Ranting Services Related to Equipment for Construction or Demolition*).

Modalitas Perdagangan Jasa

Perdagangan jasa internasional dilakukan melalui 4 (empat) modalitas (*Mode*) sebagai berikut: *Mode 1: Cross Border Supply* (Layanan jasa lintas batas negara dimana penyedia jasa dan pengguna jasa tetap di negara masing-masing, misalnya layanan



Gambar 4.5.1. Keterkaitan Pelatihan dengan Sertifikasi Kompetensi Kerja

jasa melalui *online*); Mode 2: *Consumption Abroad* (Pengguna jasa melintasi batas negara mendatangi penyedia jasa untuk mendapatkan layanan jasa, misalnya pembangunan kantor kedutaan besar asing yang dilaksanakan oleh penyedia jasa konstruksi setempat); Mode 3: *Commercial Presence* (Kehadiran penyedia jasa asing melakukan layanan jasa konstruksi di negara pengguna jasa, misalnya kehadiran badan usaha jasa konstruksi asing/BUJKA melakukan layanan jasa konstruksi di Indonesia); dan Mode 4: *Movement of Natural Persons/MNP* (Kehadiran tenaga kerja konstruksi asing melaksanakan layanan jasa konstruksi di Indonesia).

Adapun layanan jasa yang termasuk dalam kategori Mode 3: *Commercial Presence* adalah: (i) *Joint Venture (JV)*/badan usaha patungan/perseroan terbatas penanaman modal asing (PT PMA) dengan badan usaha jasa lokal; (ii) *Joint Operation/Kerjasama Operasi* dengan badan usaha jasa lokal didahului dengan pembentukan kantor perwakilan badan usaha asing. Badan usaha JV (PT PMA) akan diperlakukan sebagai badan usaha nasional, sedangkan kantor perwakilan asing akan diperlakukan sebagai badan usaha jasa asing.

Sementara itu, layanan jasa melalui Mode 4: MNP meliputi: (i) *Business Visitors/BV* dan *Service Sales persons/SS* (*Sales negotiations* dan *setting-up a commercial presence*); (ii) *Intra-Corporate Transferee/ICT* (*Executive, Manager, and Specialist*); (iii) *Contractual Service Suppliers/CSS* (*Employee and Independent Professionals*); and (iv) Lainnya (*Installers, servicers, graduates trainees, personalities of internationally recognized reputation, legal representatives, personnel of foreign enterprises, artists, sportsmen/women, fashion models, specialty*

occupations, personnel of public enterprises, dan spouses of ICT atau professionals.

Jenis Komitmen dalam Perundingan Liberalisasi Perdagangan Jasa

Pengaturan liberalisasi perdagangan suatu negara dicantumkan dalam Tabel Penjadwalan Komitmen (*Schedule of Commitments /SoC*) yang terdiri atas 2 (dua) jenis komitmen, yaitu (i) *Schedule of Horizontal Commitments* (SoHC) berisi pengaturan perdagangan jasa yang berlaku bagi seluruh sektor jasa (CPC) yang dikomitmenkan oleh negara tersebut untuk keempat modalitas perdagangan jasanya; dan (ii) *Schedule of Specific Commitment* (SoSC) berisi pengaturan lebih spesifik yang hanya berlaku untuk sektor jasa tertentu (*Specific CPC*) dengan tingkat komitmen yang sama atau lebih terbuka dari yang dicantumkan dalam SoHC. Pencantuman (*tabeling*) komitmen dalam SoC harus memenuhi prinsip liberalisasi perdagangan jasa GATS.

Cakupan Komitmen dalam Liberalisasi Perdagangan Jasa

Komitmen dalam liberalisasi perdagangan jasa mencakup: (i) *Market Access Limitations* (MA), berisi persyaratan yang harus dipenuhi oleh penyedia jasa asing yang akan membuka usaha layanan jasa di negara tujuan (*host country*), seperti pembentukan badan usaha JV dengan *Foreign Equity Participation* (FEP) tertentu atau kantor perwakilan badan usaha asing; (ii) *National Treatment Limitations* (NT), berisi persyaratan yang harus dipenuhi oleh penyedia jasa asing yang akan melaksanakan layanan jasa yang berbeda dengan persyaratan yang diterapkan bagi penyedia jasa lokal (perlakuan yang berbeda terhadap penyedia jasa asing), seperti telah membentuk badan usaha JV atau membentuk JO dengan



badan usaha lokal bagi kantor perwakilan badan usaha asing dan keharusan bagi badan usaha asing untuk membayar biaya perizinan yang lebih tinggi dibanding badan usaha lokal; (iii) *Additional Limitations* (AL), yang berisi persyaratan yang harus dipenuhi oleh penyedia jasa asing pada saat melaksanakan layanan jasa, seperti pengaturan tentang perpajakan, kualifikasi penyedia jasa, persyaratan dan prosedur perizinan, standar teknis, peraturan dalam negeri (*domestic regulations*), serta persyaratan lain yang tidak diatur dalam MA maupun NT.

Adapun pembatasan MA yang tidak diperbolehkan sesuai GATS diantaranya meliputi: pembatasan jumlah penyedia jasa asing, jumlah nilai transaksi/asset, jumlah total penyelenggara atau *output* layanan jasa asing, dan jumlah tenaga kerja asing (TKA).

Sifat Komitmen Perundingan Liberalisasi Perdagangan Jasa

Pengaturan liberalisasi perdagangan jasa yang dituangkan dalam SoC bersifat sebagai "*Positive List*", artinya liberalisasi perdagangan jasa yang dikomitmenkan adalah yang dituangkan dalam SoC, sementara yang tidak dicantumkan dalam SoC berarti tidak dijanjikan. Saat ini ada upaya untuk mengubah *Positive List* menjadi "*Negative List*" terutama di lingkungan ASEAN dan beberapa fora perundingan perdagangan jasa lainnya. *Negative List* artinya, bahwa yang tercantum dalam SoC adalah yang ditutup atau diliberalisasi dengan persyaratan, sementara yang tidak dicantumkan berarti diliberalisasi secara penuh tanpa persyaratan. Oleh karena itu, penyusunan *Negative List* memerlukan pertimbangan dan kecermatan yang lebih matang dibandingkan dengan penyusunan *Positive List*.

Tingkatan Komitmen dalam Liberalisasi Perdagangan Jasa

Terdapat 3 (tiga) tingkatan komitmen dalam liberalisasi perdagangan jasa, yaitu (i) *Unbound* (tidak menjanjikan) atau *Unbound, except...* (kecuali ...); (ii) *None* (tidak ada pembatasan) atau *None, except...* (kecuali...); dan (iii) liberalisasi dengan pembatasan/persyaratan. Layanan Mode 1 (*Cross Border Supply*) untuk sektor jasa konstruksi (pekerjaan konstruksi) sering kali dinyatakan "*Technically not Feasible*" karena dalam prakteknya tidak bisa dilaksanakan.

Mekanisme Perundingan Liberalisasi Perdagangan Jasa

Mekanisme yang diterapkan dalam perundingan liberalisasi perdagangan jasa adalah "*Request - Offer*". Pada umumnya, perundingan dimulai dengan "*Initial Offer*" tentang komitmen liberalisasi perdagangan jasa yang ditawarkan oleh setiap negara anggota forum. Sekiranya terdapat *Initial Offer* yang dinilai tidak sesuai dengan prinsip GATS atau kurang terbuka, maka negara anggota forum yang lain dapat menyampaikan *Request* kepada negara dimaksud.

Perlu diingat, bahwa setiap *Request* bersifat *reciprocal* (timbal balik), artinya negara yang menyampaikan *Request* harus menyampaikan *Offer* yang setara atau lebih baik dari yang di *Request* nya. Dalam forum *multilateral* atau *plurilateral*, pemenuhan terhadap *Request* yang disampaikan oleh suatu negara tidak hanya berlaku bagi negara yang menyampaikan *Request* saja, tetapi juga akan dinikmati oleh negara anggota lain yang tidak menyampaikan *Request*, meskipun negara lain tersebut tidak memperbaiki *Offer* nya.

Prinsip *Reciprocal* dalam forum bilateral, tidak hanya dilakukan *head to head* untuk suatu sektor/subsektor tertentu, namun bisa *crossing* diantara sektor/subsektor yang berbeda. Artinya, *Request* untuk sektor/subsektor tertentu (misalnya sektor jasa pariwisata) bisa diimbangi dengan *Offer* untuk sektor/subsektor lainnya (misalnya sektor jasa konstruksi), bahkan bisa juga dengan komoditas barang tertentu. Oleh karena itu, dalam perundingan liberalisasi perdagangan, suatu negara perlu menunjuk seorang “*single undertaker*” yang kompeten dan dapat mengkoordinasikan *Request* dan *Offer* dari seluruh komoditas dan sektor/subsektor yang dinegosiasikan dalam rangka memenuhi kepentingan negara (*national interest*) yang ditargetkan.

ASEAN Trade in Services Agreement (ATISA)

Dalam rangka memperluas kedalaman dan cakupan integrasi perdagangan jasa dalam AFAS, maka Negara-Negara Anggota ASEAN pada tanggal 23 April 2019 (kecuali Filipina yang memberikan persetujuan pada tanggal 7 Oktober 2020) telah menandatangani *ASEAN Trade in Services Agreement* (ATISA) yang merupakan salah satu milestone perundingan liberalisasi perdagangan jasa ASEAN untuk mewujudkan AEC. Pengaturan dalam ATISA tetap berpedoman pada pengaturan liberalisasi perdagangan jasa dalam Artikel V GATS. Komitmen yang diberikan dalam persetujuan ATISA terdiri atas komitmen dalam AFAS terakhir (untuk sektor terkait jasa konstruksi adalah AFAS 10).

ATISA ditujukan untuk: (i) memperkuat hubungan ekonomi dan memberikan peluang yang lebih besar untuk pembangunan ekonomi; (ii) meningkatkan perdagangan dan investasi di bidang jasa serta menciptakan pasar dan

skala ekonomi yang lebih besar; (iii) mengurangi hambatan perdagangan dan investasi pada bidang jasa dan menciptakan lingkungan bisnis yang dapat diprediksi; (iv) memperkuat hubungan ekonomi antar Negara-Negara Anggota; dan (v) mempersempit kesenjangan pembangunan di antara Negara-Negara Anggota untuk mewujudkan pembangunan sosial-ekonomi yang lebih adil, seimbang dan berkelanjutan.

Salah satu agenda utama dalam ATISA adalah melakukan peralihan komitmen dalam AFAS yang sebelumnya menggunakan pendekatan *positive list* menjadi *negative list*. Dalam *negative list*, seluruh sektor secara otomatis diliberalisasi, namun Negara Anggota ASEAN diperbolehkan untuk mencantumkan daftar sektor/subsektor yang masih memiliki peraturan dan hambatan bagi penyedia jasa Negara Anggota lainnya yang dianggap bertentangan dengan kewajiban persetujuan. Untuk itu, Negara-Negara Anggota harus mencantumkan peraturan perundang-undangan terkait ke dalam *Annex* (Lampiran) *on Non-Conforming Measures*.

Dalam hal ini, Negara-Negara ASEAN diberikan jangka waktu untuk melakukan peralihan komitmen dari *Positive List* menjadi *Negative List* dengan melengkapi daftar *Non-Conforming Measures*. Negara-Negara Anggota diharuskan untuk menyampaikan *Schedules of Non-Conforming Measures* dalam waktu 5 (lima) tahun terhitung sejak diberlakukannya ATISA, kecuali Viet Nam yang diberi waktu tambahan menjadi 7 (tujuh) tahun serta Cambodia, Lao PDR, dan Myanmar yang diberi waktu tambahan menjadi 13 (tigabelas) tahun. Dalam masa transisi, *Schedules of Non-Conforming Measures* yang ditetapkan oleh Negara-Negara Anggota berlaku bersama dengan *Schedules of Commitments* dalam AFAS



untuk jangka waktu 7 (tujuh) tahun terhitung sejak diberlakukannya ATISA, 9 (sembilan) tahun untuk Viet Nam, serta 15 (limabelas) tahun untuk Cambodia, Lao PDR dan Myanmar.

ATISA akan menjadi bagian ke 3 (tiga) dari trioka persetujuan ASEAN bersama ASEAN *Trade in Goods Agreement* (ATIGA) dan ASEAN *Comprehensive Investment Agreement* (ACIA) yang telah disepakati sebelumnya untuk meningkatkan ekonomi dan integrasi sektor di ASEAN. ATISA juga mengatur kaitannya dengan beberapa persetujuan lainnya, seperti *Movement of Natural Persons (MNP)*, *MFN Treatment*, *MA dan NT*, *Local Presence (LP)*, *Senior Management and Board of Directors*, *Safeguard Measures*, *Transparency*, dan *Disclosure of Confidential Information*. Untuk dapat memberlakukan ATISA, maka seluruh Negara Anggota ASEAN, termasuk Indonesia, wajib menyelesaikan prosedur internal untuk pengesahannya sebagaimana diatur dalam Pasal 37 ATISA.

Pendekatan Negative List yang dilengkapi dengan *Schedules of Non-Conforming Measures* sebagaimana dianut dalam ATISA menjadi kecenderungan untuk diterapkan dalam perundingan liberalisasi perdagangan jasa dan *Comprehensive Economic Partnership Agreement* (CEPA), baik dalam fora regional maupun bilateral.

Movement of Natural Persons (MNP)

Dalam rangka memfasilitasi mobilitas tenaga kerja profesional, pada Bulan November 2012 di Kamboja telah ditandatangani ASEAN *Agreement on Movement of Natural Persons/MNP*. Perjanjian tersebut bertujuan untuk: (i) Memberikan hak dan kewajiban terkait mobilitas tenaga kerja profesional di antara Negara-Negara Anggota

ASEAN; (ii) Memfasilitasi mobilitas tenaga kerja profesional yang terkait dengan kegiatan perdagangan dan investasi di antara Negara-Negara Anggota ASEAN; (iii) Membangun prosedur yang transparan dan efisien dalam aplikasi formalitas keimigrasian terkait izin tinggal sementara dari tenaga kerja profesional dimana perjanjian ini berlaku; dan (iv) melindungi integritas perbatasan negara anggota serta tenaga kerja profesional domestik dan tenaga kerja profesional permanen dalam teritori negara anggota.

Mobilitas tenaga kerja profesional yang selama ini (dari AFAS 1 hingga AFAS 8) diatur sebagai Mode 4 dalam SoC. Sejak AFAS 9, SoC tidak lagi memuat Mode 4, sehingga komitmen pengaturan mobilitas tenaga kerja profesional selanjutnya dimuat dalam Perjanjian MNP. Sampai dengan Persidangan CCS ke 98 pada Bulan Juni 2021, belum dicapai kesepakatan atas SoC on MNP. Saat ini sedang dalam proses perundingan *Common Headnote of MNP SoC*, *Protocol to Formalise the Updated MNP SoC*, dan *Timeline for Finalisation of the Updated SoC*. Dalam Updated MNP SoC, sektor terkait jasa konstruksi hanya mengusulkan komitmen untuk kategori tenaga kerja: (i) *Business Visitor (BV)*; dan (ii) *Intra-Corporate Transferee (ICT)* yang meliputi: *Executive (Directors)*, *Manager*, dan *Specialist* atau *Technical Expert* (Tenaga Ahli) sebagaimana dikomitmenkan dalam HC.

Perjanjian MNP juga dirundingkan dalam fora liberalisasi atau CEPA yang lain, seperti ASEAN-Japan *Economic Partnership Agreement* (AJ-EPA), Indonesia-European Union (IEU)-CEPA, dan Indonesia-Korea (IK)-CEPA. Sejauh ini, semua perjanjian tersebut masih dalam taraf perundingan, belum disepakati.

Comprehensive Economic Partnership Agreement (CEPA)

Perjanjian liberalisasi perdagangan (*Free Trade Agreement/FTA*) fokus pada upaya penghapusan/pengurangan hambatan perdagangan barang dan jasa serta investasi. Sehingga perundingannya sering mengalami kebuntuan karena adanya perbedaan tingkat daya saing yang signifikan dari negara-negara yang melaksanakan perundingan. Oleh karena itu, perjanjian perdagangan kemudian diperluas menjadi *Comprehensive Economic Partnership Agreement* (CEPA) yang tidak hanya mencakup liberalisasi perdagangan barang dan jasa serta investasi saja, namun juga mencakup fasilitasi perdagangan dan investasi, *Capacity Building* (CB), kerjasama ekonomi dan teknis, pengembangan UKM, *e-Commerce*, bahkan Pengadaan Pemerintah (*Government Procurement*) sebagai *trade-off* dari komponen FTA.

Dengan demikian, perjanjian perdagangan generasi baru tersebut akan lebih kompleks karena mencakup alternatif pendekatan dalam penjadwalan komitmen serta *cross-cutting issues* dalam perdagangan jasa, barang dan investasi. CEPA juga menyentuh perdagangan secara digital (*e-Commerce*, *Computer Related Services and Data Flows*) sebagai bagian dari Mode 1; penyiapan *improvement* komitmen secara substansial yang mencakup sektor-sektor yang lebih luas; serta peningkatan intensitas perundingan atas isu-isu baru dalam perdagangan jasa, seperti persyaratan kinerja dan subsidi, baik fiskal maupun nonfiskal.

Ratifikasi Perjanjian Perdagangan Internasional Indonesia memberlakukan ketentuan ratifikasi atau pengesahan atas setiap perjanjian internasional agar dapat diimplementasikan

dalam hukum nasional. Sesuai dengan Pasal 2 Konvensi Wina 1969, ratifikasi didefinisikan sebagai tindakan internasional oleh suatu negara untuk menyatakan kesediaannya/persetujuannya untuk diikat oleh suatu perjanjian internasional yang telah disepakati. Dengan demikian, ratifikasi tidak berlaku surut, melainkan berlaku mengikat sejak penandatanganan ratifikasi.

Sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional, suatu perjanjian internasional yang telah disepakati harus diratifikasi melalui suatu Undang-Undang atau Keputusan Presiden yang akan menjadikan Indonesia terikat oleh perjanjian internasional tersebut. Selanjutnya, ketentuan dalam perjanjian yang telah diratifikasi tersebut harus diadopsi atau diacu dalam peraturan perundang-undangan sektoral yang terkait.

Status Perundingan Perdagangan Internasional Indonesia

Perundingan perdagangan internasional yang diikuti oleh Indonesia dapat dikelompokkan berdasarkan statusnya, yaitu (i) Perundingan yang telah disepakati/ditandatangani (*Concluded Negotiations*); (ii) Perundingan yang sedang berproses (*On-going Negotiations*); dan (iii) Perundingan yang mungkin/potensial untuk dilaksanakan (*Possible Negotiations*). Berbagai perjanjian/perundingan perdagangan mencakup perdagangan jasa, termasuk jasa konstruksi dan jasa bisnis terkait konstruksi. Sedangkan lainnya tidak mencakup perdagangan jasa. Adapun data status perundingan perdagangan yang dirilis oleh Kementerian Perdagangan RI yang disampaikan oleh Direktur Jenderal Perdagangan Internasional dalam Rakor Tim Koordinasi Bidang Jasa (TKBJ) pada tanggal 17 Desember 2019 adalah sebagai berikut:



CONCLUDED NEGOTIATIONS		INDONESIA TRADE NEGOTIATIONS AS OF 27 NOVEMBER 2018		POSSIBLE NEGOTIATIONS (EXPLORATORY STAGE)	
		ON-GOING NEGOTIATIONS			
1	General Review Indonesia-Japan EPA*	1	Indonesia-European Union CEPA*	1	Indonesia-South African Customs Union (SACU)
2	Preliminary to Amend Indonesia-Pakistan PTA	2	Indonesia-Turkey CEPA*	2	Indonesia-Nigeria (ECOWAS) PTA
3	WTO Indonesia-Pakistan on Trade Facilitation for Certain Products	3	Indonesia-Pakistan TIGA	3	Indonesia-Kenya (KAC) PTA
4	Indonesia-Chile CEPA	4	Indonesia-Tunisia PTA	4	Indonesia-Djibouti PTA
5	Indonesia-EFTA CEPA*	5	Indonesia-Bangladesh PTA	5	Indonesia-Gulf Cooperation Council (GCC)
6	Indonesia-Australia CEPA*	6	Indonesia-Morocco PTA	6	Indonesia-Sri Lanka
7	Indonesia-Mississippi PTA	7	Indonesia-Iran PTA	7	Indonesia-Colombia PTA
8	Indonesia-Korea CEPA*	8	Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP)*	8	Indonesia-Peru
9	ASEAN-Australia-New Zealand FTA (AANZFTA)*	9	ASEAN Economic Community (AEC)*	9	Indonesia-Eurasian Economic Union (EAEU)
10	ASEAN-India Trade in Services Agreement*	10	ASEAN-EU FTA (A-EUFTA)*	10	Indonesia-New Zealand CEPA
11	ASEAN Agreement on Trade in Services	11	ASEAN-Canada PTA	11	ASEAN-EU FTA (A-EUFTA)*
12	ASEAN-China FTA (ACFTA)*	12	ASEAN-European Union FTA	12	ASEAN-European Union FTA
13	ASEAN-India FTA (A-IFTA)*				
14	ASEAN-Hong Kong, China FTA (H-KFTA)*				
15	ASEAN-France Agreement on Services (AFSA)*				
16	ASEAN Agreement on E-Commerce				
17	ASEAN Trade in Goods Agreement (ATIGA)				
18	ASEAN-Japan Comprehensive Economic Partnership*				
19	ASEAN Comprehensive Investment Agreement (ACIA)				
20	ASEAN Trade in Services Agreement (ATISA)*				

KOMITMEN LIBERALISASI PERDAGANGAN JASA KONSTRUKSI INDONESIA

Forum Multilateral WTO

Komitmen dalam Putaran Uruguay WTO merupakan komitmen liberalisasi perdagangan jasa konstruksi pertama yang disepakati oleh Indonesia. Komitmen tersebut mencakup *Horizontal Commitments* dan *Specific Commitments* untuk Sektor Jasa Bisnis-Subsektor Jasa Arsitektur (CPC 8671), Jasa Keinsinyuran (CPC 8672), Jasa Keinsinyuran Terintegrasi (CPC 8673), Jasa Arsitektur Lanskap (CPC 86741), dan Jasa Perencanaan Kota (CPC 86742), serta Jasa Konstruksi (CPC 51). Komitmen selengkapnya sebagaimana pada tabel-tabel di bawah ini.

Untuk Putaran Doha WTO, Indonesia telah menyampaikan *Initial Offer* dengan meningkatkan batasan *capital share* dalam *Horizontal Commitments* menjadi maksimum sebesar 51%. Sedangkan FEP untuk Jasa Konstruksi (CPC 51) dalam SoSC diusulkan menjadi 55%. Sementara itu, FEP untuk Jasa Arsitektur (CPC 8671), Jasa Keinsinyuran (CPC 8672), Jasa Keinsinyuran Terintegrasi (CPC 8673), Jasa Arsitektur Lanskap (CPC 86741), dan Jasa Perencanaan Kota (CPC 86742) diusulkan setara dengan *Horizontal Commitments*, yaitu maksimum sebesar 51%. Komitmen Indonesia untuk jasa terkait konstruksi pada Putaran Uruguay ataupun Putaran Doha WTO digunakan sebagai acuan *Initial Offer* untuk perundingan dalam fora berikutnya.

Indonesia-Consolidated Schedule of Specific Commitments (Uruguay Round, 1994)

Modes of Supply: (1) Cross Border Supply (2) Consumption abroad (3) Commercial presence (4) Presence of natural persons

Sector or Subsector	Limitations on market access	Limitations on national treatment	Additional commitments
ALL SECTORS INCLUDED IN THIS SCHEDULE	1), 2). As Specified in each sector 3) Commercial Presence of the Foreign services provider (s) may be in the form of the joint venture and/or the representative office, unless mentioned otherwise. Joint venture should met the following requirements: (i) Should be in the form of the Limited Liability Enterprise (Perseroan Terbatas/PT) (ii) Not more than 49% of the capital share of the Limited Liability Enterprise (Perseroan Terbatas/PT), may be owned by foreign partner(s).	1), 2). As Specified in each sector 3) The income Tax Law provides that non-resident tax payers will be subject to withholding tax of 20% if they derive the following income from Indonesian source (a) interest (b) royalties (c) dividend (d) fee from service performed in Indonesia Land Acquisition Undang-Undang Pokok Agraria (Land Law) No. 5 of 1960 stipulates that no foreigners (juridical and natural persons) are allowed to own land. However, a joint venture enterprise could hold the right for land use (Hak Guna Usaha) and bulding rights (Hak Guna Bangunan), and they may rent.lease land and property. Any juridical and natural persons should meet professional qualification requierements.	

Indonesia-Consolidated Schedule of Specific Commitments (Uruguay Round, 1994)

Modes of Supply: (1) Cross Border Supply (2) Consumption abroad (3) Commercial presence (4) Presence of natural persons

Sector or Subsector	Limitations on market access	Limitations on national treatment	Additional commitments
ALL SECTORS INCLUDED IN THIS SCHEDULE	4) Subject to Indonesian Labour and Immigration Laws and Regulations only directors, managers and technical experts/ advisors, unless mentioned otherwise, are allowed to stay for two years and could be extended for a maximum two times subject to two years extension each time. Manager and technical experts (intra corporate transfer) are allowed based on an economic needs test.	4) Expatriat Charges Any foreing natural Persons supplying services are subject to charges levied by National Provincial and Municipal Governments. Labour Laws and Regulation Any expatriate employed by a joint venture enterprise, representatives office, and/or other types of juridical person and/or individual services provider muast hold avalid working permit issued by the Ministry of Manpower. Immigration Laws and Regulations. Any expatriate must meet immigration requirements and procedures to enter the territory of Indonesia	



Indonesia-Consolidated Schedule of Specific Commitments (Uruguay Round, 1994)

Modes of Supply: (1) Cross Border Supply (2) Consumption abroad (3) Commercial presence (4) Presence of natural persons

Sector or Subsector	Limitations on market access	Limitations on national treatment	Additional commitments
CONSTRUCTION SERVICES: Pre-Erection Work at Construction System (CPC 511 except CPC 51110 and 51113) Construction Work for Building (CPC 512 except CPC 51210) Construction Work for Civil Engineering (CPC 513) Assembly and Erection of Prefabricated Construction (CPC 514 – 5140) Special Trade Construction Work (CPC 515 – 5155) Renting Services Related to Equipment For Construction or Demolition of Building or Civil Engineering Works, with Operator (CPC 518)	1) Unbound* 2) None 3) a) Joint Operation: To form a joint operation by establishing a representative office b) Joint venture company To establish a joint venture company by fulfilling the requirements as specified in the Horizontal Measures and the Foreign Capital Investment Law. 4) As specified in the Horizontal Measures.	1) Unbound* 2) Unbound 3) a) Joint operation: 1. Registration fee requirement 2. Licence for representative office shall be valid for 3 years and can be extended. 3. Registered foreign company shall form a joint operation with local partner(s) which is (are) member(s) of the Indonesian Consultant Association having qualification A b) Joint venture: Local partner(s) in joint venture shall be member(s) of the Indonesian Consultant Association and having qualification A 4) As specified in the Horizontal Section	

Indonesia-Consolidated Schedule of Specific Commitments (Uruguay Round, 1994)

Modes of Supply: (1) Cross Border Supply (2) Consumption abroad (3) Commercial presence (4) Presence of natural persons

Sector or Subsector	Limitations on market access	Limitations on national treatment	Additional commitments
BUSINESS SERVICES: Architectural Services (CPC 8671) Engineering Services (CPC 8672 except CPC 86721-86725-86726) Integrated Engineering Services (CPC 8673) Urban Planning Services (CPC 86742)	1) Unbound* 2) None 3) a) Joint Operation: To form a joint operation by establishing a representative office b) Joint venture To establish a joint venture company by fulfilling the requirements as specified in the Horizontal Measures and the Foreign Capital Investment Law. 4). As specified in the Horizontal Measures.	1) Unbound* 2) Unbound 3) a) Joint operation: 1. Registration fee requirement 2. Licence for representative office shall be valid for 3 years and can be extended. 3. Registered foreign company shall form a joint operation with local partner(s) which is (are) member(s) of the Indonesian Consultant Association having qualification A b) Joint venture: Local partner(s) in joint venture shall be member(s) of the Indonesian Consultant Association and having qualification A 4) As specified in the Horizontal Section	

Forum Multilateral ASEAN (AFAS)

Komitmen liberalisasi perdagangan jasa konstruksi yang ditampung dalam dokumen AFAS menerapkan prinsip dasar, lingkup, modalitas, jenis, cakupan, sifat dan standar format komitmen (SoC) yang sama dengan komitmen di forum WTO (*GATS Principles*). Dalam AFAS 10, Indonesia telah memberikan komitmen penuh untuk Sektor Jasa Konstruksi (CPC 51) serta Jasa Arsitektur (CPC 8671), Jasa Keinsinyuran (CPC 8672) Jasa Keinsinyuran Terintegrasi (8673), Jasa Arsitektur Lanskap (86741), dan Jasa Perencanaan Kota (CPC 86742) dengan FEP untuk JV dibatasi maksimum 70% sebagaimana target yang ditetapkan dalam AEC Blueprint untuk dipenuhi oleh seluruh Negara Anggota ASEAN.

Dalam rangka memfasilitasi mobilitas profesional (Mode 4), ASEAN telah menyepakati *Mutual Recognition Arrangement (MRA) on Engineering Services* (CPC 8672) pada tanggal 5 Desember 2005. Secara garis besar, *MRA on Engineering Services* mengatur persyaratan, kelembagaan dan mekanisme registrasi ASEAN *Chartered Professional Engineer* (ACPE) dan *Registered Foreign Professional Engineer* (RFPE).

Persyaratan pokok untuk registrasi ACPE meliputi: (i) Memiliki gelar sarjana teknik (S1) dari perguruan tinggi yang terakreditasi; (ii) Memiliki sertifikat/registrasi untuk berpraktek sebagai insinyur (sementara ini dapat dalam bentuk sertifikat kompetensi kerja/SKA dari LPJK, sertifikat kompetensi kerja dari LSP-BNSP, atau sertifikat kompetensi insinyur/surat tanda



registrasi insinyur dari PII); serta (iii) Memiliki pengalaman praktek profesional sesuai bidang keahliannya tidak kurang dari 7 (tujuh) tahun setelah kelulusan dari perguruan tinggi dan 2 (dua) tahun diantaranya merupakan pengalaman signifikan. Registrasi ACPE dilakukan melalui *Indonesia Monitoring Committee on Engineering Services (IMCE)* yang sejak bulan Juni 2021 diselenggarakan secara *online* melalui *website* www.imc.or.id. Adapun disiplin keinsinyuran yang diregistrasi meliputi 12 disiplin, yaitu: *Civil, Mechanical, Environmental, Electrical, Chemical, Physic, Industrial, Aeronautical, Marine, Petroleum, Mining, dan Agriculture Engineering*.

Registrasi ACPE dari Negara Anggota ASEAN lainnya untuk menjadi RFPE di Indonesia dilakukan melalui *Professional Regulatory Authority (PRA)* di Indonesia (sejauh ini adalah Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi/ LPJK). Untuk diregistrasi sebagai RFPE, seorang ACPE dari Negara Anggota ASEAN lainnya harus berkolaborasi dengan seorang Insinyur Profesional Indonesia yang memiliki sertifikat kompetensi kerja sebagai insinyur.

Sampai dengan tanggal 7 Oktober 2021, telah diregistrasi sebanyak 5.294 ACPE, 1.254 ACPE diantaranya dari Indonesia. Namun demikian, mobilitas ACPE masih sangat rendah terlihat dari jumlah RFPE yang teregistrasi hanya 34 RFPE.

ASEAN juga telah menyepakati *MRA on Architectural Services (CPC 8671)*, yaitu pada tanggal 19 November 2007. Secara garis besar, *MRA on Architectural Services* mengatur persyaratan, kelembagaan dan mekanisme registrasi *ASEAN Architect (AA)* dan *Registered Foreign Architect (RFA)*.

Persyaratan pokok untuk registrasi AA meliputi: (i) Memiliki gelar sarjana Arsitek (S1) dari perguruan tinggi yang terakreditasi; (ii) Memiliki sertifikat/ registrasi untuk berpraktek sebagai Arsitek dari PRA (sementara ini dapat dalam bentuk sertifikat kompetensi kerja/ SKA dari LPJK, sertifikat kompetensi kerja dari LSP-BNSP, atau sertifikat kompetensi Arsitek/ surat tanda registrasi Arsitek dari Dewan Arsitek Indonesia); serta (iii) Memiliki pengalaman praktek profesional sesuai bidang keahliannya tidak kurang dari (sepuluh) tahun setelah kelulusan dari perguruan tinggi, 5 tahun diantaranya setelah mendapatkan sertifikat kompetensi Arsitek dan 2 (dua) tahun diantaranya merupakan pengalaman signifikan. Registrasi AA dilakukan melalui *Indonesia Monitoring Committee on Architectural Services (IMCA)* yang sejak bulan Juni 2021 diselenggarakan secara *online* melalui *website* www.imc.or.id.

Registrasi AA dari Negara Anggota ASEAN lainnya untuk menjadi RFA di Indonesia dilakukan melalui *Professional Regulatory Authority (PRA)* di Indonesia (DAI). Untuk diregistrasi sebagai RFA, seorang AA dari Negara Anggota ASEAN lainnya harus berkolaborasi dengan seorang AA Indonesia.

Sampai dengan tanggal 29 September 2021, telah diregistrasi sebanyak 635 AA, 183 AA diantaranya dari Indonesia, namun belum ada RFA yang teregistrasi.

Forum Regional ASEAN Plus Three

Forum liberalisasi perdagangan (FTA) ASEAN Plus Three/APT (Japan, China and Korea) merupakan forum regional yang dimulai pada Tahun 1997 dalam rangka memperkuat dan memperluas kerja sama Asia Timur. Disamping liberalisasi perdagangan (FTA), kerja sama tersebut juga



mencakup program penguatan *Supply Chain Connectivity* (SCC) dan pengembangan UMKM. Pada KTT APT ke 20 bulan November 2017 telah disahkan *APT Workplan 2018-2022*.

Forum APT tersebut ditindaklanjuti dengan Perjanjian AJCEP (ASEAN-Japan) yang telah ditandatangani tanggal 31 Maret 2008 dan diratifikasi melalui Perpres Nomor 50 Tahun 2009, Perjanjian ACFTA (ASEAN-China) yang telah ditandatangani pada tanggal 12 November 2017 dan diratifikasi tanggal 12 November 2018, serta AKFTA (ASEAN-Korea) yang telah ditandatangani tanggal 22 November 2015 dan diratifikasi tanggal 12 November 2018. Komitmen liberalisasi perdagangan jasa konstruksi Indonesia dalam APT adalah setara dengan *Initial Offer* Indonesia dalam Putaran Doha WTO.

Forum Regional ASEAN Plus Six

Forum kerjasama ekonomi ASEAN Plus Six/ APS (ATP *Plus* Australia, New Zealand dan India) atau disebut juga sebagai RCEP (*Regional Comprehensive Economic Partnership*) diadopsi untuk pertama kali dalam KTT ASEAN ke-19 di Bali Tahun 2011. Kerja sama RCEP mencakup perdagangan barang, perdagangan jasa, investasi, kerja sama ekonomi dan teknis, kekayaan intelektual, penciptaan persaingan yang sehat, penyelesaian sengketa, *e-commerce*, dan UKM. Komitmen liberalisasi perdagangan jasa Indonesia dalam RCEP secara umum setara dengan *Initial Offer* Indonesia dalam Putaran Doha WTO, salah satunya adalah pembatasan FEP untuk pembentukan JV sebesar 55%.

Forum APS tersebut ditindaklanjuti dengan Perjanjian AANZFTA (ASEAN-Australia-New Zealand) yang telah ditandatangani tanggal 27



November 2009 dan diratifikasi tanggal 6 Mei 2011, serta Perjanjian AFTA (ASEAN-India) yang telah ditandatangani pada tanggal 13 November 2014 dan diratifikasi tanggal 12 November 2018. Komitmen liberalisasi perdagangan jasa konstruksi Indonesia dalam APS adalah setara dengan *Initial Offer* Indonesia dalam Putaran Doha WTO, salah satunya adalah pembatasan FEP untuk pembentukan JV sebesar 55%.

Forum Bilateral Indonesia-Japan EPA (IJEPA)

Forum IJEPA adalah bentuk perjanjian bilateral pertama yang dilakukan Indonesia dengan negara mitra yang telah ditandatangani pada tanggal 20 Agustus 2007 dan diratifikasi pada tanggal 1 Juli 2008. Saat ini, perjanjian tersebut dalam proses review oleh kedua belah pihak. Perjanjian IJEPA mencakup 3 (tiga) pilar, yaitu (i) Liberalisasi akses pasar; (ii) Fasilitas perdagangan dan investasi; serta (iii) Pengembangan Kapasitas. Komitmen

liberalisasi perdagangan jasa konstruksi Indonesia dalam IJEPA adalah setara dengan *Initial Offer* Indonesia dalam Putaran Doha WTO, salah satunya adalah pembatasan FEP untuk pembentukan JV sebesar 55%.

Forum Bilateral Indonesia-Australia CEPA (IA CEPA)

Perjanjian IA CEPA telah diratifikasi melalui UU Nomor 1 Tahun 2020, yaitu mencakup: (i) Akses pasar jasa; (ii) Pembebasan Nilai Bea; dan (iii) Eliminasi tarif impor. Komitmen liberalisasi perdagangan jasa konstruksi Indonesia dalam IA CEPA adalah setara dengan *Initial Offer* Indonesia dalam Putaran Doha WTO, namun pembatasan FEP untuk pembentukan JV di Sektor Jasa Konstruksi, Jasa Keinsinyuran dan Jasa Arsitektur ditingkatkan menjadi 67%. Sebagai *Trade-off*, Indonesia akan mendapat program peningkatan kapasitas.

Forum Bilateral Indonesia-Korea CEPA (IK CEPA)

Perjanjian dengan Republik Korea (Korea Selatan), IK CEPA, telah ditandatangani pada tanggal 18 Desember 2020. Secara garis besar, perjanjian tersebut mencakup: (i) Akses pasar sektor jasa dimana Korea Selatan akan membuka kesempatan kerja bagi tenaga kerja profesional Indonesia, sementara Indonesia meningkatkan pembatasan FEP untuk pembentukan JV di Sektor Jasa Konstruksi, Jasa Keinsinyuran dan Jasa Arsitektur menjadi 67%; dan (ii) Program peningkatan kapasitas.

Forum Bilateral Indonesia-Turkey CEPA (IT CEPA)

Kerja sama ekonomi Indonesia-Turkey (IT CEPA) merupakan salah satu hasil kunjungan Presiden RI ke Turkey pada Bulan Juli 2017. Perundingan kerjasama tersebut dimulai pada Tahun 2018 dan dijadwalkan dapat diselesaikan pada Bulan September 2020. Hingga saat ini telah diselenggarakan 5 (lima) putaran perundingan, namun belum dapat dicapai kesepakatan diantara kedua Pihak.

Isu yang diangkat dalam perundingan diantaranya terkait dengan perdagangan barang dan jasa, termasuk jasa konstruksi. Khusus untuk Kementerian PUPR, pihak Turkey menitikberatkan pada sektor teknologi alat berat, air minum, dan sanitasi serta jasa konstruksi. Terkait sektor jasa konstruksi, Kementerian PUPR mengusulkan tambahan lingkup kerja sama, diantaranya: (i) *Research and development in Construction Services and Infrastructure Development*; (ii) *Implementation of construction projects in the outbound countries*; and (iii) *Mutual recognition on the expertise and human capacity of construction services workers*.

Forum Bilateral Indonesia-Chile CEPA (IC CEPA)

Perundingan kerja sama ekonomi Indonesia-Chile (IC CEPA) dimulai setelah penandatanganan *Joint Statement* dan *Term of References* pada Tahun 2013. Putaran pertama dilaksanakan pada Tahun 2014 dan kesepakatan perundingan IC CEPA ditandatangani pada tanggal 14 Desember 2017 setelah 6(enam) putaran perundingan. Perjanjian tersebut hanya mencakup perdagangan barang dan direncanakan akan diperluas dengan sektor jasa, termasuk sektor Jasa Konstruksi.

Komitmen liberalisasi perdagangan jasa terkait jasa konstruksi Chile dalam forum WTO masih sangat terbatas. Chile hanya meliberalisasi penuh (*None*) untuk Mode 3 (*Commercial Presence*) subsektor *Advisory and pre-design architectural services* (CPC 86711); *Architectural design* (CPC 86712); serta *Engineering design services for industrial processes and production* (CPC 86725), *sanitary works, mechanical, electrical, chemical, dan environmental* (CPC 86726). Sedangkan Mode 3 untuk sektor/ subsektor lain masih sesuai dengan *Horizontal Commitments*, yaitu dengan persyaratan paling sedikit 85% dari total staf Badan Usaha asing harus warga negara Chile. Sementara itu, Mode 4 masih belum dikomitmenkan (*Unbound*) kecuali *Intra-Corporate Transferee* dalam Badan Usaha asing yang dibentuk di Chile terkait dengan Mode 3 untuk *senior and specialized personnel* dengan jumlah paling banyak 15% dari total staf yang dipekerjakan di Chile. Disamping itu, Chile juga belum memberikan komitmen untuk Mode 1 dan Mode 2 (*Unbound*) untuk seluruh klasifikasi/ subklasifikasi jasa. Memperhatikan posisi Chile tersebut, perundingan perdagangan jasa terkait jasa konstruksi cukup berat dan tidak prospektif.



Forum Bilateral Indonesia-United Arab Emirates CEPA (IUAE CEPA)

Putaran pertama perundingan kerja sama ekonomi komprehensif Indonesia-UAE (IUAE CEPA) telah dilaksanakan di Bogor pada tanggal 2-4 September 2021. Perundingan yang mencakup perdagangan barang, perdagangan jasa, investasi dan pengadaan pemerintah beserta aspek legal dan kelembagaannya tersebut dijadwalkan dapat diselesaikan dalam waktu satu tahun.

Komitmen liberalisasi perdagangan jasa terkait jasa konstruksi UAE dalam forum WTO sudah sangat terbuka. UAE telah meliberalisasi penuh (*None*) sektor/subsektor *Jasa Architectural* (CPC 8671), *Engineering* (CPC 8672), *Urban Planning and Landscape* (CPC 8674), dan *Technical Testing and Analysis* (CPC 8676), serta *Construction and Related Engineering* (CPC 511-518) untuk Mode 1, Mode 2, dan Mode 3. Demikian juga, UAE telah meliberalisasi penuh Mode 4 untuk: (i) *Business Visitors*; (ii) *Intra-Corporate Transferee* untuk *Managers, Executives and Specialists* dengan jumlah *Managers* dibatasi paling banyak 50% dari jumlah total *Managers*.

Dalam prakteknya, beberapa Badan Usaha Jasa Konstruksi Indonesia telah aktif menyelenggarakan layanan jasa konstruksi di UAE sejak tahun 2007 tanpa hambatan *Market Access* (MA) dan *National Treatment* (NT) yang berarti. Mempertimbangkan hal-hal tersebut serta skala proyek konstruksi di UAE yang masih relatif besar, maka perjanjian perdagangan IUAE CEPA sangat prospektif bagi pelaku usaha jasa konstruksi Indonesia.

NATIONAL INTEREST DALAM LIBERALISASI PERDAGANGAN JASA KONSTRUKSI INDONESIA

National Interest (Kepentingan Nasional) dapat diartikan sebagai kepentingan vital suatu bangsa yang harus diperjuangkan demi kelangsungan hidupnya yang terdiri atas: *independence, self-preservation, territorial integrity, military security*, dan *economic well-being*. Oleh karena itu, kepentingan nasional dalam perdagangan internasional merupakan bagian dari konteks *well-being* yang perlu dirumuskan dan diperjuangkan berdasarkan analisis yang komprehensif. Analisis tersebut dapat dilakukan dengan berbagai metodologi, diantaranya: *Global Trade Analysis Project* (GTAP), Analisis Biaya dan Manfaat (*Cost and Benefit Analysis*), *SWOT Analysis*, dan yang Penulis perkenalkan Algoritma Praktis Penentuan Posisi dalam Perundingan Perdagangan Jasa Konstruksi.

Global Trade Analysis Project (GTAP)

Nature dari hambatan perdagangan jasa berupa regulasi yang sulit untuk dikuantifikasi. Untuk melengkapi kekurangan tersebut, maka data hambatan sektor jasa dalam analisis GTAP dapat dihitung dengan menggunakan pendekatan *Services Trade Restrictiveness Index* (STRI) yang disusun berdasarkan SoC dengan menggunakan model standar yang telah dikembangkan.

STRI adalah suatu ukuran hambatan dalam perdagangan jasa yang dikembangkan oleh OECD yang memberikan informasi tentang peraturan yang mempengaruhi perdagangan jasa. Bagi Pemerintah, *database* STRI dapat menjadi basis dalam perumusan kebijakan, khususnya dalam pengembangan alternatif,

pembandingan terhadap praktik internasional terbaik, dan penilaian terhadap kemungkinan dampak yang akan ditimbulkan. Sementara bagi para perunding perjanjian perdagangan, STRI bermanfaat untuk mengklarifikasi pembatasan yang paling menghambat perdagangan. Sedangkan bagi pelaku usaha, STRI menjelaskan persyaratan yang harus dipenuhi untuk memasuki pasar internasional.

Analisis Biaya dan Manfaat (*Cost and Benefit Analysis*)

Skenario liberalisasi perdagangan sektor jasa akan meningkatkan *output*, baik barang maupun jasa, yang selanjutnya dapat meningkatkan kesejahteraan dalam konteks penjumlahan dari surplus produsen, konsumen dan pemerintah. Penurunan hambatan perdagangan dan reformasi regulasi akan menurunkan biaya transaksi, sehingga tersedia barang dan jasa yang lebih banyak dan harga yang lebih murah yang selanjutnya akan mendorong peningkatan konsumsi, sehingga pada akhirnya akan meningkatkan surplus konsumen.

Relaksasi kebijakan investasi dan reformasi regulasi perdagangan jasa akan dapat meningkatkan aliran masuknya kapital, termasuk Investasi Asing Langsung (FDI). Masuknya kapital tersebut akan meningkatkan *output* dan selanjutnya memperluas lapangan kerja serta meningkatkan pendapatan. Dengan teknologi maju yang dibawanya, FDI juga akan memberikan dampak secara tidak langsung, yaitu *spillover* (dalam bentuk produk, proses produksi dan distribusi, sistem manajemen, serta strategi pemasaran) kepada badan usaha dan tenaga kerja domestik yang selanjutnya akan meningkatkan produktivitas dan nilai tambah bagi pelaku usaha terkait. Kondisi tersebut pada

akhirnya akan meningkatkan ekspor relatif lebih tinggi dari kenaikan impor.

Gain from trade tidak akan diperoleh apabila liberalisasi perdagangan yang dikomitmenkan tidak memberi insentif dan strategi jangka panjang bagi sektor jasa untuk meningkatkan produktivitasnya. Oleh karena itu, isu sentral yang perlu menjadi perhatian adalah sejauh mana kekuatan penawaran ekspor dapat merespon peluang liberalisasi perdagangan. Dalam hal ini, biaya dan manfaat diukur dengan indikator respon *output* relatif terhadap nilai *output* esensial.

SWOT Analysis

Metoda SWOT (*Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats*) Analysis sering digunakan sebagai metode analisis dalam rangka perumusan rekomendasi kebijakan/posisi perjanjian kerja sama perdagangan internasional, yaitu melalui identifikasi dan analisis faktor internal (yang meliputi faktor-faktor kekuatan dan kelemahan) serta faktor eksternal (faktor-faktor peluang dan ancaman) yang relevan dengan substansi dan mitra kerja sama. Analisis SWOT pada umumnya menghasilkan berbagai kemungkinan/alternatif strategi yang dapat diimplementasikan.

Analisis faktor strategis internal untuk mendapatkan faktor kekuatan yang akan digunakan dan faktor kelemahan yang akan diantisipasi, dilakukan dengan menggunakan matriks *Internal Factor Evaluation* (IFE). Sementara untuk analisis faktor strategis eksternal untuk mendapatkan faktor peluang yang dapat dimanfaatkan dan faktor ancaman yang perlu dihindari, dilakukan dengan menggunakan matriks *External Factor Evaluation* (EFE). Matriks tersebut terdiri atas *Rating* skala



kepentingan dan kecenderungan terjadinya (bermacam-macam sistem *rating* yang bisa dipilih), Bobot, dan Skor serta faktor tambahan lain yang perlu diperhitungkan.

Hasil nilai tertimbang (skor) yang diperoleh dari Matriks IFE dan EFE selanjutnya disusun dalam Matriks IE (Internal dan Eksternal), yaitu untuk mengetahui posisi perjanjian kerja sama dalam perekonomian nasional. Posisi perjanjian tersebut menjadi dasar dalam merumuskan strategi pembukaan akses pasar bagi penyedia jasa dari negara mitra dan strategi ofensif pembukaan akses pasar di negara mitra bagi penyedia jasa nasional, lengkap dengan perbandingan daya saing penyedia jasa nasional relatif terhadap daya saing penyedia jasa dari negara mitra untuk seluruh sektor yang diperjanjikan.

Algoritma Praktis Penentuan Posisi dalam Perundingan Perdagangan Jasa Konstruksi

Disamping metoda-metoda standar yang telah diuraikan sebelumnya, pada kesempatan ini Penulis ingin memperkenalkan metoda/ algoritma praktis yang dapat digunakan dalam penentuan posisi Indonesia dalam perundingan perdagangan jasa konstruksi internasional, sebagai mana ditunjukkan dengan diagram di bawah ini.

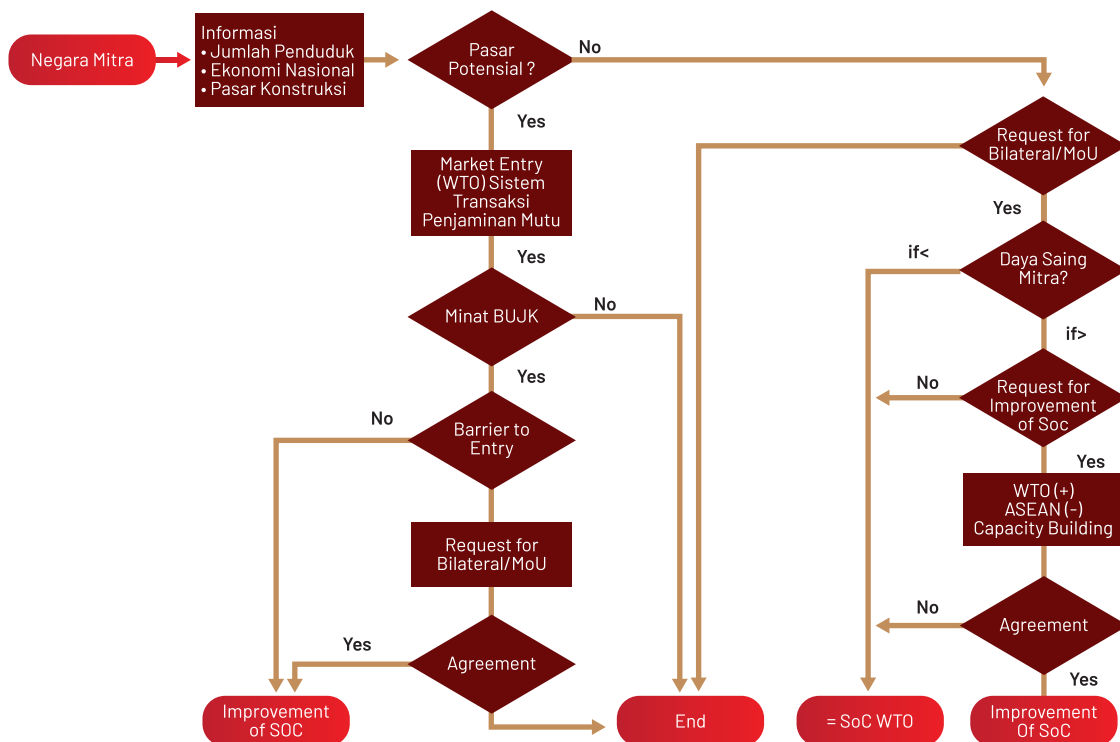
Algoritma tersebut dimulai dengan pengumpulan data dan informasi yang komprehensif terkait kondisi pasar konstruksi negara mitra (seperti data jumlah penduduk, kondisi ekonomi, serta besaran pasar konstruksi selama ini dan yang potensial di masa mendatang) sebagai *demand site*. Berdasarkan data tersebut, dapat ditentukan apakah pasar konstruksi negara mitra menjadi pasar potensial bagi penyedia jasa konstruksi nasional.

Bila pasar konstruksi negara mitra merupakan pasar konstruksi yang potensial bagi penyedia jasa nasional, maka dalam perundingan Indonesia perlu menerapkan strategi ofensif untuk membuka akses pasar bagi penyedia jasa nasional. Untuk menjadi dasar pertimbangan bagi penyedia jasa nasional dalam menentukan minat untuk penetrasi pasar konstruksi di negara mitra, maka data/informasi pasar yang telah terkumpul perlu dilengkapi dengan data/informasi terkait *Market Entry* (komitmen negara mitra di forum WTO), sistem transaksi, dan sistem penjaminan mutu yang dipersyaratkan. Bila penyedia jasa konstruksi nasional menyampaikan minatnya untuk memasuki pasar konstruksi negara mitra, maka harus dipastikan apakah masih terdapat *barrier to entry* yang diterapkan oleh negara mitra bagi penyedia jasa konstruksi asing. Bila tidak ada *barrier to entry*, maka Indonesia dapat menyampaikan *initial offer* untuk melakukan *improvement* terhadap komitmen yang ada dalam SoC di forum WTO dan penyedia jasa konstruksi nasional dapat segera melakukan penetrasi pasar jasa konstruksi di negara mitra. Sekiranya masih ada *barrier to entry*, maka Indonesia perlu menyampaikan request kepada negara mitra untuk meniadakan atau mengurangi *barrier to entry* tersebut agar kondisinya tidak menimbulkan masalah bagi penyedia jasa nasional untuk menyelenggarakan layanan jasa konstruksi di negara mitra.

Sekiranya pasar jasa konstruksi di negara mitra bukan merupakan pasar potensial bagi penyedia jasa nasional atau bahkan pasar jasa konstruksi nasional justru menjadi pasar potensial bagi penyedia jasa negara mitra, maka Indonesia perlu menerapkan strategi defensif. Untuk itu, yang pertama harus dipastikan adalah apakah ada request dari negara mitra untuk membuat

perjanjian perdagangan jasa konstruksi. Bila negara mitra menyampaikan *request* tersebut, maka yang perlu diperhitungkan adalah perbandingan relatif daya saing penyedia jasa konstruksi nasional dengan penyedia jasa negara mitra. Bila daya saing negara mitra lebih unggul dari daya saing penyedia jasa konstruksi nasional dan negara mitra menyampaikan *request* kepada Indonesia untuk melakukan *improvement* terhadap SoC (menghilangkan atau mengurangi hambatan perdagangan jasa konstruksi), maka

Indonesia dapat menyampaikan *Initial Offer* dengan berpatokan pada SoC Indonesia di forum WTO (lebih terbuka dari komitmen Indonesia di WTO atau WTO Plus), namun kurang dari komitmen Indonesia di forum ASEAN (lebih tertutup dari komitmen Indonesia di ASEAN atau ASEAN Minus). Disamping itu, Indonesia juga perlu menyampaikan *request* kegiatan *Capacity Building* bagi pelaku jasa konstruksi nasional dari negara mitra, sebagai *trade-off* dari *improvement* yang disampaikan.



Gambar 4.5.2 Alur Proses Penentuan Posisi Indonesia dalam Perundingan Perdagangan Jasa Konstruksi Internasional



KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Kesimpulan:

- Perdagangan barang dan jasa antar negara adalah sebuah keniscayaan yang tidak bisa dihindari oleh suatu negara dalam memenuhi kebutuhan ekonominya;
- Peran dan kontribusi sektor jasa (termasuk jasa konstruksi) dalam perekonomian dan perdagangan nasional maupun internasional terus meningkat dari waktu ke waktu hingga pada tingkat yang signifikan. Oleh karena itu, sektor jasa harus dibangun secara lebih modern, dimana Pemerintah berperan sebagai pembuat kebijakan, sedangkan pelaku usaha diharapkan dapat terus meningkatkan penetrasi pasar domestik maupun internasional;
- Pemerintah Indonesia telah menandatangani persetujuan hasil akhir perundingan WTO Putaran Uruguay dan meratifikasinya melalui UU Nomor 7 Tahun 1994. Pemerintah Indonesia juga telah menandatangani hasil perundingan perdagangan jasa ASEAN (AFAS) serta hasil fora perundingan lainnya. Sebagai salah satu konsekuensinya, Indonesia harus secara serius senantiasa mengikuti rangkaian perundingan dalam seluruh fora tersebut agar kepentingannya dapat terakomodasi.
- Hasil perundingan perdagangan multilateral, regional dan bilateral yang telah disepakati, bersifat mengikat (*binding*) sehingga harus dihormati oleh semua negara anggotanya dan harus menjadi acuan dalam pengaturan domestik yang diterbitkan setelahnya;
- Indonesia belum menjadi *signatory* dalam perundingan *Government Procurement*, sehingga Indonesia masih memiliki kebebasan dalam pengaturannya;
- Untuk menyelenggarakan layanan jasa melalui Mode 3 di Indonesia, BUKK asing harus membentuk JV atau kantor perwakilan dan JO dengan BUKK nasional yang memiliki kualifikasi besar. Dalam forum WTO Putaran Doha, Indonesia telah menyampaikan *Initial Offer* FEP pembentukan JV maksimal sebesar 51% untuk jasa konsultasi konstruksi dan 55% untuk jasa pekerjaan konstruksi. Sementara itu, untuk forum ASEAN (AFAS 10), Indonesia telah memberikan komitmen FEP sebesar 70%, baik untuk jasa konsultasi maupun pekerjaan konstruksi. Sedangkan untuk fora lain, Indonesia menyampaikan *Initial Offer* atau komitmen besaran FEP maksimal diantara batasan dalam kedua fora tersebut;
- Pengaturan/komitmen liberalisasi perdagangan jasa yang dituangkan dalam SoC bersifat sebagai *Positive List*. Saat ini ada upaya untuk mengubahnya menjadi *Negative List*, yaitu melalui perundingan TISA, namun masih bisa dilengkapi dengan List of Non-Conforming Measures.
- Dalam rangka memfasilitasi mobilitas tenaga kerja profesional di ASEAN, telah disepakati perjanjian pokok ASEAN MNP. Dalam fora perundingan lain juga dilakukan inisiasi untuk perundingan MNP. Disamping itu, Di lingkungan ASEAN juga telah disepakati dan dilaksanakan MRA on *Engineering Services* dalam bentuk registrasi ACPE dan MRA on *Architectural Services* dalam bentuk registrasi AA.
- Untuk mengatasi kebuntuan perundingan yang disebabkan oleh ketidaksetaraan daya saing diantara para pihak, maka liberalisasi perdagangan jasa diperluas menjadi CEPA yang lebih kompleks dan mencakup cross-

cutting issues dalam perdagangan barang dan jasa serta investasi dan program *Capacity Building*;

- Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2000, Indonesia memberlakukan ketentuan ratifikasi atau pengesahan oleh Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) atas setiap perjanjian internasional untuk dapat diimplementasikan dalam hukum nasional, yaitu melalui suatu Undang-Undang atau Peraturan Presiden;
- Penentuan posisi Indonesia dalam suatu perundingan perdagangan internasional harus didasarkan pada Kepentingan Nasional melalui analisis yang komprehensif. Terdapat berbagai metode analisis standar, seperti GTAP, *Cost and Benefit Analysis*, dan *SWOT Analysis*. Dalam hal ini, Penulis memperkenalkan Algoritma Praktis Penentuan Posisi dalam Perundingan Perdagangan Jasa Konstruksi.
- Perlu adanya standar strategi negosiasi perdagangan yang ofensif, komprehensif, dan seimbang;
- Kementerian/Lembaga yang ditetapkan sebagai koordinator pelaksanaan perundingan perdagangan perlu bertindak sebagai *Single Undertaker* dalam penentuan posisi Indonesia untuk setiap sektor yang dirundingkan dalam rangka memenuhi Kepentingan Nasional yang ditetapkan secara *cross-cutting sectors*.
- Selama ini kita masih disibukkan dengan perdebatan tentang kesiapan kita dalam menghadapi liberalisasi perdagangan jasa dan fokus pada upaya defensif untuk membatasi masuknya penyedia jasa asing ke pasar nasional. Pada hal implikasi liberalisasi perdagangan jasa tidak hanya terbukanya pasar jasa nasional bagi penyedia jasa asing, tetapi juga terbukanya pasar jasa internasional bagi penyedia jasa nasional. Penyedia jasa konstruksi nasional diharapkan untuk bisa meningkatkan upaya penetrasi ke pasar jasa konstruksi internasional dengan memanfaatkan hasil-hasil perundingan liberalisasi perdagangan jasa dan CEPA.
- Perlu adanya upaya yang kuat untuk mendorong, memfasilitasi dan melindungi mobilitas pelaku usaha (BUJK dan tenaga kerja profesional) nasional untuk penetrasi pasar jasa konstruksi internasional.
- Upaya pengembangan kapasitas dan kapabilitas pelaku usaha jasa konstruksi (BUJK dan tenaga kerja konstruksi) nasional perlu terus ditingkatkan dalam rangka menghadapi persaingan dengan penyedia jasa konstruksi asing, baik di pasar dalam negeri maupun pasar luar negeri.

Rekomendasi:

- Perlu adanya *Political Will* (Kemauan Politik) yang kuat untuk menyusun skala prioritas perdagangan jasa dalam program pembangunan ekonomi nasional sebagai salah satu agenda utama dalam mendukung perdagangan internasional;
- Perlu adanya *Legitimate Policies* (Kebijakan yang Sah) melalui pengarusutamaan dan reformasi kebijakan yang diindikasikan tidak konsisten, tidak efektif, tumpang tindih, dan menjadi hambatan perdagangan yang tidak perlu dalam sektor jasa;
- Perlu adanya peningkatan kapasitas dan kemampuan negosiator perundingan perdagangan jasa, baik dalam aspek teknis sektoral maupun aspek hukum dan tata cara melakukan negosiasi;



.....
Bendungan Jatigede,
Sumedang, Jawa Barat

DAFTAR PUSTAKA

- World Trade Organization (WTO), "General Agreement on Trade in Services (GATS)", GATS/SC/43, 15 April 1994.
- Amri, Iwan Suyudhie, "Komunitas Ekonomi ASEAN 2015", Buku Konstruksi Indonesia 2013, Kementerian Pekerjaan Umum RI, Jakarta, 2013;
- Anggraini, Sondang, "Konsepsi Pengaturan (Liberalisasi) Perdagangan", Buku Konstruksi Indonesia 2013, Kementerian Pekerjaan Umum RI, Jakarta, 2013;
- Pambagyo, Iman, "Tim Koordinasi Bidang Jasa (TKBJ): Program Tahun 2019 dan Rencana Tahun 2020", Rapat Koordinasi Tim Koordinasi Bidang Jasa (TKBJ), Kementerian Perdagangan RI, Jakarta, 17 Desember 2019;
- International Trade Analysis and Policy Studies (IATAPS) FEM IPB, "Analisis Pendukung Ratifikasi ASEAN Japan Comprehensive Economic Partnership (AJCEP)", Tim Koordinasi Bidang Jasa (TKBJ), Jakarta, 2020;
- Kementerian Perdagangan RI, "Kuisi Penilaian Faktor Internal (Strength dan Weakness) dan Eksternal (Opportunity dan Threat) dalam Implementasi IE CEPA Trade in Services", Jakarta, 2020.
- Hasil-hasil perundingan perdagangan jasa konstruksi di berbagai fora yang diikuti oleh Penulis selama periode Tahun 2005-2024 dan 2019-sekarang.



4.6

FENOMENA PENYELENGGARAAN JASA KONSTRUKSI

Firman Herzal

Pejabat Fungsional Perancang Peraturan Perundang-Undangan Ahli Muda

Yaya Supriyatna Sumadinata

Pejabat Fungsional Pembina Jasa Konstruksi Ahli Utama

PENDAHULUAN

Pada tanggal 12 Januari 2022, Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi (UUJK) akan memasuki *milestone* 5 (lima) tahun pasca diundangkan. Sudah masuk momentum untuk menelaah kembali problematika yang terjadi pada bidang Jasa Konstruksi melalui berbagai perspektif, salah satunya perspektif hukum dan ranah kebijakan publik terkait dengan usaha Jasa Konstruksi.

Konteks pertama yang perlu diberi perspektif yaitu bahwa UUJK sudah menjadi dasar penerapan bidang Jasa Konstruksi di Indonesia sejak mengganti UU Nomor 18 Tahun 1999 (UUJK 1999) yang kurang lebih sudah bergulir selama 18 (delapan belas) tahun. Penggantian UUJK lama dengan UUJK baru mengubah banyak hal yang tengah terjadi dalam bidang Jasa Konstruksi, khususnya dalam konteks Kebijakan yang diambil Pemerintah.

Dinamisnya bidang Jasa Konstruksi terwujud dari perlunya peraturan pelaksanaan dari UUJK yang saat ini harus dilengkapi dan tetap akan berlanjut penyusunannya

yaitu berupa Peraturan Pemerintah, Peraturan Presiden, dan Peraturan Menteri. Hingga pasca diundangkannya *Omnibus Law* yaitu UU Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja, UUJK baru pun mengalami penyesuaian drastis, dan dalam masa transisinya peraturan pelaksanaan dari UUJK lama juga harus dievaluasi dari sisi keberlakuan (daya laku dan daya jangkau), serta bagaimana efektivitas penerapannya sepanjang tidak bertentangan dengan UUJK baru.

Dalam berbagai pertemuan baik formal maupun informal pada bidang Jasa Konstruksi, yang juga dihadiri oleh pelbagai kalangan masyarakat jasa konstruksi, kerap kali muncul pertanyaan berulang yaitu sampai mana jangkauan keberlakuan UUJK untuk setiap penyelenggaraan jasa konstruksi di wilayah hukum Indonesia?. Pertanyaan tersebut juga dibarengi beberapa permasalahan operasional yang dihadapi di lapangan, antara lain dapat kami beri contoh:

- a. Badan Pusat Statistik (BPS) mengalami kesulitan untuk mengumpulkan data dan informasi dari para pelaku di bidang jasa konstruksi yang masih sumir didefinisikan;
- b. Organisasi Perangkat Daerah (OPD) sebagai penyelenggara suburusan jasa konstruksi ragu dalam upaya mengoordinasikan kegiatan penyelenggaraan jasa konstruksi dengan OPD lainnya;
- c. Tata cara koordinasi antara Kementerian PUPR sebagai pembina Jasa Konstruksi dengan Kementerian/Lembaga/Daerah seringkali hanya terbatas pada pembahasan parsial substansi penyelenggaraan jasa konstruksi, belum secara holistik.

Dari segenap permasalahan yang dapat dicontohkan tersebut, perlu adanya penjelasan lingkup penyelenggaraan jasa konstruksi yang

saat ini mungkin masih belum dapat dipahami dengan baik oleh seluruh pemangku kepentingan. Pemerintah dalam hal ini sebagai pengambil kebijakan, juga tidak bisa bekerja sendiri untuk mewujudkan tujuan penyelenggaraan Jasa Konstruksi yang telah diamanatkan dalam UUJK, perlu didukung sistem kelembagaan yang baik dan terkoordinasi baik antara pemerintah dan nonpemerintah.

Unit Pelaksana Teknis (UPT) Pemerintah sebagai pendamping OPD suburusan Jasa Konstruksi yang beroperasi di daerah, belum terbentuk sepenuhnya baik pada tingkatan provinsi maupun kabupaten/kota. Dari data yang terkumpul, tercatat bahwa pada tingkatan kabupaten/kota masih ragu dalam membentuk kelembagaan pendukung yang harus segera dibentuk masyarakat Jasa Konstruksi dalam menjalankan perannya dalam melaksanakan kebijakan pada bidang Jasa Konstruksi, seperti asosiasi, lembaga pendidikan dan pelatihan bidang Jasa Konstruksi, lembaga sertifikasi profesi dan lembaga sertifikasi badan usaha. Bentuk kelembagaan tersebut jika pun sudah terbentuk, belum menunjukkan kualitas layanan yang diharapkan oleh masyarakat Jasa Konstruksi.

Salah satu tantangan yang perlu dihadapi saat ini yaitu industri konstruksi yang dihadapkan pada masalah rendahnya produktivitas konstruksi, keterlambatan, *cost overrun*, kualitas, kecelakaan kerja konstruksi, *waste*, sengketa (*dispute*), dan sebagainya (Hatmoko et al., 2018). Pada sisi lainnya terdapat tuntutan dasar agar penyelenggaraan Jasa Konstruksi bisa lebih efektif dan efisien, dengan target *zero accident*, *zero waste*, dan *zero delay* pada lingkungan pekerjaan konstruksi.

Dalam menjawab tantangan tersebut, secara sederhana dapat dijawab bahwa untuk mencapai penyelenggaraan Jasa Konstruksi yang ideal, perlu sinerginya penyelenggaraan Jasa Konstruksi khususnya yang dilaksanakan oleh pihak lain melalui sebuah perikatan kontrak. Dan kontrak Jasa Konstruksi merupakan salah satu aspek penting yang akan menjaga marwah penyelenggaraan Jasa Konstruksi sesuai dengan tujuannya.

Dalam suatu kontrak Jasa Konstruksi, harus sudah memuat substansi perikatan antara lain terkait dengan hak dan kewajiban, penyelesaian perselisihan, pengenaan sanksi, dan mitigasi risiko dalam penyelesaian pekerjaan. Keseluruhannya harus terkelola dengan baik dengan pembagian risikonya disepakati oleh kedua belah pihak.

Data Bank Dunia pada tahun 2012 menyebut bahwa stok aset infrastruktur Indonesia hanya mencapai 38% dari Produk Domestik Bruto (PDB). Hingga pada tahun 2019, porsi aset tersebut meningkat menjadi 43%. Namun demikian, kenaikan tersebut masih jauh di bawah rata-rata global yang ditetapkan sebesar 70% dari PDB. Sehingga, Pemerintah harus terus berupaya mempercepat pembangunan infrastruktur, termasuk di dalamnya percepatan pengerjaan Proyek Strategis Nasional (PSN) dan Proyek-proyek infrastruktur Prioritas. (*Katadata.com*, 02/10/19).

Pemerintah juga menargetkan kenaikan stok aset infrastruktur Indonesia terhadap produk domestik bruto (PDB) yaitu sebesar 50% pada tahun 2024. (*investor.id*, 07/11/19). Dengan adanya target tersebut, keberlanjutan Pemerintah dalam melakukan pembangunan infrastruktur

harus menjadi langkah strategis dan prioritas karena tidak dinyana bahwa pembangunan infrastruktur memainkan peran vital dalam meningkatkan pemulihan ekonomi di tengah pandemik, dan diyakini akan dapat berkontribusi dalam peningkatan kesejahteraan rakyat.

Bank Dunia menyatakan bahwa peningkatan stok aset infrastruktur secara rata-rata sebesar 1% (satu persen) per tahun akan berdampak pada peningkatan Pendapatan Domestik Bruto (PDB) sebesar 1% (satu persen). Dari sisi ekonomi, hal tersebut berarti bahwa semakin masif pembangunan infrastruktur, semakin masif pula potensi peningkatan terhadap PDB. Pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan ini juga ditegaskan oleh Presiden RI Joko Widodo dalam pidatonya ketika menyampaikan Visi Indonesia di Sentul pada tanggal 14 Juli 2019 yang menyatakan ***"Pembangunan infrastruktur akan terus kita lanjutkan. Infrastruktur yang besar sudah kita bangun, ke depan akan kita bangun lebih cepat. Infrastruktur seperti jalan tol, kereta api, kita sambungkan dengan kawasan industri rakyat, ekonomi khusus, pariwisata, persawahan, perkebunan, perikanan. Arahnya harus ke sana, fokusnya harus ke sana,"*** (*setneg.go.id*, Sugiarto, 29/08/19). Dengan demikian pengelolaan stok aset infrastruktur yang efektif, efisien, dan berkelanjutan sangat diperlukan untuk mewujudkan tujuan penyelenggaraan Jasa Konstruksi sebagaimana diamanatkan dalam UUJK.

TUJUAN PENYELENGGARAAN JASA KONSTRUKSI

Sesuai dengan UUJK, tujuan penyelenggaraan jasa konstruksi meliputi pewujudana:

- a. Struktur usaha jasa konstruksi yang kukuh, andal dan berdaya saing tinggi



- b. Bangunan yang berkualitas
- c. Kesetaraan pengguna dan penyedia jasa konstruksi
- d. Partisipasi masyarakat di bidang Jasa konstruksi;
- e. Sistem Jasa konstruksi yang mampu mewujudkan keselamatan publik dan menciptakan kenyamanan lingkungan terbangun;
- f. Tata kelola penyelenggaraan Jasa konstruksi yang baik; dan
- g. Integrasi nilai tambah dari seluruh tahapan penyelenggaraan Jasa konstruksi.

FENOMENA JASA KONSTRUKSI DI INDONESIA

Sekurang-kurangnya ada 4 (empat) permasalahan pokok yang dihadapi industri konstruksi di Indonesia, yaitu terkait dengan struktur usaha Jasa Konstruksi termasuk di dalamnya perizinan berusaha khususnya yang terkait dengan perusahaan konstruksi asing, persyaratan tenaga kerja konstruksi yang harus mengacu pada peraturan perundang-undangan bidang ketenagakerjaan dan keprofesian, penerapan standar keamanan, keselamatan, kesehatan dan keberlanjutan (K4) konstruksi, dan penggunaan sistem informasi jasa konstruksi terintegrasi.

Saat ini, kondisi industri konstruksi Indonesia hanya dinikmati oleh 10% penyedia jasa konstruksi berkualifikasi besar, 90% "kue proyek" konstruksi di Indonesia dikompetisikan diantara kualifikasi usaha besar dan menengah, sedangkan 10% sisanya justru "diperebutkan" juga oleh 90% penyedia jasa konstruksi berkualifikasi menengah dan kecil. Oleh karena itu, pada struktur usaha jasa konstruksi diperlukan perbaikan untuk mengurangi disparitas tersebut melalui restrukturisasi usaha jasa konstruksi yang lebih efektif, efisien, dan berdaya saing.

Bagaimana caranya?

Kesatu, demi kepentingan pertumbuhan perekonomian negara dan tertib penyelenggaraan Jasa Konstruksi, setiap usaha atau entitas bisnis yang masuk ke dunia Jasa Konstruksi harus terdaftar di negara atau memiliki perizinan berusaha. Usaha Jasa konstruksi adalah bisnis yang berisiko besar dalam memproduksi bangunan infrastruktur yang akan digunakan untuk berbagai kepentingan manusia, baik kepentingan pribadi seperti untuk tempat tinggal maupun kepentingan komunitas yang lebih besar seperti stadion olahraga atau gedung pertunjukan. Oleh karena itu, selain setiap usaha Jasa Konstruksi harus memiliki perizinan berusaha sebagaimana penyelenggaraan usaha pada umumnya, bisnis Jasa Konstruksi juga harus dilakukan oleh entitas yang memiliki kemampuan yang mumpuni pada bidang konstruksi.

Kedua, Usaha Jasa Konstruksi disyaratkan memiliki dua kepentingan yang berbeda tujuannya. Perizinan berusaha ditujukan untuk memenuhi asas kepastian hukum dalam berusaha dan setiap Usaha dapat diawasi kegiatannya oleh negara, misalnya untuk pengendalian perekonomian seperti pajak, perlindungan usaha bagi masyarakat yang akan dan sudah melakukan usaha pada bidang usaha Jasa Konstruksi yang sama, dan tentu saja untuk ketertiban dalam melakukan usaha. Persyaratan kemampuan usaha ditujukan agar proses penyelenggaraannya dapat dilaksanakan dengan baik dan hasilnya berupa bangunan konstruksi yang dapat dimanfaatkan dengan baik, dan memenuhi aspek keamanan, keselamatan, kesehatan dan keberlanjutan konstruksi. Oleh karena kedua persyaratan tersebut memiliki tujuan yang berbeda, maka pengaturannya dalam

UUJK juga tidak resiprokal. Pemrosesan kedua persyaratan tersebut dapat saja dilakukan secara paralel, pun dalam waktu yang bersamaan.

Dalam konteks persyaratan usaha, Jasa Konstruksi secara umum dilakukan oleh dua entitas, yaitu orang perseorangan dan badan usaha atau perusahaan Jasa Konstruksi. Persyaratan perizinan bagi orang perseorangan yaitu Tanda Daftar Usaha Perseorangan (TDUP) yang merupakan jenis izin yang diberikan kepada usaha orang perseorangan untuk menyelenggarakan kegiatan Jasa Konstruksi. Persyaratan kemampuan usaha tidak dipersyaratkan kepada pelaku usaha orang perseorangan karena UUKK membatasi lingkup kerjanya hanya untuk pekerjaan yang kecil/ sederhana. Dalam melengkapi izin TDUP, usaha orang perseorangan juga harus memiliki sertifikat kompetensi kerja.

Persyaratan kemampuan usaha khusus disyaratkan bagi entitas yang berbentuk badan usaha dan diberikan dalam bentuk Sertifikat Badan Usaha (SBU), yaitu tanda bukti pengakuan terhadap klasifikasi dan kualifikasi atas kemampuan badan usaha Jasa Konstruksi. Klasifikasi menunjukkan bahwa bidang usahanya khusus sebagai badan usaha Jasa Konstruksi, sedangkan kualifikasi menunjukkan bahwa tingkat (*levelling*) kemampuannya terbagi sebagai usaha berkualifikasi kecil, menengah, atau besar. Kualifikasi itu juga menunjukkan pangsa (segmentasi) pasar Jasa Konstruksi yang dapat diikuti oleh badan usaha tersebut dalam suatu proses pengadaan Jasa Konstruksi.

Perizinan Berusaha Berbasis Risiko dalam konteks Jasa Konstruksi

Pada prinsipnya, sesuai perjanjian WTO yang diratifikasi kedalam sistem hukum nasional, Indonesia bersepakat untuk menerima perusahaan konstruksi asing atau badan usaha Jasa Konstruksi Asing (BUJK Asing) untuk bekerja. Pengaturan dalam UUKK saat ini lebih ditujukan untuk mempermudah BUJK Asing untuk masuk ke dalam pasar Jasa Konstruksi di Indonesia. Agar iklim investasi di Indonesia semakin menarik, juga disahkan Undang-Undang Nomor 11 tahun 2020 tentang Cipta Kerja (UUCK) yang pada prinsipnya lebih mempermudah bagaimana BUJK baik di tingkat nasional, maupun BUJK Asing memperoleh perizinan berusaha di Indonesia.

Konsep pemberian kemudahan berusaha (*ease of doing business*) merupakan jantung dari pengaturan UUCK, yang kemudian dilanjutkan dengan penerapan dari kemudahan tersebut dengan menggabungkan konsep *Risk Based Approach* (RBA) dengan konsep kemudahan pemberian berusaha melalui satu pintu (*single submission*) dalam konteks pemberian perizinan usahanya. Kedua metode pemberian perizinan berusaha tersebut akan mencoba membentuk pola baru perizinan berusaha yang sebelumnya perizinan berusaha hanya didasarkan pada komitmen pelaku usaha atas gabungan perizinan dasar atas suatu Nomor Induk Berusaha (NIB), menjadi sebuah perizinan berusaha berbasis risiko yang akan diemban oleh pelaku usaha tersebut selama melakukan usaha dan izin yang dikeluarkan tersebut sudah sesuai dengan kapasitas dan kapabilitas pelaku usaha dalam menjalankan usahanya.



Konteks perizinan usaha berbasis risiko yang diterapkan menurut UUCK merupakan *best practice* yang sudah diterapkan di berbagai negara, dan sangat digemari oleh pelaku usaha karena prosesnya yang sangat cepat dalam memperoleh perizinan berusaha. Dengan pemenuhan standar kemampuan berusaha dan pola perizinan berusaha berbasis risiko yang diperlukan untuk mendukung pelaksanaan usaha yang profesional, setiap BUJK baik nasional dan BUJK Asing diharapkan akan fair dalam berkompetisi dan mampu menghasilkan produk Jasa Konstruksi yang andal, berkualitas, dan berkelanjutan dengan memenuhi standar keamanan, keselamatan, kesehatan dan keberlanjutan konstruksi sesuai kemampuan dan kinerja pelaku usahanya.

Berdasarkan amanah UUCK, perizinan berusaha berbasis risiko saat ini sudah diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko yang mengatur seluruh perizinan berusaha pada seluruh sektor, dan khusus pada sektor PUPR diatur dengan Peraturan Menteri PUPR Nomor 6 Tahun 2021 tentang Standar Kegiatan Usaha dan Produk pada Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Sektor Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Substansi yang secara esensial perlu diketahui oleh pelaku usaha ialah cara memperoleh perizinan berusaha di sektor PUPR yang didasarkan pada kemampuan spesifik pelaku usaha dalam melakukan pekerjaannya. Hal ini dalam bidang keteknikan dapat disebut dengan kemampuan spesialis. Kespesialisasi ini akan tertuang dalam suatu sertifikasi yang dikeluarkan oleh lembaga sertifikasi badan usaha dalam bentuk Sertifikat Badan Usaha (SBU). Dalam kata lain, agar BUJK baik nasional

maupun BUJK Asing dapat menjalankan kegiatan usahanya, maka syarat mutlaknya untuk menentukan basis risiko atas usahanya tercantum dalam SBU.

SBU merupakan jenis perizinan dasar yang akan dikenali sebagai sertifikat standar dalam mengefektifkan perizinan berusaha BUJK baik nasional maupun BUJK Asing yang sudah diajukan melalui sistem terintegrasi *Online Single Submission* (OSS). Hal ini berbeda dengan perolehan izin berusaha yang dikeluarkan oleh negara lain dalam rangka melindungi pelaku usahanya pada bidang Jasa Konstruksi, pada negara lain biasanya kemampuan pelaku usaha akan bersifat umum sesuai dengan standar yang melandasi pemberian SBU tersebut. Oleh karena itu, bagi BUJK Asing yang telah memiliki SBU dari negara asalnya, kemampuan usahanya dapat direkognisi melalui suatu proses penyetaraan.

Sesuai Pasal 32 UUCK, dinyatakan bahwa badan usaha Jasa Konstruksi asing atau usaha perseorangan jasa konstruksi asing yang akan melakukan usaha jasa konstruksi di wilayah Indonesia wajib membentuk kantor perwakilan, dan/atau badan usaha berbadan hukum Indonesia melalui kerja sama modal dengan badan usaha jasa konstruksi nasional. Obyek hukum dalam pengaturan ini adalah badan usaha asing atau usaha orang perseorangan asing yang memiliki usaha jasa konstruksi yang akan berusaha di Indonesia sebagai penyedia jasa konsultansi, penyedia jasa pekerjaan konstruksi, atau penyedia jasa pekerjaan konstruksi terintegrasi.

Nama kantor perwakilan yang berkantor di wilayah Indonesia sesuai dengan nama perusahaan di negara asalnya, dan dokumen-dokumen pembentukan perusahaannya sesuai

dengan dokumen-dokumen yang dimiliki ketika membentuk perusahaan tersebut di negara asalnya. Sedangkan badan usaha berbadan hukum Indonesia melalui kerja sama modal dengan badan usaha jasa konstruksi nasional, merupakan perusahaan jasa konstruksi baru di Indonesia.

Pada hakikatnya, bentuk kerja sama antara BUJK Asing dan BUJK nasional merupakan kerja sama modal yang sifatnya setara, bukan penanaman modal atau investasi yang ditekankan pada pemilik modal utamanya. Bisnis utama BUJK yang dibentuk baru ini mencari dan melaksanakan pekerjaan baik di dalam negeri maupun di luar negeri sebagai penyedia jasa konstruksi. Tidak banyak negara di dunia ini yang mengizinkan badan usaha asing untuk melakukan usaha di negaranya hanya dengan membentuk kantor perwakilan tanpa membentuk perusahaan baru sesuai dengan peraturan yang berlaku di negara tersebut. Dengan demikian, Pasal 32 UUJK akan memberikan kemudahan kepada BUJK Asing untuk melakukan usaha jasa konstruksi di wilayah Indonesia.

Pengaturan terkait dengan usaha Jasa Konstruksi asing yang dimuat dalam UUJK, yaitu sebagai berikut:

- a. Pasal 1 angka 11 yang menyatakan bahwa SBU adalah tanda bukti pengakuan terhadap klasifikasi dan kualifikasi atas kemampuan badan usaha jasa konstruksi termasuk hasil penyetaraan kemampuan badan usaha Jasa konstruksi asing.
- b. Pasal 5 ayat (1) j huruf j dan k menyatakan bahwa Pemerintah Pusat memiliki kewenangan :
 - 1) menyelenggarakan penerbitan perizinan berusaha perwakilan badan usaha asing

dan perizinan berusaha dalam rangka penanaman modal asing; dan

- 2) menyelenggarakan pengawasan tertib usaha Jasa konstruksi asing dan Jasa konstruksi kualifikasi besar.
- c. Pasal 23 yang menyatakan bahwa BUJK kualifikasi besar yang berbadan hukum dan perwakilan usaha jasa konstruksi asing hanya dapat menyelenggarakan jasa konstruksi pada segmen pasar yang: berisiko besar, berteknologi tinggi, dan/atau berbiaya besar. Pengaturan dalam klausul ini menyatakan persamaan perlakuan di muka hukum terhadap BUJK berkualifikasi besar.
- d. Pasal 33 menyatakan kantor perwakilan BUJK asing dalam melaksanakan usahanya wajib membentuk kerja sama operasi dengan badan usaha Jasa konstruksi nasional berkualifikasi besar yang memiliki perizinan berusaha, mempekerjakan lebih banyak tenaga kerja Indonesia daripada tenaga kerja asing, menempatkan warga negara Indonesia sebagai pimpinan tertinggi kantor perwakilan, mengutamakan penggunaan material dan teknologi konstruksi dalam negeri, memiliki teknologi tinggi, mutakhir, efisien, berwawasan lingkungan, serta memperhatikan kearifan lokal, melaksanakan proses alih teknologi; dan melaksanakan kewajiban lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Dari Pasal-pasal pengaturan di atas, BUJK baik nasional maupun BUJK Asing diberikan ruang berusaha sebagai berikut:

- 1) BUJK Asing yang dapat membuka kantor perwakilan merupakan BUJK Asing yang setara dengan BUJK nasional kualifikasi besar. Hal ini bertujuan untuk menjaga *fairness* dalam tender/ seleksi Jasa



Konstruksi yang dilaksanakan Pemerintah. Contoh, kegiatan Jasa Konstruksi yang diperuntukkan untuk usaha kualifikasi menengah dan kecil akan dikompetisikan dan dikerjakan oleh BUJK dengan kualifikasi menengah dan kecil.

- 2) Kewajiban untuk memiliki perizinan berusaha bagi BUJK Asing menjadi hal yang lazim di berbagai negara. Oleh karena itu, BUJK Asing yang membuka kantor perwakilan di Indonesia merupakan salah satu fasilitas yang memudahkan bagi BUJK Asing. Dengan dipenuhinya syarat tersebut, kemampuannya dapat disetarakan dengan perizinan berusaha yang wajib dimiliki oleh BUJK Nasional.
- 3) Kewajiban Kerja Sama Operasi (KSO) antara BUJK Asing dengan BUJK nasional kualifikasi besar yang memiliki perizinan berusaha ketika melakukan usahanya, dimaksudkan agar tidak terjadi *sleeping partner*. Ketentuan KSO merupakan kebijakan yang perlu dilakukan dengan tujuan memenuhi prinsip kesetaraan kualifikasi, kesamaan layanan, dan tanggung renteng.
- 4) Kewajiban penggunaan tenaga kerja konstruksi bersertifikat oleh BUJK Asing menyiratkan bahwa tidak dibatasinya jumlah BUJK Asing selama penggunaan tenaga kerjanya mengikuti pengaturan perundang-undangan pada bidang ketenagakerjaan.
- 5) Ketentuan adanya jaminan bahwa akan terjadi transfer teknologi dari BUJK Asing kepada BUJK nasional dalam melaksanakan usahanya di Indonesia. Dalam pelaksanaannya, perlu memperhatikan karakteristik dasar suatu perusahaan, salah satunya tidak ada perusahaan yang membuka rahasia keunggulannya kepada pesaing. Risiko ini diantisipasi dengan tidak menempatkan pimpinan tertinggi perusahaan yang dijabat

oleh orang asing, dengan demikian akan lebih mudah mengetahui seluk beluk perusahaan yang dipimpinnya daripada memberikan *knowledge transfer* kepada tenaga kerja konstruksi Indonesia.

- 6) Pengarusutamaan penggunaan material dan teknologi konstruksi yang tercatat dari dalam negeri merupakan hal yang baru diberlakukan dengan tujuan untuk mengembangkan industri konstruksi nasional.
- 7) BUJK yang dibentuk dalam rangka kerja sama modal harus memenuhi persyaratan kualifikasi besar, dan BUJK nasional yang dijadikan mitra dalam rangka kerja sama modal juga harus berkualifikasi besar. Batasan ini dimaksudkan agar pangsa pasar Jasa Konstruksi berkualifikasi kecil dan menengah hanya diperuntukkan bagi BUJK nasional. Pangsa pasar Jasa Konstruksi besar sering kali menyaratkan teknologi tinggi dan risiko besar, sehingga BUJK nasional yang bekerja sama dengan BUJK Asing dapat menerima *knowledge transfer* di bidang manajemen konstruksi dan teknologi konstruksi.

Tenaga Kerja Konstruksi

UU Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi (UUJK), UU Nomor 11 Tahun 2014 tentang Keinsinyuran (UU Keinsinyuran), UU Nomor 12 Tahun 2012 tentang Pendidikan Tinggi (UU Pendidikan Tinggi), dan UU Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan (UU Ketenagakerjaan), di dalamnya mengatur pelbagai hal yang terkait dengan tenaga kerja konstruksi. Dalam penerapan peraturan perundang-undangan tersebut, sebagian masyarakat jasa konstruksi menganggap terjadi pengaturan yang “tumpang tindih” sehingga kerap membebani dalam pelaksanaannya.

Jika ditelaah, terkait dengan tenaga kerja konstruksi dalam UUJK dapat dipisahkan antara tenaga operator, teknis, dan ahli. Tenaga Ahli Konstruksi sesuai dengan UUJK, setidaknya perlu menyesuaikan diri dengan syarat kompetensi yang meliputi:

- a. Kewajiban memiliki Sertifikat Kompetensi Kerja Jabatan Ahli (Pasal 68 ayat (1));
- b. Memiliki Tanda Daftar Pengalaman Profesional (Pasal 72 ayat (2));
- c. Yang bekerja di Jasa Konsultansi, profesinya dihargai dengan remunerasi minimum;
- d. Bertanggung jawab secara profesional terhadap hasil pekerjaannya (Pasal 75 ayat (1));
- e. Penerapan Standar K4 konstruksi (Pasal 59);
- f. Terlibat secara selektif dalam hal terjadinya kecelakaan konstruksi;
- g. Terlibat secara selektif dalam hal terjadinya kegagalan bangunan (pasal 60 ayat (1));
- h. Secara aktif terlibat juga dalam pelaksanaan Kontrak Kerja Konstruksi (Pasal 46).

Selain mengikuti UUJK, pengaturan tenaga kerja konstruksi juga wajib mengikuti ketentuan UU Ketenagakerjaan. Dalam hal ini, klausul terkait dengan persyaratan kepemilikan sertifikat tenaga konstruksi jabatan ahli (atau yang selanjutnya disebut dengan SKK Ahli) sesuai dengan UUJK menjadi *lex-specialis* dari ketentuan UU Ketenagakerjaan. Hasil harmonisasinya dengan UU Ketenagakerjaan antara lain sebagai berikut:

- 1) Tenaga kerja konstruksi merupakan bagian dari tenaga kerja Indonesia pada umumnya.
- 2) Tenaga kerja konstruksi disertifikasi oleh Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP) yang diberikan lisensi khusus dari BNSP.
- 3) Pembentukan LSP di bidang Jasa Konstruksi berdasarkan ketentuan dan rekomendasi yang diberikan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

Saat ini, sebagian besar tenaga kerja konstruksi pada jenjang jabatan ahli berlatar belakang *engineering* dan sudah mempraktikkan profesi keinsinyuran dalam tiap bidang pekerjaannya. Dalam hal sinkronisasi dengan bidang keinsinyuran, selain harus memenuhi ketentuan dalam UUJK, tenaga kerja konstruksi kualifikasi jabatan ahli yang melakukan praktik keinsinyuran, harus memiliki Surat Tanda Registrasi Insinyur (STRI) sebagaimana diamanatkan dalam UU Keinsinyuran dan peraturan pelaksanaannya.

Muncul dilema ketika ada 2 (dua) UU yang menunjukkan kesamaan pengaturan terkait tenaga kerja konstruksi yang berprofesi juga sebagai Insinyur. UUJK dan UU Keinsinyuran sama-sama bersifat *lex-specialis* jika disesuaikan dengan bidang pengaturannya, lebih khusus mengatur terkait tenaga kerja konstruksi. Dalam hal terdapat dua UU yang satu sama lain dianggap sebagai *lex-specialis* atas konteks pengaturan yang serupa, maka penormaan *lex-specialis* dalam setiap UU “seharusnya” tidak menghilangkan klausul *lex-specialis* pada UU yang lain.

Dalam hal ini, menurut Prof. Bagir Manan dalam bukunya yang berjudul *Hukum Positif Indonesia* (hal. 56), sebagaimana kami kutip dari artikel yang ditulis A.A. Oka Mahendra dengan judul Harmonisasi Peraturan Perundang-undangan, dapat disimpulkan beberapa prinsip yang harus diperhatikan dalam menelaah asas hukum *lex-specialis derogat legi generalis*, yaitu:

- 1) Ketentuan-ketentuan yang didapati dalam aturan hukum umum tetap berlaku, kecuali yang diatur khusus dalam aturan hukum khusus tersebut;
- 2) Ketentuan-ketentuan *lex-specialis* harus sederajat dengan ketentuan-ketentuan *lex-*



generalis (undang-undang dengan undang-undang);

- 3) Ketentuan-ketentuan *lex-specialis* harus berada dalam lingkungan hukum (rezim) yang sama dengan *lex-generalis*. Contoh, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata sama-sama termasuk lingkungan (rezim) hukum keperdataan.

Dengan demikian, dapatlah disimpulkan secara sederhana bahwa UUK dan UU Keinsinyuran menjadi *lex-specialis* terhadap UU Ketenagakerjaan dan UU Pendidikan Tinggi. UUK menjadi *lex-specialis* dalam lingkungan UU Ketenagakerjaan, dan UU Keinsinyuran menjadi *lex-specialis* dalam lingkungan UU Pendidikan Tinggi. Tidak dapat dinyatakan bahwa klausul yang mengatur kewajiban memiliki STRI dalam UU Keinsinyuran adalah aturan hukum umum terhadap klausul kewajiban memiliki SKA dalam UUK atau sebaliknya. Sehingga untuk mengakomodasi kepentingan *lex-specialis* dalam kedua UU tersebut, dan tenaga kerja konstruksi pada jenjang ahli dapat memiliki kedua jenis sertifikat tersebut, maka pembina substansi kedua UU tersebut perlu menyinergikannya melalui proses saling mengakui (rekognisi).

Penyelenggaraan Kontrak dan Praktik Rekayasa Konstruksi

Sesuai dengan Pasal 38 UUK, penyelenggaraan usaha jasa konstruksi dapat dilakukan sendiri atau oleh pihak lain melalui pengikatan Jasa konstruksi. Pengikatan Jasa konstruksi dilakukan antara pemilik pekerjaan sebagai pengguna jasa dengan penyedia Jasa konstruksi. Penyedia Jasa Konstruksi yang sering disebut Kontraktor untuk Pekerjaan Konstruksi atau Pekerjaan Konstruksi Terintegrasi, dan Konsultan untuk

Jasa Konsultasi Konstruksi. Pengikatan Jasa konstruksi yang telah disepakati oleh kedua belah pihak tersebut akan mengikatkan diri dalam Kontrak Kerja Konstruksi yang merupakan perjanjian antara pihak pengguna dan pihak penyedia untuk melaksanakan pekerjaan Jasa Konstruksi.

Permasalahan hukum akan muncul ketika kedua belah pihak yang terikat dalam Kontrak Kerja konstruksi tidak sepakat pada suatu proses dan/atau hasil pelaksanaan yang telah disepakati bersama dalam klausul Kontrak Kerja Konstruksi. Risiko terjadinya permasalahan hukum dalam pelaksanaan Kontrak Kerja Konstruksi relatif tinggi karena karakteristik pekerjaan Jasa Konstruksi yang dinamis dalam pelaksanaannya. Dapatlah dikatakan bahwa semakin kompleks dan/atau semakin besar nilai pekerjaan Jasa Konstruksi-nya, maka akan semakin tinggi juga dinamika dan potensi sengketa yang akan terjadi di dalamnya.

Dalam pelaksanaan Kontrak Kerja Konstruksi, khususnya untuk Pekerjaan Konstruksi dan Pekerjaan Konstruksi Terintegrasi, pihak pemilik pekerjaan yang dalam praktik diwakili oleh suatu tim yang terdiri dari beberapa Insinyur, yang berisikan konsultan, baik konsultan yang memberikan layanan usaha Jasa Konsultasi pengawasan maupun manajemen pelaksanaan konstruksi tergantung pada kompleksitas pekerjaannya. Untuk Pekerjaan Konstruksi yang sederhana, tim Insinyur dapat menyelesaikan berbagai permasalahan yang terkait dengan pelaksanaan Kontrak Kerja Konstruksi. Hal ini terjadi karena kedua belah pihak adalah berprofesi insinyur yang memiliki pengalaman profesional di bidang Jasa Konstruksi.

Namun demikian, bagaimana bisa tim insinyur tersebut tidak dapat mengatasi permasalahan dalam pekerjaan yang rawan sengketa? Dalam hal ini, permasalahan terkait dengan pelaksanaan Kontrak Kerja Konstruksi akan masuk ke dalam wilayah sengketa konstruksi. Sesuai Pasal 88 UUK, sengketa konstruksi diselesaikan dengan prinsip dasar musyawarah untuk mencapai kemufakatan. Dalam hal ini, biasanya pihak yang melakukan penyelesaian sengketa adalah tim insinyur yang sedang bertugas di tempat pekerjaan konstruksi tersebut. Namun ketika musyawarah para pihak tidak bisa mencapai suatu kemufakatan, maka para pihak akan menempuh tahapan upaya penyelesaian sengketa yang tercantum dalam Kontrak Kerja Konstruksi, yaitu melalui mediasi, konsiliasi, dan arbitrase.

Penyelesaian sengketa melalui mediasi dan konsiliasi akan ditempuh ketika terjadi sengketa konstruksi tidak dapat diselesaikan secara internal oleh para pihak yang berkontrak. Para mediator dan konsiliator yang ditugaskan untuk menengahi dan menyelesaikan sengketa tidak boleh berpihak kepada pihak yang bersengketa. Dalam penugasannya, para mediator atau konsiliator ini harus disepakati sebelumnya oleh para pihak. Mediator atau konsiliator akan bertugas efektif apabila menguasai bidang Jasa Konstruksi. Oleh karena itu, akan lebih efektif memilih mediator atau konsiliator dari tenaga ahli konstruksi yang juga berprofesi sebagai insinyur pada bidang konstruksi (memiliki SKK Ahli dan STRI) dan memiliki nilai tambah apabila menguasai praktik dasar bidang hukum keperdataan dalam menyelesaikan perselisihan. Dalam hal tidak ada mediator atau konsiliator yang dapat berperan dengan baik dalam menyelesaikan sengketa konstruksi, peran mediator atau konsiliator dapat digantikan

oleh Dewan Sengketa. Dalam memilih Dewan Sengketa, para pihak perlu menyepakatinya sejak awal kontrak dan disepakati akan menggunakannya sepanjang kontrak berjalan dan sudah memotret potensi sengketa yang ada di dalamnya. Dewan Sengketa saat ini mengikuti alur kerja yang diatur oleh Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

Standar Penyelenggaraan Jasa Konstruksi

Pembinaan Mutu dan Keselamatan Konstruksi

UUK mengamanatkan agar penyelenggaraan konstruksi menerapkan standar keamanan, keselamatan, kesehatan dan keberlanjutan (K4) konstruksi. Penerapan standar K4 konstruksi tersebut berupa penjaminan mutu dan keselamatan konstruksi.

Dengan sering terjadinya kecelakaan konstruksi dan pengetatan persyaratan bagi tenaga ahli konstruksi yang berperan dalam Keselamatan Konstruksi, kegiatan pelatihan Manajemen Keselamatan Konstruksi kerap dilaksanakan baik di tingkat Pusat maupun daerah. Prinsip penerapan keselamatan dan kesehatan kerja sudah banyak dipahami oleh pembina konstruksi di daerah. Yang belum banyak diterapkan ialah proses manajemennya yang meliputi perencanaan, persiapan, pelaksanaan, pengawasan, dan evaluasi yang didukung dengan identifikasi permasalahan yang dihadapi dan analisis bagaimana memecahkan permasalahan Keselamatan Konstruksi.

Pengelolaan Rantai Pasok Sumber Daya Konstruksi

Berbeda dengan UUK 1999, lingkup UUK baru tidak hanya mengatur pengguna dan penyedia Jasa Konstruksi, tetapi juga mengatur



pelaku industri konstruksi untuk mewujudkan penyelenggaraan konstruksi yang andal, berdaya saing, dan setiap proses dan tahapannya memberikan nilai tambah. Dalam lingkup industri konstruksi, pengelolaan rantai pasok sumber daya konstruksi yang terdiri atas dana, sumber daya manusia (pelaku jasa konstruksi yang terdiri tenaga kerja kerja konstruksi dan badan usaha jasa konstruksi), material, peralatan, metode termasuk didalamnya teknologi konstruksi, perlu dilakukan untuk menghasilkan proses dan produk konstruksi yang efektif dan efisien, baik, dan berkualitas.

Prinsip pengelolaan manajemen rantai pasok (*Supply Chain Management/SCM*) merupakan upaya pemenuhan sumber daya yang diperlukan dalam penyelenggaraan konstruksi. Data dalam SCM akan menggambarkan hasil perencanaan atau apa yang diharapkan. Tidak banyak daerah yang melakukan upaya-upaya untuk mewujudkan hasil perencanaan yang telah disiapkannya dengan pendekatan Manajemen Rekayasa Konstruksi (MRK).

Kebutuhan akan “*big data*” dalam pengelolaan rantai pasok konstruksi (material dan peralatan) di seluruh wilayah Indonesia merupakan salah satu hal yang sangat penting. Keberadaan *database* nasional pelaku usaha rantai pasok konstruksi dapat membantu penyedia jasa merencanakan dan menggunakan material maupun peralatan dalam proses pekerjaan konstruksi. Walaupun sudah ada ketentuan dasar yang dimuat dalam UUJK bahwa setiap Pengguna Jasa dan Penyedia Jasa serta institusi yang terkait dengan Jasa konstruksi harus memberikan data dan informasi dalam rangka tugas pembinaan dan layanan yang dilakukan oleh masyarakat jasa konstruksi, tidak mudah

menangkap informasi material dan peralatan juga teknologi konstruksi dari para *Supplier* penyedia material dan peralatan. Sebagai komparasi, Malaysia sudah memulai menyediakan *big data* terkait penyedia material, peralatan, dan biaya konstruksi untuk meningkatkan produktivitas konstruksi di negaranya.

Pembinaan Keberlanjutan Konstruksi

Walaupun tidak secara tegas dinormakan, UUJK 1999 sudah memperkenalkan tahapan pascakonstruksi melalui pengaturan Kegagalan Bangunan. Secara tersirat UUJK 1999 telah memperkenalkan konsepsi keberlanjutan konstruksi untuk mencegah Kegagalan Bangunan, yaitu penyelenggara bangunan harus bertanggung jawab terhadap/ menjamin keandalan dan keberfungsian produk konstruksi yang dibuatnya sesuai dengan umur rencananya (atau maksimum 10 tahun).

Sedangkan Standar Keberlanjutan Konstruksi dalam UUJK baru meliputi ketentuan antara lain:

- 1) Standar teknis yang terkait dengan perencanaan dan perancangan;
- 2) Standar keselamatan konstruksi;
- 3) Standar pengelolaan lingkungan hidup;
- 4) Standar pengelolaan infrastruktur berbasis wilayah; dan
- 5) Standar penyelenggaraan konstruksi berkelanjutan.

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

UUJK baru memulai paradigma yang sudah ditinggalkan oleh UUJK 1999. Oleh karena itu lingkungannya juga semakin luas yang mencakup industri konstruksi. Dengan diundangkannya UUJK, telah terjadi perubahan yang besar atas penyelenggaraan Jasa Konstruksi dengan merevisi beberapa ketentuan yang diatur dalam UUJK khususnya yang terkait dengan usaha Jasa Konstruksi dan pola baru perizinan berusaha bidang Jasa Konstruksi serta juga terkait dengan penggunaan Tenaga Kerja Konstruksi yang memiliki profesi Insinyur, penjaminan atas hasil bangunan konstruksi yang berkualitas dalam pelaksanaan kontrak kerja konstruksi, dan pengelolaan usaha rantai pasok konstruksi dalam memperoleh big data yang efektif dan efisien dalam menyediakan material dan peralatan konstruksi di seluruh wilayah Indonesia.

Meskipun pola perizinan berusaha terkait dengan UUJK Asing tidak mengalami perubahan drastis, dan hanya menggabungkan pola RBA dalam pemberian perizinannya. Indonesia tetap termasuk negara yang membuka besar pasar konstruksinya terhadap perusahaan konstruksi asing dengan ketentuan yang harus dipenuhi sebagaimana diatur dalam UUJK.

Perlunya saling mengakui dalam mengaktifkan Tenaga Kerja Konstruksi khususnya pada jenjang tenaga ahli konstruksi dengan keprofesiannya sebagai Insinyur, selain harus memenuhi standar yang diatur dalam UUJK, juga harus memenuhi ketentuan UU Keinsinyuran.

Untuk menghasilkan produk konstruksi yang berkualitas dan berfungsi sesuai dengan yang direncanakan, setiap tahapan penyelenggaraan



konstruksi harus memenuhi standar keamanan, keselamatan, kesehatan dan keberlanjutan (K4) konstruksi.

Pada akhirnya, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat diamanatkan untuk



melaksanakan tugas pembinaan Jasa Konstruksi secara terus menerus dalam mengoordinasikan, menyosialisasikan, mengharmonisasikan, dan menyinergikan UUJK kepada seluruh pemangku kepentingan jasa konstruksi.

DAFTAR PUSTAKA

- Undang-Undang Nomor 13 tahun 2003 tentang Ketengakerjaan;*
- Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2012 tentang Pendidikan Tinggi;*
- Undang-Undang Nomor 11 tahun 2014 tentang Keinsinyuran;*
- Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 Tentang Jasa konstruksi;*
- Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2021 Tentang Cipta Kerja;*
- Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa konstruksi;*
- Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko;*
- Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah No. 22 tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa konstruksi;*
- Peraturan Menteri PUPR Nomor 6 Tahun 2021 tentang Standar Kegiatan Usaha dan Produk pada Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Sektor Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.*





05

**PERKUATAN PERAN
MASYARAKAT DALAM
KELEMBAGAAN JASA
KONSTRUKSI**



5.1

PERAN STRATEGIS LEMBAGA PENGEMBANGAN JASA KONSTRUKSI (LPJK) DALAM MEWUJUDKAN PENINGKATAN PARTISIPASI MASYARAKAT JASA KONSTRUKSI

Taufik Widjoyono

Ketua Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Periode 2021-2024

Agus Taufik Mulyono

Pengurus Bidang III LPJK Periode 2021-2024

PENDAHULUAN

Salah satu sektor yang signifikan mendorong pertumbuhan ekonomi adalah sektor konstruksi. Kontribusi sektor konstruksi sebesar 20% terhadap sektor ekonomi. Kontribusi sektor konstruksi hanya 10,7% terhadap PDB Nasional dengan 6,08% lapangan kerja yang menekuni jasa konstruksi. Sementara data daya saing global jasa konstruksi menunjukkan Indonesia menjadi sasaran pasar industri konstruksi nomor 1 (satu) di ASEAN dan nomor 4 (empat) di ASIA.

Saat ini sektor konstruksi lebih fokus terhadap jasa konstruksi sementara industri konstruksi belum mendapatkan perhatian khusus. Industri konstruksi merupakan

kegiatan ekonomi yang mengelola sumber daya konstruksi menjadi produk konstruksi berupa bangunan gedung dan bangunan sipil sesuai dengan persyaratan yang berlaku. Demikian juga manajemen rantai pasok sebagai sumber daya konstruksi belum dikelola secara efektif dan efisien berdampak pengelolaan rantai pasok (tenaga kerja, peralatan, material, dan teknologi) belum maksimal.

Selain tantangan makro tersebut juga tidak kalah pentingnya tantangan meso dan mikro yang terkait dengan (1) belum optimalnya sinkronisasi peraturan perundangan yang mendukung peran jasa konstruksi untuk mewujudkan percepatan pertumbuhan industri konstruksi, dan (2) kurang pemerataan peran pelaku usaha dan tenaga kerja konstruksi sebagai penggerak industri konstruksi. Kondisi tersebut mendorong upaya-upaya strategis dan terobosan inovatif untuk mewujudkan tujuan penyelenggaraan jasa konstruksi sesuai dengan amanat Undang-undang Jasa Konstruksi.

Berkaitan dengan lingkup dan tantangan industri konstruksi makin luas yang terus berkembang, keberhasilan pengembangan industri konstruksi sangat tergantung peran aktif kolaborasi dan sinergi Masyarakat Jasa Konstruksi. Artinya Pemerintah Pusat memberikan sebagian kewenangan penyelenggaraan jasa konstruksi kepada Masyarakat Jasa Konstruksi yang diwadahi dalam satu lembaga yang dinamakan Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi (LPJK) yang merepresentasikan perwakilan dari unsur institusi pengguna jasa konstruksi yang memenuhi kriteria, asosiasi badan usaha dan asosiasi profesi jasa konstruksi yang terakreditasi, perguruan tinggi dan pakar bidang jasa konstruksi yang memenuhi kriteria, serta asosiasi rantai pasok konstruksi yang

terakreditasi, sebagaimana diatur dalam Undang-Undang RI Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi dan Undang-Undang RI Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja.

Badan usaha yang bergerak dan beroperasi di bidang jasa konstruksi wajib memiliki Sertifikat Badan Usaha (SBU) sesuai bidang usaha konstruksinya dan wajib mempekerjakan tenaga kerja yang dilengkapi Sertifikat Kompetensi Kerja (SKK) bidang konstruksi. Artinya, setiap tenaga kerja yang bekerja di bidang jasa konstruksi wajib memiliki sertifikat kompetensi kerja (ahli/teknisi/analisis/operator). Sertifikat diterbitkan oleh Lembaga Sertifikasi yang dibentuk oleh asosiasi jasa konstruksi terakreditasi yang selanjutnya diregistrasi oleh LPJK dalam Sistem Informasi Jasa Konstruksi terintegrasi yang dikelola oleh LPJK. Sampai saat ini, jumlah pelaku usaha jasa konstruksi yang telah memiliki SBU relatif sudah memadai, sedangkan jumlah tenaga kerja konstruksi yang sudah memiliki SKK relatif masih sangat kurang.

Jika ditinjau dari sisi jenjang kemampuan/kompetensi, rasio jumlah baik pelaku usaha maupun tenaga kerja konstruksi sangat tidak seimbang. Pelaku usaha didominasi oleh badan usaha kualifikasi kecil dan bersifat umum, sedangkan tenaga kerja konstruksi khususnya pada jenjang jabatan ahli didominasi oleh pemegang SKK ahli madya. Seharusnya badan usaha jasa konstruksi kualifikasi kecil walaupun jumlahnya tetap terbanyak tetapi harus seimbang dibandingkan dengan badan usaha jasa konstruksi kualifikasi menengah. Kondisi keseimbangan ini diharapkan terjadi pada sebaran tenaga kerja konstruksi, yaitu pemegang SKK berurutan dari SKK ahli muda yang tertinggi dan selanjutnya SKK ahli madya dan SKK ahli utama sehingga terbentuk struktur piramida.

Sementara anggaran penyelenggaraan infrastruktur dalam satu dekade terakhir mengalami peningkatan yang sangat tajam. Peningkatan yang sangat signifikan tersebut menyebabkan konsekuensi logis terjadinya peningkatan kebutuhan pelaku usaha yang berkualitas, tenaga kerja konstruksi bersertifikat kompetensi, material bermutu, kelaikan peralatan maupun ketepatan teknologi. Oleh karena itu, LPJK sebagai lembaga fungsional atau non struktural pemerintahan di lingkungan Kementerian PUPR diberikan tugas untuk meningkatkan kualitas pelaku usaha dan tenaga kerja konstruksi melalui sistem sertifikasi dan memberikan masukan kepada Pemerintah untuk pengembangan kebijakan dan regulasi operasional dalam penyelenggaraan jasa konstruksi.

KEDUDUKAN, TUGAS, DAN KEWENANGAN LPJK SESUAI PERATURAN PERUNDANGAN

Kedudukan LPJK

Kedudukan Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi yang selanjutnya disingkat LPJK adalah lembaga yang dibentuk Menteri PUPR untuk menyelenggarakan sebagian kewenangan Pemerintah Pusat sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja. LPJK berada di bawah Menteri PUPR dan bertanggung jawab kepada Menteri PUPR sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri PUPR Nomor 9 Tahun 2020 tentang Pembentukan Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi dan Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor

22 Tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi, dalam Pasal 6 ayat (1) menjelaskan bahwa LPJK menyelenggarakan sebagian kewenangan Pemerintah Pusat yang mengikutsertakan Masyarakat Jasa Konstruksi dalam penyelenggaraan jasa konstruksi.

Tugas LPJK

Tugas LPJK sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 2021 adalah sebagai berikut:

(1) Pencatatan (registrasi).

Pencatatan (registrasi) penyelenggaraan jasa konstruksi melalui sistem informasi jasa konstruksi terintegrasi, meliputi pencatatan (1) badan usaha jasa konstruksi dan pengalaman badan usaha jasa konstruksi, (2) tenaga kerja konstruksi dan pengalaman profesional tenaga kerja konstruksi, (3) LSBU yang dibentuk asosiasi badan usaha jasa konstruksi terakreditasi, (4) LSP yang dibentuk asosiasi profesi terakreditasi dan lembaga pendidikan dan pelatihan kerja (LPPK) bidang Konstruksi yang teregistrasi, dan (5) penilai ahli.

(2) Akreditasi

Akreditasi penyelenggaraan jasa konstruksi yang meliputi akreditasi (1) asosiasi badan usaha, (2) asosiasi terkait rantai pasok jasa konstruksi, dan (3) asosiasi profesi.

(3) Penetapan penilai ahli

Penetapan penilai ahli yang ditugaskan dalam penilaian struktural dan fungsional terhadap kegagalan bangunan, setelah melalui proses pelatihan, uji kompetensi, sertifikat penilai ahli (SPA), dan pembinaan penilai ahli.

(4) Pembentukan LSP

Pembentukan LSP meliputi (1) membentuk LSP atau panitia teknis uji kompetensi



- (PTUK) untuk melaksanakan tugas sertifikasi kompetensi kerja yang belum dapat dilakukan oleh LSP yang dibentuk asosiasi profesi terakreditasi/LPPK yang teregistrasi, dan (2) mendorong percepatan pembentukan LSP-P3 oleh asosiasi profesi yang terakreditasi dan pembentukan LSP-P1 dan LSP-P2 oleh LPPK yang teregistrasi.
- (5) Pemberian lisensi
Pemberian lisensi meliputi (1) memberikan lisensi LSBU yang dibentuk oleh asosiasi badan usaha jasa konstruksi yang terakreditasi, (2) memberikan rekomendasi lisensi LSP-P3 yang dibentuk oleh asosiasi profesi yang terakreditasi sebelum diberikan lisensi oleh BNSP, dan (3) memberikan rekomendasi lisensi LSP-P1 dan LSP-P2 oleh LPPK yang teregistrasi sebelum diberikan lisensi oleh BNSP.
- (6) Penyetaraan di bidang jasa konstruksi
Penyetaraan di bidang jasa konstruksi meliputi penyetaraan tenaga kerja asing di bidang jasa konstruksi melalui skema MRA (mutual recognition agreement) untuk ASEAN dan bekerjasama dengan Dewan Arsitek Indonesia dan Dewan Insinyur Indonesia.
- (7) Tugas lain yang diberikan oleh Menteri PUPR secara tertulis maupun secara lisan.
- (4) Menetapkan penilai ahli yang terdaftar dalam hal terjadi kegagalan bangunan.
- (5) Penyetaraan tenaga kerja asing.
- (6) Membentuk LSP atau panitia teknis uji kompetensi untuk melaksanakan tugas sertifikasi kompetensi kerja yang belum dapat dilakukan LSP yang dibentuk asosiasi profesi terakreditasi/LPPK teregistrasi.
- (7) Lisensi lembaga sertifikasi badan usaha (LSBU).
- (8) Pencatatan badan usaha jasa konstruksi melalui sistem informasi jasa konstruksi terintegrasi.
- (9) Pencatatan tenaga kerja melalui sistem informasi jasa konstruksi terintegrasi.
- (10) Pencatatan pengalaman badan usaha melalui sistem informasi jasa konstruksi terintegrasi.
- (11) Pencatatan pengalaman profesional tenaga kerja konstruksi melalui sistem informasi jasa konstruksi terintegrasi.
- (12) Pencatatan LSP yang dibentuk lembaga pendidikan dan pelatihan kerja di bidang konstruksi dan asosiasi profesi terakreditasi melalui sistem informasi jasa konstruksi terintegrasi.
- (13) Pencatatan LSBU yang dibentuk asosiasi badan usaha terakreditasi melalui sistem informasi jasa konstruksi terintegrasi.

Kewenangan LPJK

Kewenangan LPJK sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 2021 adalah sebagai berikut:

- (1) Akreditasi bagi asosiasi badan usaha dan asosiasi terkait rantai pasok jasa konstruksi.
- (2) Akreditasi bagi asosiasi profesi dan pemberian rekomendasi lisensi bagi lembaga sertifikasi profesi (LSP).
- (3) Pencatatan penilai ahli melalui sistem informasi jasa konstruksi terintegrasi.

Sebagai turunan dari kewenangan tersebut, LPJK mengelola program pengembangan keprofesian berkelanjutan (PKB) untuk mengatur penilaian pengembangan pengetahuan bagi pemegang sertifikat kompetensi ahli, teknis/analisis, dan operator yang diterbitkan LSP. Tugas dan kewenangan LPJK juga menjalankan sebagian kewenangan Pemerintah Pusat dalam penyelenggaraan jasa konstruksi dan secara khusus mendukung Rencana Strategis Direktorat Jenderal Bina Konstruksi Kementerian PUPR.

PERAN LPJK DALAM PENGEMBANGAN, PENGATURAN, PEMBINAAN, DAN PENGAWASAN JASA KONSTRUKSI

Peran LPJK dalam mewujudkan tujuan penyelenggaraan jasa konstruksi meliputi 4 (empat) kegiatan penting, yaitu pengembangan, pengaturan, pembinaan, dan pengawasan jasa konstruksi, sebagaimana dapat dilihat pada Gambar 5.1.1.

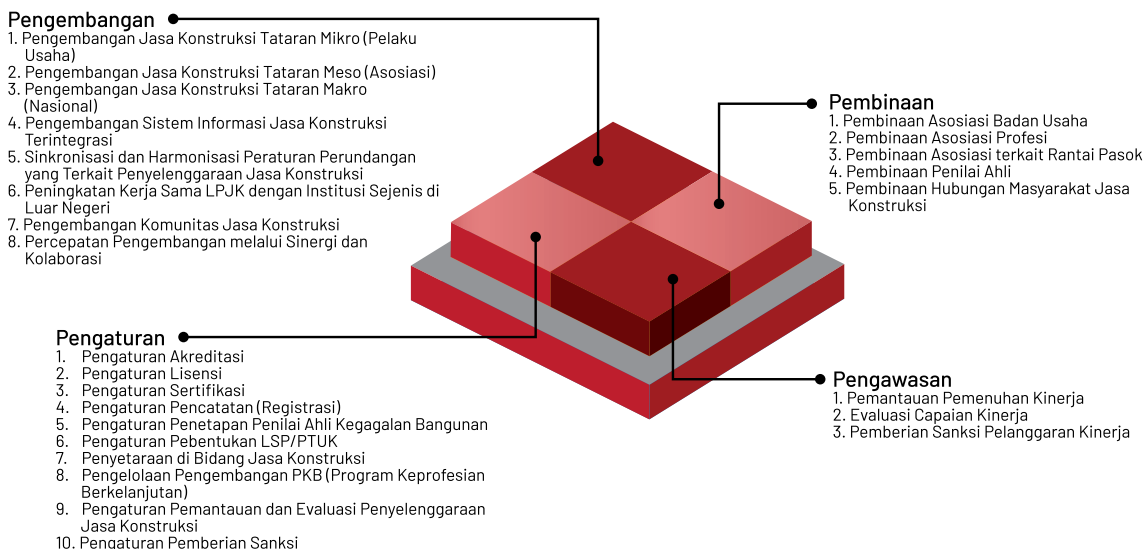
Pengembangan Jasa Konstruksi

Pengembangan jasa konstruksi meliputi: (1) pengembangan tataran mikro, meso, dan makro; (2) pengembangan sistem informasi jasa konstruksi terintegrasi; (3) sinkronisasi dan harmonisasi peraturan perundangan yang terkait penyelenggaraan konstruksi; (4) peningkatan kerja sama dengan institusi sejenis di luar negeri; (5) pengembangan komunitas jasa konstruksi internasional; (6) sinergi dan kolaborasi dengan seluruh pemangku kepentingan.

Pengembangan jasa konstruksi tataran mikro (pelaku usaha)

Pengembangan jasa konstruksi tataran mikro diharapkan dapat mendorong pelaku usaha untuk mewujudkan tujuan penyelenggaraan jasa konstruksi, meliputi hal-hal sebagai berikut.

- (1) Inisiasi dan fasilitasi serta katalisasi perumusan konsep pengembangan pelaku usaha jasa konstruksi, meliputi pengembangan: (a) produktivitas, kapasitas, dan partisipasi aktif UMKM bidang jasa konstruksi; (b) produktivitas, kapasitas, dan penggunaan badan usaha rantai pasok; dan (c) struktur usaha dan daya saing pelaku usaha konstruksi.
- (2) Inisiasi dan fasilitasi serta katalisasi perumusan konsep pengembangan tenaga kerja konstruksi, meliputi pengembangan (a) kompetensi, ketersediaan, dan kesempatan kerja untuk tenaga ahli, analis/tekhnisi, dan operator; dan (b) sistem pemantauan dan evaluasi penggunaan tenaga kerja asing bidang jasa konstruksi.



Gambar 5.1.1. Peran LPJK dalam Mewujudkan Tujuan Penyelenggaraan Jasa Konstruksi



Pengembangan jasa konstruksi tataran meso (asosiasi)

Pengembangan jasa konstruksi tataran meso diharapkan dapat mendorong asosiasi untuk mewujudkan tujuan penyelenggaraan jasa konstruksi, meliputi hal-hal sebagai berikut.

- (1) Inisiasi dan fasilitasi serta katalisasi perumusan konsep pengembangan asosiasi badan usaha bidang jasa konstruksi, meliputi pengembangan (a) asosiasi badan usaha konstruksi yang sudah terakreditasi untuk mempercepat pembentukan lembaga sertifikasi badan usaha (LSBU) dan memberdayakan anggota melalui peningkatan mutu sertifikasi badan usaha, dan (b) peningkatan jumlah dan kemampuan serta percepatan akreditasi asosiasi badan usaha konstruksi yang belum terakreditasi.
- (2) Inisiasi dan fasilitasi serta katalisasi perumusan konsep pengembangan asosiasi profesi bidang jasa konstruksi, meliputi pengembangan (a) asosiasi profesi yang sudah terakreditasi untuk mempercepat pemberian rekomendasi lisensi lembaga sertifikasi profesi (LSP) dan memberdayakan anggota melalui peningkatan program keprofesian berkelanjutan (PKB) bagi tenaga ahli, analis/teknisi, dan operator; dan (b) peningkatan jumlah dan kemampuan serta percepatan akreditasi asosiasi profesi yang belum terakreditasi.
- (3) Inisiasi dan fasilitasi serta katalisasi perumusan konsep pengembangan asosiasi rantai pasok bidang jasa konstruksi, meliputi pengembangan (a) kemampuan asosiasi rantai pasok yang terakreditasi dan percepatan jumlah, dan (b) akreditasi bagi asosiasi rantai pasok yang belum terakreditasi.

Pengembangan jasa konstruksi tataran makro (nasional)

Pengembangan jasa konstruksi tataran makro diharapkan dapat mendorong kementerian/ lembaga serta pemangku kepentingan terkait untuk mewujudkan tujuan penyelenggaraan jasa konstruksi, meliputi hal-hal sebagai berikut.

- (1) Inisiasi dan fasilitasi serta katalisasi perumusan konsep peningkatan kapasitas pembinaan Kementerian PUPR terhadap peningkatan (a) sinergitas Pemerintah Pusat dan Daerah dalam rangka pengembangan jasa konstruksi, dan (b) penggunaan skema kerja sama pemerintah dan badan usaha (KPBU) sebagai alternatif pembiayaan dan penyediaan infrastruktur ke-PU-an.
- (2) Inisiasi dan fasilitasi serta katalisasi perumusan konsep pengembangan jasa konstruksi di lingkungan kementerian/ lembaga terkait lainnya, meliputi (a) sosialisasi pemahaman dan kepatuhan NSPK penyelenggaraan jasa konstruksi, (b) peningkatan daya saing jasa konstruksi nasional melalui kerja sama riset dan inovasi, kemudahan pembiayaan dan pembuatan jaminan penyelenggaraan jasa konstruksi, (c) peningkatan penggunaan skema KPBU sebagai alternatif pembiayaan dan penyediaan infrastruktur sektor konstruksi, dan (d) peningkatan produktivitas sektor konstruksi melalui kontinuitas ketersediaan material pokok bangunan sesuai kebutuhan berdasarkan data permintaan terhadap pasokan.
- (3) Inisiasi dan fasilitasi serta katalisasi perumusan konsep pengembangan jasa konstruksi di lingkungan dunia usaha dan dunia industri (DUDI), meliputi (a) peningkatan daya saing konstruksi nasional melalui kerjasama riset dan inovasi antara

LPJK dan DUDI; (b) pemanfaatan fasilitas DUDI sebagai tempat uji kompetensi (TUK) untuk peningkatan kompetensi tenaga kerja konstruksi.

- (4) Inisiasi dan fasilitasi serta katalisasi perumusan konsep pengembangan jasa konstruksi di lingkungan perguruan tinggi/politeknik/SMK dalam upaya percepatan peningkatan sertifikasi kompetensi teknis bidang konstruksi bagi peserta didik dan pengajar melalui pengembangan LSP-P1 dan LSP-P2.
- (5) Inisiasi dan fasilitasi serta katalisasi perumusan konsep pengembangan jasa konstruksi di lingkungan badan nasional sertifikasi profesi (BNSP) dalam upaya percepatan pemberian lisensi LSP bidang jasa konstruksi untuk percepatan jumlah sertifikat kompetensi tenaga kerja konstruksi Indonesia.
- (6) Inisiasi dan fasilitasi serta katalisasi perumusan konsep pengembangan jasa konstruksi di lingkungan lembaga pengembangan pengadaan barang/jasa pemerintah (LKPP) dalam upaya penyelenggaraan jasa konstruksi yang efisien, efektif, transparan, dan akuntabel dalam proses tender/seleksi.
- (7) Inisiasi dan fasilitasi serta katalisasi perumusan konsep pengembangan jasa konstruksi di lingkungan badan standarisasi nasional (BSN) dalam upaya peningkatan kerja sama pembinaan standarisasi konstruksi dan bangunan.
- (8) Inisiasi dan fasilitasi serta katalisasi perumusan konsep pengembangan jasa konstruksi di lingkungan badan koordinasi penanaman modal (BKPM) dalam upaya peningkatan pelayanan untuk kemudahan perizinan berusaha melalui *online single submission* (OSS).

Pengembangan sistem informasi jasa konstruksi terintegrasi

Inisiasi dan fasilitasi serta katalisasi perumusan konsep ketersediaan big data industri jasa konstruksi melalui integrasi data dari berbagai pemangku kepentingan (stakeholder) melalui sistem informasi jasa konstruksi (SIJK) terintegrasi. Oleh karena itu, diperlukan sinergi dan kolaborasi dengan seluruh kepentingan untuk mewujudkan taksonomi data dan struktur usaha jasa konstruksi yang kokoh, andal, berdaya saing, dan kredibel.

Sinkronisasi dan harmonisasi peraturan perundangan yang terkait dengan penyelenggaraan jasa konstruksi

Inisiasi dan fasilitasi serta katalisasi untuk sinkronisasi dan harmonisasi peraturan perundangan dalam upaya mewujudkan tujuan penyelenggaraan jasa konstruksi, yaitu kesepakatan bersama sinkronisasi dan harmonisasi (1) UU Jasa Konstruksi (LPJK) dengan UU Tenaga Kerja (BNSP) untuk mempercepat dan memperluas skema sertifikasi kompetensi kerja konstruksi, (2) UU Jasa Konstruksi (LPJK) dengan UU Keinsinyuran (PII) untuk mempercepat pengakuan keinsinyuran terhadap jabatan kerja konstruksi, (3) UU Jasa Konstruksi (LPJK) dengan UU Arsitek (IAI) untuk mempercepat pengakuan arsitektural terhadap jabatan kerja konstruksi arsitek, (4) UU Jasa Konstruksi (LPJK) dengan UU Pendidikan Tinggi (Perguruan Tinggi/Politeknik) untuk mempercepat operasional LSP-P1 dan LSP-P2 dalam rangka mempercepat sertifikasi kompetensi teknis bidang konstruksi bagi peserta didik perguruan tinggi/politeknik sebagai syarat penerbitan surat keterangan pendamping ijazah (SKPI), dan (5) UU Jasa Konstruksi (LPJK) dengan UU Persaingan Usaha (KPPU) untuk pengendalian dan mengurangi pengaduan



atas praktek monopoli penyelenggaraan jasa konstruksi.

Peningkatan kerja sama dengan institusi sejenis di luar negeri dalam pengembangan jasa konstruksi

Inisiasi dan fasilitasi serta katalisasi perumusan konsep (1) perluasan kesempatan kerja tenaga kerja konstruksi nasional melalui skema MRA untuk meningkatkan lapangan pekerjaan bidang jasa konstruksi melalui skema MRA, (2) kompetensi tenaga kerja konstruksi nasional melalui kerja sama antar negara untuk meningkatkan daya saing global tenaga kerja konstruksi nasional, dan (3) pengembangan komunitas jasa konstruksi internasional untuk menumbuhkembangkan forum kerja sama operasi dan promosi strategis jasa konstruksi Indonesia dalam forum komunitas jasa konstruksi internasional.

Pengaturan Jasa Konstruksi

Pengaturan jasa konstruksi meliputi pengaturan yang terkait dengan akreditasi, lisensi, sertifikasi, pencatatan (registrasi), penetapan penilai ahli, pembentukan LSP atau PTUK, penyetaraan di bidang jasa konstruksi, pengelolaan program pengembangan keprofesian berkelanjutan (PKB), pemantauan dan evaluasi serta pemberian sanksi penyelenggaraan jasa konstruksi.

Pengaturan akreditasi

Inisiasi dan rekomendasi penerbitan NSPK untuk menerapkan standardisasi akreditasi asosiasi badan usaha, asosiasi profesi, dan asosiasi terkait rantai pasok di bidang jasa konstruksi. Pengaturan penetapan (1) asosiasi badan usaha terakreditasi untuk membentuk LSBU, (2) asosiasi profesi terakreditasi untuk membentuk LSP, dan (3) asosiasi terkait rantai pasok sebagai syarat administrasi tender/seleksi.

Pengaturan lisensi

Pengaturan lisensi untuk mewujudkan tujuan penyelenggaraan jasa konstruksi dapat dijelaskan sebagai berikut.

- (1) Inisiasi dan rekomendasi penerbitan NSPK untuk menerapkan standardisasi pemberian lisensi LSBU, rekomendasi lisensi LSP yang dibentuk oleh asosiasi profesi terakreditasi, dan rekomendasi lisensi LSP yang dibentuk oleh LPPK teregistrasi.
- (2) Pengaturan penetapan (a) lisensi LSBU untuk melaksanakan sertifikasi badan usaha, (b) rekomendasi lisensi LSP yang dibentuk oleh asosiasi profesi terakreditasi untuk mendapatkan lisensi BNSP sebagai syarat melaksanakan sertifikasi kompetensi kerja konstruksi, (c) rekomendasi lisensi LSP yang dibentuk oleh LPPK teregistrasi untuk mendapatkan lisensi BNSP sebagai syarat melaksanakan sertifikasi kompetensi kerja konstruksi.

Pengaturan sertifikasi

Pengaturan sertifikasi untuk mewujudkan tujuan penyelenggaraan jasa konstruksi dapat dijelaskan sebagai berikut.

- (1) Inisiasi dan rekomendasi penerbitan NSPK untuk menerapkan standardisasi pembentukan LSBU, pembentukan LSP oleh asosiasi profesi terakreditasi dan LSP oleh LPPK teregistrasi, dan sertifikasi kompetensi kerja konstruksi.
- (2) Pengaturan penetapan LSBU untuk menerbitkan sertifikat badan usaha, dan pengaturan pembentukan LSP untuk melaksanakan sertifikasi kompetensi kerja konstruksi.



Pengaturan pencatatan (registrasi)

Pengaturan pencatatan (registrasi) untuk mewujudkan tujuan penyelenggaraan jasa konstruksi dapat dijelaskan sebagai berikut.

(1) Inisiasi dan rekomendasi penerbitan NSPK untuk menerapkan standardisasi pencatatan badan usaha jasa konstruksi dan pengalamannya, tenaga kerja konstruksi dan pengalamannya, LSBU, LSP terlisensi BNSP, lembaga pendidikan dan pelatihan kerja (LPPK) bidang jasa konstruksi, penilai ahli yang memiliki sertifikat penilai ahli (SPA), dan tenaga kerja asing bidang konstruksi dengan skema MRA dan non-MRA.

(2) Pengaturan proses pencatatan pada sistem informasi jasa konstruksi terintegrasi terkait daftar pengesahan kemampuan dan nomor register serta daftar pengesahan basis data pengalaman badan usaha, pengalaman tenaga kerja konstruksi, LSBU, LSP terlisensi BNSP, LPPK teregistrasi, pengalaman penilai ahli, dan pengalaman tenaga kerja asing MRA dan non-MRA.

Pengaturan penetapan penilai ahli terkait penilaian kegagalan bangunan

Inisiasi dan rekomendasi penerbitan (1) NSPK untuk menerapkan standardisasi pendaftaran,



pelatihan, pengujian, dan penetapan penilai ahli terkait penilaian kegagalan bangunan, serta kriteria dan tolok ukur kegagalan bangunan; (2) modul pelatihan manajerial dan keteknikan untuk penilai ahli terkait penilaian kegagalan bangunan.

Pengaturan pembentukan LSP atau PTUK

Inisiasi dan rekomendasi penerbitan NSPK untuk menerapkan standardisasi pembentukan LSP atau PTUK untuk melaksanakan tugas sertifikasi kompetensi kerja konstruksi yang belum dapat dilakukan oleh LSP yang dibentuk asosiasi profesi terakreditasi atau LPPK teregistrasi.

Pengaturan penyetaraan di bidang jasa konstruksi

Inisiasi dan rekomendasi penerbitan NSPK untuk menerapkan standardisasi penyetaraan tenaga kerja asing (TKA) bidang konstruksi melalui skema MRA dan non-MRA untuk meningkatkan kinerja proyek yang melibatkan TKA.

Pengaturan pengelolaan program PKB

Inisiasi dan rekomendasi penerbitan NSPK untuk menerapkan standardisasi pengelolaan program PKB. Pengembangan aplikasi program PKB untuk mempercepat layanan sertifikasi dan penilaian aktivitas PKB untuk membina, mempertahankan dan meningkatkan kualifikasi ahli, teknisi/analisis, dan operator.

Pengaturan pemantauan dan evaluasi penyelenggaraan jasa konstruksi

Inisiasi dan rekomendasi penerbitan NSPK untuk menerapkan standardisasi pemantauan dan evaluasi asosiasi badan usaha jasa konstruksi, kinerja LSBU, asosiasi profesi jasa konstruksi, kinerja LSP, asosiasi terkait rantai pasok, penugasan penilai ahli, dan pengelolaan PKB.

Pengaturan pemberian sanksi penyelenggaraan jasa konstruksi

Inisiasi dan rekomendasi penerbitan NSPK untuk menerapkan standardisasi pemberian sanksi asosiasi badan usaha jasa konstruksi, LSBU, asosiasi profesi jasa konstruksi, LSP, asosiasi terkait rantai pasok, dan penilai ahli.

Pembinaan Jasa Konstruksi

Pembinaan LPJK untuk mewujudkan tujuan penyelenggaraan jasa konstruksi dapat dijelaskan sebagai berikut.

- (1) Pembinaan asosiasi badan usaha jasa konstruksi dilakukan dengan membina (a) kemampuan berkelanjutan asosiasi badan usaha untuk meningkatkan produktivitas dan daya saing, dan (b) pemenuhan persyaratan dan konsistensi capaian kinerja asosiasi badan usaha jasa konstruksi.
- (2) Pembinaan asosiasi profesi jasa konstruksi dilakukan dengan membina (a) pengelolaan program pengembangan keprofesian berkelanjutan (PKB) asosiasi profesi untuk meningkatkan kompetensi tenaga kerja konstruksi, dan (b) pemenuhan persyaratan dan konsistensi capaian kinerja asosiasi profesi.
- (3) Pembinaan asosiasi terkait rantai pasok dilakukan dengan membina (a) kemampuan berkelanjutan asosiasi terkait rantai pasok untuk meningkatkan produktivitas dan daya saing rantai pasok, dan (b) pemenuhan persyaratan dan konsistensi capaian kinerja asosiasi terkait rantai pasok.
- (4) Pembinaan penilai ahli dilakukan dengan membina (a) pemberdayaan penilai ahli melalui pelatihan dan pengembangan kompetensi keahlian, dan (b) kemampuan berkelanjutan penilai ahli terkait penilaian kegagalan bangunan.

- (5) Pembinaan hubungan masyarakat jasa konstruksi dilakukan dengan membina (a) penyelenggaraan forum masyarakat jasa konstruksi, (b) masukan masyarakat melalui sistem informasi jasa konstruksi terintegrasi, (c) diskusi dengan masyarakat jasa konstruksi nasional secara luring/daring, dan (d) pertemuan kelompok unsur masyarakat jasa konstruksi.

Pengawasan Jasa Konstruksi

Pengawasan LPJK meliputi pemantauan, evaluasi, dan pemberian sanksi penyelenggaraan jasa konstruksi terhadap:

- (1) Asosiasi badan usaha terkait penerapan kode etik, pengembangan usaha berkelanjutan, pemberdayaan anggota, penyampaian laporan kinerja dan keuangan tahunan.
- (2) LSBU terkait penyampaian laporan kinerja, keuangan, kegiatan operasional tahunan; integrasi sistem informasi dan data LSBU dengan SIJK terintegrasi; penerapan standar persyaratan untuk lembaga sertifikasi produk, proses, dan jasa.
- (3) Asosiasi profesi dalam penerapan kode etik, pengembangan keprofesian berkelanjutan, pemberdayaan anggota, penyampaian laporan kinerja dan keuangan tahunan.
- (4) Lembaga sertifikasi profesi (LSP) dalam menyampaikan laporan kinerja, sistem informasi jasa konstruksi terintegrasi dan temuan hasil surveilans/pengaduan masyarakat.
- (5) Penilai ahli dalam pemenuhan kode etik dan kode perilaku penilai ahli.

TANTANGAN LPJK DALAM LINGKUP INDUSTRI KONSTRUKSI

Tantangan Capaian Kerja LPJK

Tantangan capaian kerja LPJK untuk mewujudkan tujuan penyelenggaraan jasa konstruksi dapat

dijelaskan sebagai berikut.

- (1) Penetapan asosiasi badan usaha jasa konstruksi, asosiasi profesi dan asosiasi terkait rantai pasok yang terakreditasi (catur wulan).
- (2) Pemberian lisensi LSBU yang dibentuk asosiasi badan usaha terakreditasi (sesuai kebutuhan)
- (3) Pemberian rekomendasi lisensi LSP yang dibentuk asosiasi profesi terakreditasi atau LPPK teregistrasi (sesuai kebutuhan).
- (4) Pengawasan penerbitan sertifikat badan usaha (SBU) oleh LSBU dan sertifikat kompetensi kerja (SKK) oleh LSP (sesuai kebutuhan).
- (5) Laporan pengawasan daftar pengesahan kemampuan dan nomor register badan usaha jasa konstruksi, tenaga kerja konstruksi, rantai pasok (material, peralatan, teknologi dan sumber daya manusia) (triwulan).
- (6) Laporan pengawasan daftar pengesahan pengalaman badan usaha jasa konstruksi dan tenaga kerja konstruksi (triwulan).
- (7) Daftar pengesahan LSBU, LSP terlisensi BNSP, lembaga pendidikan (LP) dan lembaga pelatihan kerja (LPK) bidang konstruksi, penilai ahli, penyetaraan tenaga kerja asing MRA dan non-MRA (sesuai kebutuhan).
- (8) Profil penugasan dan pemberdayaan serta pengembangan kompetensi penilai ahli terkait penilaian kegagalan bangunan (per tahun).
- (9) Profil asesor kemampuan badan usaha dan asesor kompetensi tenaga kerja (per bulan).
- (10) Profil pengelolaan program PKB tenaga kerja konstruksi (per semester).
- (11) Profil pembinaan kemampuan berkelanjutan asosiasi badan usaha dan pembinaan PKB Asosiasi Profesi (per tahun).
- (12) Profil pembinaan pemenuhan persyaratan dan konsistensi capaian kinerja asosiasi badan usaha dan asosiasi profesi (per tahun).



- (13) Profil penyelenggaraan forum masyarakat jasa konstruksi (per tahun).
- (14) Profil pemantauan, evaluasi dan pemberian sanksi asosiasi badan usaha, asosiasi profesi, asosiasi terkait rantai pasok, LSBU, LSP, dan penilai ahli (per tahun).
- (15) Profil rekomendasi jawaban aspirasi masyarakat (per bulan).
- (16) Profil dokumen perjanjian kerja sama LPJK dan pemangku kepentingan.
- (17) Rancangan pembaharuan aplikasi sistem informasi konstruksi Indonesia (SIKI) menuju sistem informasi jasa konstruksi terintegrasi (sesuai kebutuhan).

Tantangan Capaian Manfaat LPJK

Tantangan capaian manfaat LPJK untuk mewujudkan tujuan penyelenggaraan jasa konstruksi dapat dijelaskan sebagai berikut.

- (1) Menjamin kepastian profesional asosiasi untuk mendirikan LSBU dan LSP dalam layanan sektor jasa konstruksi Indonesia.
- (2) Mendorong percepatan dan tertib layanan penerbitan sertifikat badan usaha (SBU) tersebar di seluruh Indonesia untuk memenuhi legalitas badan usaha mengikuti proses tender/seleksi di sektor jasa konstruksi.
- (3) Mendorong percepatan dan tertib pelayanan penerbitan sertifikat kompetensi kerja (SKK) tersebar di seluruh Indonesia untuk memenuhi legalitas kompetensi tenaga kerja mengikuti proses tender/seleksi di sektor jasa konstruksi.
- (4) Meningkatkan kepatuhan dan mutu penerbitan SBU dan SKK sesuai standar dan peraturan yang berlaku agar dapat mereduksi praktek jual beli sertifikat ilegal.
- (5) (a) Menyediakan basis data kemampuan dan ketersediaan pelaku usaha dan sumber daya konstruksi dalam penyelenggaraan jasa konstruksi, (b) Membantu Pokja untuk mempercepat penyelesaian evaluasi status kemampuan pada proses tender/seleksi di sektor jasa konstruksi, dan (c) Menjamin mutu konstruksi dan produktivitas badan usaha sesuai dengan spesifikasi yang dibutuhkan.
- (6) (a) Menyediakan basis data rekam jejak kemampuan pelaku usaha dan sumber daya konstruksi dalam penyelenggaraan jasa konstruksi untuk menciptakan Big Data Konstruksi Indonesia terintegrasi supply demand dari hulu hilir, (b) Membantu Pokja untuk mempercepat penyelesaian evaluasi rekam jejak pada proses tender/seleksi di sektor jasa konstruksi, dan (c) Menyediakan informasi struktur persaingan usaha di Indonesia sebagai input dasar pengaturan dan kebijakan penyelenggaraan jasa konstruksi yang adil.
- (7) (a) Informasi kepada pelaku usaha untuk memproses kelengkapan berkas/ dokumen pada penyelenggaraan jasa konstruksi, (b) Membantu dan meningkatkan kemudahan berusaha untuk menciptakan iklim usaha yang kondusif tanpa monopoli, dan (c) Menjamin pelaksanaan tender/seleksi diikuti oleh badan usaha dan tenaga kerja yang layak dan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
- (8) Menyediakan informasi penilai ahli kepada yang membutuhkan untuk menilai kegagalan bangunan yang transparan, tepat, dan dapat dipertanggungjawabkan.
- (9) Mempercepat dan menjamin sertifikasi badan usaha dan tenaga kerja konstruksi yang cepat, tepat, terbuka, dan dapat dipertanggungjawabkan.
- (10) (a) Menyediakan informasi tingkat kompetensi tenaga kerja konstruksi kepada pelaku usaha, dan (b) Membantu tenaga ahli

konstruksi untuk menentukan peta karir dan tertib dokumentasi sehingga dapat meningkatkan kesejahteraan (penghasilan).

- (11) Menyediakan informasi manajemen kinerja asosiasi badan usaha dan asosiasi profesi terutama dalam hal pemberdayaan anggotanya.
- (12)(a) Menyediakan informasi capaian kinerja dan tingkat kepatuhan asosiasi badan usaha dan asosiasi profesi dalam melaksanakan pembinaan kepada anggotanya, (b) Memberikan rekomendasi perbaikan dan peningkatan asosiasi badan usaha dan asosiasi profesi, dan (c) Meningkatkan mutu konstruksi sesuai tuntutan standar K4 (keamanan, keselamatan, kesehatan, dan keberlanjutan).
- (13) Memberikan masukan untuk meningkatkan kualitas kebijakan yang mampu meningkatkan partisipasi aktif masyarakat jasa konstruksi yang implementatif.
- (14) Memperbaiki layanan dan capaian kinerja dalam memajukan industri konstruksi dan mengurangi pelanggaran.
- (15) Meningkatkan kemitraan sinergis dan mendorong layanan sertifikasi yang inovatif mudah, tepat dan adil, serta terjangkau pemiyaannya.
- (16) Meningkatkan kemitraan untuk mewujudkan daya saing jasa konstruksi melalui peningkatan jumlah dan mutu tenaga kerja konstruksi.
- (17) Membangun sistem informasi jasa konstruksi terintegrasi sebagai big data dan informasi yang dapat mempercepat layanan bagi pemangku kepentingan penyelenggaraan jasa konstruksi.

UPAYA STRATEGIS OPERASIONAL LPJK UNTUK MENGATASI TANTANGAN

Upaya strategis operasional LPJK untuk mengatasi tantangan capaian kerja dan tantangan capaian manfaat, dilakukan dengan langkah-langkah strategis sebagai berikut.

- (1) Melakukan koordinasi secara intensif dan terukur sistem kerja internal Pengurus LPJK beserta staf pendukung jabatan fungsional dan berkoordinasi dengan Direktorat Jenderal Bina Konstruksi dalam inisiasi, fasilitasi, dan katalisasi perumusan kebijakan dan regulasi operasional penyelenggaraan jasa konstruksi.
- (2) Melakukan sinkronisasi, harmonisasi, dan integrasi penerapan peraturan perundangan dan kerjasama kelembagaan untuk membangun sinergitas dan kolaborasi khususnya (a) big data dalam dapat diakses melalui sistem informasi jasa konstruksi terintegrasi berbasis TIK, (b) konsolidasi LPJK dengan BNSP, BKPM, BSNP, PII, dan IAI serta pemangku kepentingan lainnya untuk percepatan sertifikasi badan usaha dan tenaga kerja konstruksi yang jujur, transparan, adil, dan terjangkau pemiyaannya.
- (3) Melakukan transformasi dalam mewujudkan penyelenggaraan jasa konstruksi, yaitu:
 - (a) Humanistis, LPJK harus mampu mengedepankan nilai manusia dan kemanusiaan untuk produksi ekonomi konstruksi yang lebih baik.
 - (b) Beradab, LPJK harus mampu memajukan tingkat kehidupan SDM konstruksi yang lebih baik secara lahir (kesehatan jasmani dan kesejahteraan materi) dan secara batin (kecerdasan berpikir, spiritual dan emosional).



- (c) Berkeadilan, LPJK harus mampu berbuat adil dalam memberikan pelayanan publik dan penerapan standar (aturan) tanpa tawar menawar dalam pengembangan, pengaturan, pembinaan, dan pengawasan penyelenggaraan jasa konstruksi.
 - (d) Berkelanjutan, LPJK harus mampu menyusun program kerja yang sistematis, hirarkis, dan komprehensif, sehingga menghasilkan standardisasi, sistem manajemen, dan program kerja yang dapat berlangsung secara terus menerus pada tatanan makro, meso, dan mikro.
- (4) Menerbitkan surat edaran Ketua LPJK sebagai pedoman teknis operasional dalam melaksanakan langkah-langkah strategis untuk melaksanakan kewenangannya sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 14 tahun 2021, yaitu:
- (a) Surat Edaran Nomor 01/SE/LPJK/2021 tentang Pedoman Teknis Akreditasi serta Pemantauan, Evaluasi, dan Pelaporan Asosiasi Badan Usaha, Asosiasi Profesi, dan Asosiasi terkait Rantai Pasok Jasa Konstruksi Terakreditasi.
 - (b) Surat Edaran Nomor 02/SE/LPJK/2021 tentang Pedoman Teknis Lisensi Lembaga Sertifikasi Badan Usaha Jasa Konstruksi.
 - (c) Surat Edaran Nomor 03/SE/LPJK/2021 tentang Pedoman Pemberian Rekomendasi Lisensi Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP), dan Pencatatan Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP) Terlisensi.
 - (d) Surat Edaran Nomor 04/SE/LPJK/2021 tentang Pedoman Teknis Penyetaraan Kompetensi Tenaga Kerja Konstruksi Asing.
 - (e) Surat Edaran Nomor 05/SE/LPJK/2021 tentang Pedoman Pemberian Rekomendasi Lisensi Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP), dan Pencatatan Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP) Terlisensi.
 - (f) Surat Edaran Nomor 06/SE/LPJK/2021 tentang Pedoman Tata Cara Pendaftaran, Pelatihan, Uji Kompetensi, dan Pencatatan Penilai Ahli.
 - (g) Surat Edaran Nomor 07/SE/LPJK/2021 tentang Pedoman Teknis Registrasi Lembaga Pendidikan dan Pelatihan Kerja Bidang Jasa Konstruksi.
 - (h) Surat Edaran Nomor 08/SE/LPJK/2021 tentang Pedoman Verifikasi Dan Validasi, serta Penilaian Kegiatan Pengembangan Keprofesian Berkelanjutan (PKB).
 - (i) Surat Edaran Nomor 09/SE/LPJK/2021 tentang Pedoman Tata Cara Pengakuan Kompetensi Terkini Penilai Ahli.
 - (j) Surat Edaran Nomor 10/SE/LPJK/2021 tentang Pedoman Teknis Akreditasi Asosiasi Badan Usaha, Asosiasi Profesi, dan Asosiasi Terkait Rantai Pasok Jasa Konstruksi.
 - (k) Surat Edaran Nomor 11/SE/LPJK/2021 tentang Pedoman Teknis Konversi Jenjang Kualifikasi Jabatan Kerja pada Sertifikat Kompetensi Kerja (SKK) Konstruksi dengan Klasifikasi Sipil, Mekanikal, dan Manajemen Pelaksanaan.
 - (l) Surat Edaran Nomor 12/SE/LPJK/2021 tentang Pedoman Teknis Pemantauan, Evaluasi, dan Pelaporan Asosiasi Badan Usaha, Asosiasi Profesi, dan Asosiasi Terkait Rantai Pasok Jasa Konstruksi Terakreditasi.

KESIMPULAN

LPJK sebagai lembaga non-struktural di bawah dan bertanggung jawab secara langsung kepada Menteri PUPR sebagaimana diatur dalam Undang-Undang RI Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi dan Undang-Undang RI Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja serta Peraturan Pemerintah RI Nomor 14 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi.

- (1) LPJK harus mampu melakukan transformasi integritas untuk mewujudkan pembangunan sektor konstruksi Indonesia yang humanistik, beradab, berkeadilan, dan berkelanjutan, serta berbudaya.
- (2) LPJK harus mampu melakukan sinkronisasi, harmonisasi, dan integrasi penerapan peraturan perundang-undangan terkait penyelenggaraan jasa konstruksi melalui kerja sama dan kolaborasi kebijakan antar kementerian/lembaga negara/swasta/pemangku kepentingan lainnya dalam upaya mewujudkan tujuan penyelenggaraan jasa konstruksi.
- (3) LPJK harus mampu mengintegrasikan sistem basis data rekam jejak kemampuan pelaku usaha dan sumber daya konstruksi dalam penyelenggaraan jasa konstruksi untuk menciptakan Big Data Konstruksi Indonesia terintegrasi supply demand dari hulu hilir yang berbasis TIK.
- (4) LPJK harus mampu mempercepat pengembangan standarisasi registrasi, akreditasi, pemberian lisensi LSBU, pemberian rekomendasi lisensi LSP, penetapan penilai ahli, penyetaraan tenaga kerja konstruksi asing, dan pembentukan LSP atau PTUK, serta pengelolaan program PKB dalam penyelenggaraan jasa konstruksi.
- (5) LPJK harus mampu membangun sinergitas Pusat dan Daerah untuk meningkatkan kualitas penyelenggaraan jasa konstruksi dengan mengedepankan keterbukaan data dan informasi dalam sistem informasi jasa konstruksi terintegrasi.
- (6) LPJK harus mampu membantu dan meningkatkan kemudahan berusaha untuk menciptakan iklim usaha yang kondusif tanpa monopoli, dan menjamin pelaksanaan tender/seleksi diikuti oleh badan usaha dan tenaga kerja yang layak dan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
- (7) LPJK harus mampu mendorong (a) percepatan akreditasi asosiasi badan usaha, asosiasi profesi, asosiasi terkait rantai pasok; (b) percepatan asosiasi badan usaha membentuk LSBU untuk sertifikasi badan usaha; (c) percepatan asosiasi profesi membentuk LSP untuk sertifikasi tenaga kerja konstruksi.



DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik. 2020. *Distribusi PDB Triwulanan Seri 2010 Atas Dasar Harga Berlaku (Persen)*. Jakarta.
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. 2020. *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2020 tentang Pembentukan Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi*. Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 328. Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2021. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 24. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6626. Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2020. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 107. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6494. Jakarta.
- Republik Indonesia. 2017. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 11. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6018. Jakarta.
- Republik Indonesia. 2020. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573. Jakarta.
- World Economic Forum. 2019. *The Global Competitiveness Report 2019*. Insight Report. Switzerland; World Economic Forum.



5.2

PERAN STRATEGIS ASOSIASI DALAM PEMBERDAYAAN PELAKU USAHA JASA KONSTRUKSI

Mochammad Natsir

Pejabat Fungsional Pembina Jasa Konstruksi Ahli Utama

Yaya Supriyatna Sumadinata

Pejabat Fungsional Pembina Jasa Konstruksi Ahli Utama

Merawati Pasenggong

Pejabat Fungsional Pembina Jasa Konstruksi Ahli Muda

PENDAHULUAN

Penyelenggaraan konstruksi dapat dilakukan sendiri atau oleh pihak lain yang menyelenggarakan usaha di bidang jasa konstruksi sebagai penyedia jasa konstruksi. Penyedia jasa konstruksi dapat berupa usaha orang perseorangan atau badan usaha jasa konstruksi (BUJK). Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi (UUJK 2017) dan Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi (PP 14 2021) mengamanatkan setiap BUJK harus memiliki sertifikat badan usaha (SBU), sedangkan usaha orang perseorangan harus memiliki tanda daftar usaha perseorangan (TDUP).

Untuk memperjuangkan kepentingannya, BUIK dan usaha orang perseorangan berhimpun dalam suatu asosiasi badan usaha. Asosiasi diartikan sebagai persatuan atau perkumpulan orang atau rekan usaha yang memiliki kepentingan bersama. Salah satu peran asosiasi jasa konstruksi yaitu membentuk Lembaga Sertifikasi (LS) yang memiliki fungsi melakukan sertifikasi badan usaha untuk BUIK/Tenaga Kerja Konstruksi (TKK) sesuai dengan amanat PP 14 2021.

Asosiasi merupakan bagian dari masyarakat jasa konstruksi yaitu masyarakat yang mempunyai kepentingan atau terkait dengan penyelenggaraan jasa konstruksi. Pasal 97 huruf b Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 2020 (PP 22/2020) tentang Peraturan Pelaksanaan UUK 2017, menyatakan bahwa masyarakat Jasa Konstruksi terdiri atas: asosiasi perusahaan, asosiasi profesi, pengguna jasa, penyedia Jasa, perguruan tinggi/pakar, pelaku usaha rantai pasok, tenaga kerja konstruksi, pemerhati konstruksi, dan pemanfaat produk jasa konstruksi.

ASOSIASI PELAKU USAHA JASA KONSTRUKSI

Usaha jasa konstruksi distrukturkan berdasarkan jenis, sifat, klasifikasi, layanan, bentuk, dan kualifikasi usaha. Berdasarkan jenisnya, usaha jasa konstruksi terdiri atas usaha jasa konsultasi, jasa pekerjaan konstruksi, dan jasa pekerjaan konstruksi terintegrasi. Berdasarkan sifatnya, usaha jasa konstruksi dibagi menjadi dua kelompok yaitu yang bersifat umum dan spesialis.

Berdasarkan klasifikasinya, setiap jenis dan sifat usaha jasa konstruksi diklasifikasikan sebagai berikut:

- a. Klasifikasi jenis usaha jasa konsultasi konstruksi :
 - 1) Yang bersifat umum meliputi arsitektur, rekayasa, rekayasa terpadu, dan arsitektur lanskap dan perencanaan wilayah;
 - 2) Yang bersifat spesialis meliputi: konsultasi ilmiah dan teknis, dan pengujian dan analisis teknis.
- b. Klasifikasi jenis usaha pekerjaan konstruksi :
 - 1) Yang bersifat umum meliputi bangunan gedung dan bangunan sipil
 - 2) Yang bersifat spesialis meliputi instalasi, konstruksi khusus, konstruksi prafabrikasi, penyelesaian bangunan, dan penyewaan peralatan.
- c. Klasifikasi jenis usaha pekerjaan terintegrasi meliputi bangunan gedung, dan bangunan sipil.

Berdasarkan layanannya, usaha jasa konstruksi dikelompokkan sebagai berikut:

- a. Klasifikasi jenis usaha jasa konsultasi konstruksi yang bersifat umum melayani pengkajian, perencanaan, perancangan, pengawasan, dan/atau manajemen penyelenggaraan konstruksi. Sedangkan klasifikasi jenis usaha jasa konsultasi konstruksi yang bersifat khusus melayani survey, pengujian teknis, dan /atau analisis.
- b. Klasifikasi jenis usaha jasa pekerjaan konstruksi yang bersifat umum melayani pembangunan, pemeliharaan, pembongkaran, dan/atau pembangunan kembali. Sedangkan yang bersifat spesialis melayani pekerjaan konstruksi tertentu yang menjadi bagian dari bangunan.
- c. Klasifikasi jenis usaha jasa pekerjaan konstruksi terintegrasi melayani rancang dan bangun; dan perekayasaan, pengadaan dan pelaksanaan.

Berdasarkan bentuknya, usaha jasa konstruksi dapat berupa orang perseorangan atau badan usaha, baik yang berbadan hukum maupun tidak berbadan hukum.

Berdasarkan kualifikasinya, usaha jasa konstruksi dikelompokkan ke dalam usaha berkualifikasi kecil, menengah, dan besar. Pengelompokan usaha berdasarkan kualifikasi bertujuan untuk menyiapkan pangsa pasar jasa konstruksi yang menjadi tempat persaingan usahanya secara adil.

Pelaku usaha jasa konstruksi melakukan usahanya sesuai dengan struktur usaha yang telah diatur dalam UUJK 2017. Oleh karena itu, mereka berhimpun dalam perkumpulan atau asosiasi yang sesuai dengan struktur usaha yang menjadi bidang usahanya. Perkumpulan atau asosiasi pelaku usaha dapat dikembangkan sesuai dengan struktur usaha tersebut, khususnya terkait dengan kriteria:

- a. kesesuaian dengan jenis usahanya, yaitu asosiasi usaha jasa konsultasi konstruksi, asosiasi jasa pekerjaan konstruksi, atau asosiasi jasa pekerjaan konstruksi terintegrasi, dan
- b. kesesuaian dengan sifat usahanya, yaitu bersifat umum dan/atau spesialis.

Pembentukan asosiasi berdasarkan kesesuaian dengan komponen struktur usaha lainnya yaitu layanan, bentuk, dan/atau kualifikasi, sampai saat ini belum banyak dipilih oleh pelaku usaha jasa konstruksi. Padahal, pelaku usaha yang fokus pada layanan usaha tertentu semakin banyak karena dalam 5 dekade terakhir sejak dicanangkannya Rencana Pembangunan Lima tahun pada tahun 1969, Indonesia giat melaksanakan pembangunan infrastruktur.

Hasil pembangunan tersebut memerlukan pemeliharaan dan sebagian perlu direnovasi. Teknologi konstruksi serta dukungan keahlian dan keterampilan tenaga kerja konstruksi untuk melaksanakan pekerjaan pemeliharaan dan renovasi bangunan semakin spesifik dan terus berkembang.

Pembentukan asosiasi yang spesifik membidangi layanan usaha pemeliharaan bangunan belum banyak dilakukan. Saat ini yang baru terbentuk asosiasi pemeliharaan bangunan gedung tetapi kiprah asosiasi tersebut belum banyak berperan dalam kegiatan pengembangan asosiasi. Asosiasi spesifik terkait dengan layanan bangunan sipil sangat diperlukan untuk mengimbangi perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi dalam pengendalian operasi, penyelenggaraan pemeliharaan dan renovasi bangunan sipil di Indonesia.

ASOSIASI JASA KONSTRUKSI TERAKREDITASI

Pada prinsipnya, UUJK 2017 tidak membatasi pembentukan asosiasi jasa konstruksi namun memberikan persyaratan, bahwa asosiasi jasa konstruksi yang akan berperan dalam pelaksanaan pelayanan publik harus diakreditasi. Prasyarat akreditasi tersebut dimaksudkan untuk lebih menjamin terpenuhinya standar layanan publik.

Sesuai dengan UUJK 2017, asosiasi terakreditasi dapat:

- a. mengusulkan anggotanya untuk menjadi pengurus Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi (LPJK), dan/atau
- b. membentuk lembaga sertifikasi, kecuali asosiasi terkait rantai pasok konstruksi.



Secara umum UUJK 2017 menyiratkan, bahwa pembinaan jasa konstruksi yang menjadi tanggung jawab pemerintah dapat dilaksanakan bersama-sama dengan masyarakat jasa konstruksi. Selain LPJK, asosiasi jasa konstruksi merupakan unsur masyarakat jasa konstruksi yang paling diharapkan untuk mendukung perwujudan tujuan penyelenggaraan jasa konstruksi sebagaimana diamanatkan dalam UUJK 2017.

Dalam melaksanakan tugas dan wewenangnya, Pemerintah menyusun dan menerbitkan produk kebijakan berupa norma, standar, prosedur dan kriteria (NSPK) yang prosesnya melibatkan masyarakat jasa konstruksi. Dalam hal ini, asosiasi jasa konstruksi terakreditasi yang paling sering dilibatkan dalam proses penyusunan kebijakan tersebut. Dengan demikian, secara tidak langsung asosiasi terakreditasi memiliki peran penting dalam penyusunan kebijakan publik. Dengan kata lain, layanan publik ketiga yang dapat diberikan oleh asosiasi adalah memberikan masukan kepada Pemerintah dalam penyusunan kebijakan publik. Oleh karena itu, akreditasi terhadap asosiasi jasa konstruksi menjadi kegiatan pembinaan yang bernilai sangat strategis.

Akreditasi terhadap asosiasi jasa konstruksi dilaksanakan sejak periode kepengurusan LPJK 2015 – 2019 dan kemudian secara lebih terstruktur untuk periode kepengurusan LPJK 2020 – 2024. Dalam PP 22/2020 Jo PP 14/2021 tentang Peraturan Pelaksanaan UUJK 2017 Jo UU No. 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (UU Cipta Kerja), diatur norma, prosedur dan kriteria pelaksanaan akreditasi asosiasi jasa konstruksi. Adapun pokok-pokok pengaturan tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Asosiasi jasa konstruksi terdiri atas asosiasi badan usaha, asosiasi profesi, dan asosiasi terkait rantai pasok konstruksi.

Beberapa kemungkinan jenis asosiasi badan usaha jasa konstruksi diantaranya meliputi:

1) Asosiasi jasa konsultansi umum.

Sebagai contoh asosiasi jasa konsultansi bersifat umum adalah Ikatan Nasional Konsultan Indonesia (INKINDO) dan Persatuan Konsultan Indonesia (PERKINDO). Anggota INKINDO tidak hanya pelaku usaha jasa konsultansi konstruksi, tetapi juga meliputi usaha jasa konsultansi yang bersifat umum dan spesialis.

2) Asosiasi jasa konsultansi umum dengan layanan jasa konsultansi tertentu.

Sejauh informasi yang diperoleh, sampai saat ini belum ada asosiasi jasa konsultansi pada jenis ini. Asosiasi jasa konsultansi yang sudah terbentuk saat ini memilih semua layanan jasa konsultansi.

3) Asosiasi jasa konsultansi spesialis.

Usaha jasa konsultansi konstruksi spesialis sudah banyak dikembangkan, misalnya yang bergerak di bidang survey atau pengkajian. Sampai saat ini pelaku usahanya belum ada yang membentuk asosiasi yang spesifik sesuai dengan bidang usaha yang digelutinya. Mereka bergabung dengan asosiasi jasa konsultansi umum.

4) Asosiasi jasa konsultansi umum/ spesialis/ dengan layanan tertentu dan kualifikasi tertentu.

5) Asosiasi jasa pekerjaan konstruksi umum bangunan gedung dan/atau bangunan sipil.

Asosiasi yang termasuk dalam kelompok ini antara lain Gabungan Pelaksana

Konstruksi Nasional Indonesia (GAPENSI) dan Gabungan Perusahaan Konstruksi Nasional Indonesia (GAPEKSINDO) yang anggotanya mencakup perusahaan jasa pekerjaan konstruksi bersifat umum dan spesialis, baik di bangunan gedung maupun bangunan sipil.

6) Asosiasi jasa pekerjaan konstruksi umum dengan layanan pekerjaan konstruksi tertentu.

Asosiasi Perawatan Bangunan Gedung (APBI) termasuk dalam kelompok asosiasi jasa pekerjaan konstruksi ini yang bergerak di bangunan gedung.

7) Asosiasi jasa pekerjaan konstruksi spesialis.

Pelaku usaha jasa pekerjaan konstruksi yang bersifat spesialis sudah banyak berkembang tetapi belum banyak yang membentuk asosiasi tersendiri yang bersifat spesialis.

8) Asosiasi jasa pekerjaan konstruksi umum/ spesialis/ dengan layanan tertentu dan kualifikasi tertentu.

Sebagai contoh Asosiasi Kontraktor Indonesia (AKI) adalah asosiasi pekerjaan konstruksi yang bersifat umum dan berkualifikasi besar.

b. Asosiasi jasa konstruksi harus memenuhi persyaratan pendirian asosiasi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Asosiasi jasa konstruksi merupakan bagian dari organisasi kemasyarakatan yang pembentukannya di bawah pembinaan Kementerian Dalam Negeri. Asosiasi jasa konstruksi yang dapat diproses akreditasinya harus berbadan hukum, yaitu terdaftar di

Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia. Selain itu, pengurus asosiasi badan usaha tidak diperbolehkan merangkap menjadi pengurus pada asosiasi badan usaha lainnya.

c. Asosiasi jasa konstruksi harus memenuhi ketentuan sesuai dengan kategori struktur organisasi yang dipilihnya.

Kategori struktur organisasi asosiasi meliputi asosiasi yang tidak memiliki cabang (hanya ada di Pusat) dan asosiasi yang memiliki cabang di daerah. Asosiasi yang akan diproses akreditasinya harus memenuhi persyaratan jumlah minimal anggota yang berbeda untuk kedua pilihan kategori struktur organisasi tersebut. Semakin besar jumlah dan sebaran anggota akan semakin besar tingkat kesulitannya untuk memenuhi persyaratan akreditasi.

d. Asosiasi jasa konstruksi harus menyusun dan melakukan penegakan kode etik dan tata laku bagi anggotanya.

Walaupun anggota asosiasi badan usaha adalah perusahaan jasa konstruksi, tetapi perusahaan tersebut dikelola dan dilaksanakan oleh sumber daya manusia sebagai bagian dari pelaku konstruksi. Mereka harus menjaga, memelihara, dan mengembangkan asosiasinya serta melaksanakan visi dan misi asosiasinya dalam melayani pemangku kepentingannya secara profesional yang dituangkan dalam kode etik dan kode perilaku yang disepakati oleh seluruh anggota asosiasi. Penegakan kode etik dan kode perilaku dilakukan melalui pengendalian dan pengawasan oleh salah satu unit dalam organisasi asosiasi tersebut sehingga penghargaan dan penerapan sanksi dapat dilakukan dengan adil sesuai dengan ketentuan asosiasi.



e. Asosiasi jasa konstruksi harus melakukan pengembangan kemampuan/keprofesian berkelanjutan bagi anggotanya

Kemampuan badan usaha dan kompetensi pelaku usaha akan menurun jika tidak diterapkan dan dipelihara. Kemampuan dan kompetensi tersebut juga perlu terus disesuaikan dengan tuntutan perkembangan pengetahuan dan teknologi sehingga daya saing perusahaan yang dikelolanya terus meningkat. Asosiasi yang baik harus mampu memfasilitasi anggotanya untuk mengembangkan kemampuan dan kompetensi yang mereka butuhkan tersebut.

f. Asosiasi jasa konstruksi harus melakukan pemberdayaan pada anggotanya.

Pengembangan kemampuan/ kompetensi berkelanjutan merupakan satu kesatuan dengan kegiatan pemberdayaan bagi anggota asosiasi. Asosiasi terbentuk karena ada kebutuhan bersama dari anggotanya yang perlu diperjuangkan bersama-sama. Pemberdayaan dilakukan secara dua arah. Pertama, asosiasi melaksanakan dan/atau memfasilitasi pemberdayaan kepada anggotanya. Ke dua, anggota yang memiliki kemampuan/kompetensi proaktif membantu asosiasi mengembangkan kapasitas organisasi dan meningkatkan kapasitas anggota lainnya. Pemberdayaan dapat dilakukan dalam bentuk: focus group discussion (FGD), work shop, seminar/konferensi, pertemuan ilmiah, pelatihan, pendidikan, pendampingan hukum, bimbingan teknis, pendampingan intensif, pembelajaran tekstual, dan/atau pembelajaran intensif berbasis teknologi informasi jarak jauh.

g. Asosiasi harus melakukan kewajiban sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pemerintah berkepentingan agar asosiasi memiliki standar keorganisasian yang baik, sehingga mampu memberikan pelayanan kepada anggotanya, dan kepada masyarakat jasa konstruksi umumnya. Sesuai dengan tugas dan fungsinya, Pemerintah menerbitkan NSPK terkait dengan organisasi asosiasi jasa konstruksi. Bagi asosiasi yang ingin diakreditasi harus memenuhi NSPK tersebut, yang diantaranya meliputi :

- 1) melaksanakan munas/kongres sesuai AD/ART;
- 2) melaksanakan pemilihan pengurus secara demokratis sesuai AD/ART;
- 3) seluruh karyawan asosiasi telah diikutsertakan dalam program BPJS ketenagakerjaan dan kesehatan;
- 4) pengurusnya tidak sedang dalam sengketa kepengurusan asosiasi;
- 5) memiliki program kerja jangka pendek (tahunan) dan jangka menengah (5 tahunan);
- 6) memiliki laporan keuangan tahunan yang diaudit kantor akuntan *public*;
- 7) melaksanakan rapat pengurus terjadwal;
- 8) ketua asosiasi badan usaha merupakan penanggung jawab badan usaha dari perusahaan jasa konstruksi anggota asosiasi dan memiliki bukti tanda anggota asosiasi badan usaha.

Penyelenggaraan akreditasi terhadap asosiasi jasa konstruksi sesuai UUUJK 2017, pertama kali dilaksanakan pada tahun 2020, yaitu oleh Kementerian PUPR. Asosiasi yang mendaftar berjumlah 82 asosiasi yang terdiri atas asosiasi badan usaha berjumlah 33 asosiasi, asosiasi profesi berjumlah 45 asosiasi, dan asosiasi

terkait rantai pasok konstruksi berjumlah 4 asosiasi. Adapun asosiasi jasa konstruksi yang memperoleh akreditasi berjumlah tigapuluh delapan (38) asosiasi, yaitu 12 asosiasi badan usaha (*Tabel 5.2.1*), 25 asosiasi profesi (*Tabel 5.2.2*) dan 1 asosiasi terkait rantai pasok konstruksi (*Tabel 5.2.3*).

Tabel 5.2.1. Asosiasi Badan Usaha Jasa Konstruksi Terakreditasi Berdasarkan Hasil Akreditasi Tahun 2020

No.	Nama Asosiasi	Jenis	Sifat	Keterangan
1	INKINDO (Ikatan Nasional Konsultan Indonesia)	Asosiasi Usaha Jasa Konsultansi	Umum	Bercabang
2	AKTI (Asosiasi Kontraktor Terintegrasi Indonesia)	Asosiasi Usaha Pekerjaan Konstruksi Terintegrasi	Umum	Tidak Bercabang
3	GAPENSI (Gabungan Pelaksana Konstruksi Nasional Indonesia)	Asosiasi Usaha Pekerjaan Konstruksi	Umum	Bercabang
4	ASKONAS (Asosiasi Kontraktor Nasional)	Asosiasi Usaha Pekerjaan Konstruksi	Umum	Bercabang
5	AKI (Asosiasi Kontraktor Indonesia)	Asosiasi Usaha Pekerjaan Konstruksi	Umum	Tidak Bercabang
6	ASPEKNAS (Perkumpulan Pelaksana Konstruksi Nasional)	Asosiasi Usaha Pekerjaan Konstruksi	Umum	Bercabang
7	ASPEKINDO (Asosiasi Pengusaha Konstruksi Indonesia)	Asosiasi Usaha Pekerjaan Konstruksi	Umum	Bercabang
8	AABI (Anemer Aspal Dan Beton Indonesia)	Asosiasi Usaha Pekerjaan Konstruksi	Umum	Tidak Bercabang
9	GAPENRI (Gabungan Perusahaan Nasional Rancang Bangun Indonesia)	Asosiasi Usaha Pekerjaan Konstruksi Terintegrasi	Umum	Tidak Bercabang
10	GAPEKSINDO (Gabungan Perusahaan Konstruksi Nasional Indonesia)	Asosiasi Usaha Pekerjaan Konstruksi	Umum	Bercabang
11	PERKINDO (Persatuan Konsultan Indonesia)	Asosiasi Usaha Jasa Konsultansi	Umum	Bercabang
12	GAPEKNAS (Garda Pembangun Nasional)	Asosiasi Usaha Pekerjaan Konstruksi	Umum	Bercabang

Sumber : (KEPMEN PUPR 1410/KPTS/M/2020)

**Tabel 5.2.2. Asosiasi Profesi Jasa Konstruksi Terakreditasi Berdasarkan Hasil Akreditasi Tahun 2020**

No.	Nama Asosiasi	Jenis	Sifat	Keterangan
1	HAKI (Himpunan Ahli Konstruksi Indonesia)	Asosiasi Profesi Jasa Konstruksi	Spesialis	Tidak Bercabang
2	IAKI (Ikatan Ahli Konstruksi Indonesia)	Asosiasi Profesi Jasa Konstruksi	Umum	Bercabang
3	HATTI (Himpunan Ahli Teknik Tanah Indonesia)	Asosiasi Profesi Jasa Konstruksi	Spesialis	Tidak Bercabang
4	ATAKSI Asosiasi Tenaga Ahli Konstruksi Seluruh Indonesia	Asosiasi Profesi Jasa Konstruksi	Umum	Bercabang
5	SI (Ikatan Surveyor Indonesia)	Asosiasi Profesi Jasa Konstruksi	Spesialis	Tidak Bercabang
6	INTAKINDO (Ikatan Nasional Tenaga Ahli Konsultan Indonesia)	Asosiasi Profesi Jasa Konstruksi	Umum	Bercabang
7	ASTTATINDO (Asosiasi Tenaga Teknik Ahli Dan Terampil Indonesia)	Asosiasi Profesi Jasa Konstruksi	Umum	Bercabang
8	ATAKNAS Asosiasi Tenaga Ahli Konstruksi Nasional	Asosiasi Profesi Jasa Konstruksi	Umum	Bercabang
9	IAI (Ikatan Arsitek Indonesia)	Asosiasi Profesi Jasa Konstruksi	Spesialis	Tidak Bercabang
10	A2K4-Indonesia (Asosiasi Ahli K3 Konstruksi Indonesia)	Asosiasi Profesi Jasa Konstruksi	Spesialis	Tidak Bercabang
11	ASDAMKINDO Asosiasi Sumber Daya Manusia Konstruksi Indonesia	Asosiasi Profesi Jasa Konstruksi	Umum	Bercabang
12	IAMPI (Ikatan Ahli Manajemen Proyek Indonesia)	Asosiasi Profesi Jasa Konstruksi	Spesialis	Tidak Bercabang
13	IAPPI (Ikatan Ahli Pracetak Dan Prategang Indonesia)	Asosiasi Profesi Jasa Konstruksi	Umum	Tidak Bercabang
14	PERTAPIN (Perkumpulan Tenaga Ahli Profesional Indonesia)	Asosiasi Profesi Jasa Konstruksi	Umum	Bercabang
15	GATENSI (Gabungan Ahli Teknik Nasional)	Asosiasi Profesi Jasa Konstruksi	Umum	Bercabang
16	HATSINDO (Himpunan Ahli Teknik Konstruksi Indonesia)	Asosiasi Profesi Jasa Konstruksi	Umum	Bercabang
17	PETAKINDO (Perkumpulan Tenaga Kerja Ahli dan Terampil Indonesia)	Asosiasi Profesi Jasa Konstruksi	Umum	Tidak Bercabang

Tabel 5.2.2. Asosiasi Profesi Jasa Konstruksi Terakreditasi Berdasarkan Hasil Akreditasi Tahun 2020

No.	Nama Asosiasi	Jenis	Sifat	Keterangan
18	ASTEKINDO (Asosiasi Tenaga Teknik Konstruksi Indonesia)	Asosiasi Profesi Jasa Konstruksi	Umum	Bercabang
19	ATAKI (Asosiasi Tenaga Ahli Konstruksi Indonesia)	Asosiasi Profesi Jasa Konstruksi	Umum	Bercabang
20	HPJI (Himpunan Pengembangan Jalan Indonesia)	Asosiasi Profesi Jasa Konstruksi	Umum	Bercabang
21	KNIBB (Komite Nasional Indonesia untuk Bendungan Besar)	Asosiasi Profesi Jasa Konstruksi	Spesialis	Tidak Bercabang
22	ASTTI (Asosiasi Tenaga Teknik Indonesia)	Asosiasi Profesi Jasa Konstruksi	Umum	Bercabang
23	HATHI (Himpunan Ahli Teknik Hidraulik Indonesia)	Asosiasi Profesi Jasa Konstruksi	Spesialis	Bercabang
24	IAP (Ikatan Ahli Perencanaan Indonesia)	Asosiasi Profesi Jasa Konstruksi	Spesialis	Bercabang
25	GATAKI (Gabungan Tenaga Ahli Dan Terampil Konstruksi Indonesia)	Asosiasi Profesi Jasa Konstruksi	Umum	Bercabang

Sumber : (KEPMEN PUPR 1410/KPTS/M/2020)

Tabel 5.2.3. Asosiasi Usaha Rantai Pasok Jasa Konstruksi Terakreditasi Berdasarkan Hasil Akreditasi tahun 2020

No.	Nama Asosiasi	Jenis	Sifat	Keterangan
1	AP3EI (Asosiasi Perusahaan Pracetak dan Prategang Indonesia)	Asosiasi Usaha Jasa Konstruksi	Spesialis	Tidak Bercabang

Sumber : (KEPMEN PUPR 1410/KPTS/M/2020)



PERAN STRATEGIS ASOSIASI BADAN USAHA JASA KONSTRUKSI

Menghimpun Pelaku Usaha Jasa Konstruksi

Pelaku usaha jasa konstruksi yang memiliki visi dan misi yang sama perlu berhimpun dalam suatu wadah organisasi untuk memperkuat diri dalam memperjuangkan kepentingannya. Manfaat suatu perhimpunan antara lain:

- Kesamaan visi dan misi usaha dapat diidentifikasi dan diformulasikan lebih seragam sehingga upaya-upaya yang akan diperjuangkan untuk mewujudkan visi dan misi tersebut lebih terarah.
- Saling berbagi informasi dan pengetahuan diantara pelaku usaha yang berhimpun lebih mudah dilakukan apalagi dengan didukung teknologi informasi dan komunikasi.
- Saling berbagi dalam memanfaatkan sumber daya sehingga lebih efisien khususnya dalam memberikan layanan kepada pemangku kepentingan sesuai dengan visi dan misi perhimpunan tersebut.

Membangun Asosiasi Badan Usaha Jasa Konstruksi Terakreditasi

Akreditasi asosiasi jasa konstruksi pada hakikatnya adalah suatu pengakuan terhadap keberadaan suatu asosiasi khususnya terhadap pelaksanaan tugas dan fungsinya. Hasil akreditasi menghasilkan pengakuan terhadap standar sumber daya minimal yang dimiliki oleh asosiasi tersebut untuk mewujudkan visi dan misinya.

UUJK 2017 mengaitkan akreditasi asosiasi dengan peran publik yang dapat dilakukan oleh asosiasi. Namun, pengurus asosiasi dapat melihat akreditasi sebagai pertanggungjawaban kepada anggotanya untuk membentuk asosiasi

yang diakui bahwa asosiasi yang dikelolanya telah memenuhi standar sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan. Menempatkan anggota asosiasinya menjadi pengurus LPJK dan membentuk lembaga sertifikasi badan usaha bukan menjadi tujuan utama asosiasi terakreditasi. Peningkatan kemudahan akses ke LPJK dan ke kelembagaan jasa konstruksi lainnya termasuk ke lembaga sertifikasi yang terkait dengan kepentingan asosiasinya merupakan tujuan utama mengakreditasikan asosiasinya. Penyelenggaraan akreditasi terhadap asosiasi jasa konstruksi diharapkan dapat membentuk budaya berkomunikasi dan bekerja sama yang efektif baik antar asosiasi maupun dengan pemangku kepentingan jasa konstruksi lainnya.

Membentuk Lembaga Sertifikasi Badan Usaha (LSBU)

Keberadaan LSBU yang terlisensi menjadi obsesi seluruh pelaku usaha jasa konstruksi. UUK 2017 mengamanatkan pembentukan LSBU kepada asosiasi terakreditasi, tetapi tidak ada keharusan setiap asosiasi usaha terakreditasi membentuk LSBU. Pembentukan LSBU memerlukan persiapan rencana usaha yang baik dan pelaksanaannya didukung dengan sumber daya yang memadai. Pembentukan LSBU akan lebih efisien jika dilakukan bersama-sama. Yang terpenting dari pembentukan LSBU adalah pembinaan terhadap kemampuan badan usaha dapat dilaksanakan dengan efektif. Kinerja LSBU akan menjadi perhatian seluruh pelaku usaha khususnya asosiasi usaha jasa konstruksi yang terkait dengan lingkup layanan LSBU tersebut. Dengan demikian, LSBU yang dibentuk oleh suatu asosiasi badan usaha terakreditasi tidak berarti LSBU menjadi bawahan dari asosiasi tersebut. LSBU tersebut beroperasi secara mandiri dan independen untuk membantu pemerintah dalam

melaksanakan amanat peraturan perundang-undangan termasuk memberikan pelayanan sertifikasi kepada BUJK yang bukan anggota asosiasi pembentuk LSBU.

Mengusulkan Anggotanya Menjadi Pengurus LPJK

Apresiasi diberikan kepada asosiasi terakreditasi atas pengusulan anggotanya menjadi pengurus LPJK bukan atas anggota asosiasinya menjadi pengurus LPJK. Setelah salah satu anggota suatu asosiasi terakreditasi menjadi pengurus LPJK, maka yang bersangkutan tidak hanya menjadi aset bagi seluruh kelompok unsur asosiasi yang mengusulkannya, tetapi menjadi aset masyarakat jasa konstruksi secara keseluruhan.

Memberdayakan Anggota Asosiasi Badan Usaha

Kemampuan setiap anggota asosiasi sangat beragam baik klasifikasinya maupun kualifikasinya. Keragaman tersebut dapat dimanfaatkan untuk saling melengkapi dalam pengembangan kemampuan dan kapasitas asosiasi dan anggota asosiasi. Sebagai contoh, pembangunan sistem informasi jasa konstruksi terintegrasi dan penerapan teknologi informasi dan komunikasi termasuk penerapan *building information modelling* (BIM) di BUJK dengan kualifikasi tertentu, memerlukan pembangunan big data yang pelaksanaannya sangat tergantung pada tenaga-tenaga ahli yang dimiliki BUJK. Selain menyelenggarakan kegiatan untuk meningkatkan kapasitas setiap anggota asosiasi, asosiasi perlu memetakan dan mendatabasekan seluruh anggota asosiasi yang memiliki kemampuan dan keahlian tertentu dan selanjutnya diberdayakan untuk meningkatkan kapasitas asosiasi dan anggotanya.

Memberikan Masukan dalam Penyusunan NSPK

Semua unsur masyarakat jasa konstruksi memiliki kepentingan dalam penyusunan NSPK yang menjadi tugas utama pemerintah. Produk kebijakan yang kurang tepat dapat mengakibatkan permasalahan dan bahkan distorsi dalam penyelenggaraan usaha jasa konstruksi. Anggota asosiasi badan usaha yang memiliki pengalaman atas dampak dari penerapan suatu kebijakan, sangat diharapkan dapat memberikan masukan dalam perumusan kebijakan publik.

Membangun Sistem Rantai Pasok Konstruksi Tingkat Meso

Secara Umum, sistem rantai pasok konstruksi dapat dibedakan menjadi tiga (3) tingkatan, yaitu mikro, meso dan makro. Sistem rantai pasok konstruksi tingkat mikro adalah rantai pasok di tingkat proyek konstruksi. Adapun sistem rantai pasok konstruksi tingkat meso adalah rantai pasok di tingkat badan usaha jasa konstruksi (BUJK). Sedangkan sistem rantai pasok konstruksi tingkat makro adalah rantai pasok di tingkat industri konstruksi (nasional) yang sesuai UUJK 2017 pengembangannya menjadi tanggung jawab dan wewenang Pemerintah Pusat.

Sistem rantai pasok konstruksi tingkat meso berisi data dan informasi terverifikasi dan tervalidasi tentang jenis produk/layanan, kapasitas pasokan, harga produk/layanan serta lokasi dan kinerja dari pemasok/vendor, subkontraktor, subkonsultan dan spesialis dengan dukungan aplikasi database yang real time. Sistem tersebut akan memungkinkan BUJK dapat menyiapkan dokumen penawaran dan pelaksanaan proyek secara efektif (yaitu tepat kuantitas, kualitas, lokasi dan waktu), efisien dan berkelanjutan.



Idealnya, sistem tersebut dapat dikembangkan dan dimiliki oleh setiap BUKJ berdasarkan time series data dan informasi yang diperoleh BUKJ dalam mendapatkan dan menyelesaikan proyek-proyek konstruksi sebelumnya. Namun sejauh ini, baru beberapa BUKJ kualifikasi besar yang telah memiliki dan mengimplementasikan sistem rantai pasok konstruksi dimaksud. Pada umumnya, BUKJ kualifikasi menengah dan kecil mengalami kesulitan untuk mengembangkan sistem rantai pasoknya sendiri. Untuk itu, asosiasi badan usaha yang mewadahi BUKJ kualifikasi menengah dan kecil diharapkan dapat mengembangkan sistem rantai pasok konstruksi tingkat meso yang dapat diakses dan dimanfaatkan oleh para anggotanya.

Mendukung secara Proaktif Perwujudan Tujuan Penyelenggaraan Jasa Konstruksi

UUJK 2017 telah mengamanatkan tujuan penyelenggaraan jasa konstruksi. Perwujudan tujuan tersebut secara keseluruhan menjadi tanggung jawab bersama masyarakat jasa konstruksi. UUJK 2017 telah mengatur pembagian peran pokok kepada setiap unsur masyarakat jasa konstruksi. Peran utama sebagai dirigen dalam mewujudkan tujuan tersebut tetap berada pada pemerintah. Peran asosiasi badan usaha meliputi antara lain sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.2.4. di bawah ini.

Tabel 5.2.4. Peran Asosiasi Usaha dalam Mendukung Perwujudan Tujuan Penyelenggaraan Jasa Konstruksi

No.	Tujuan Penyelenggaraan Jasa Konstruksi	Peran Asosiasi
1	Memberikan arah pertumbuhan dan perkembangan Jasa Konstruksi untuk mewujudkan struktur usaha yang kukuh, andal, berdaya saing tinggi dan menghasilkan jasa konstruksi yang berkualitas	• Memetakan anggotanya yang berpotensi menjadi BUKJ spesialis; • Mengusulkan kebijakan yang dapat mendorong pertumbuhan BUKJ spesialis; • Mendorong anggotanya untuk menjadi BUKJ spesialis.
2	Mewujudkan ketertiban penyelenggaraan Jasa Konstruksi yang menjamin kesetaraan kedudukan antara Pengguna dan Penyedia Jasa dalam menjalankan hak dan kewajiban, serta meningkatkan kepatuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan	• Memberikan masukan secara proaktif dalam penyusunan dokumen standar pengadaan dan kontrak kerja jasa konstruksi yang dapat digunakan secara umum di Indonesia.
3	Mewujudkan peningkatan partisipasi masyarakat di bidang Jasa Konstruksi,	• Mengusulkan anggotanya sebagai calon pengurus LPJK; • Berpartisipasi aktif dalam setiap kegiatan LPJK; • Menyelenggarakan kegiatan pemberdayaan untuk meningkatkan kapasitas anggotanya,
4	Menata sistem Jasa Konstruksi yang mampu mewujudkan keselamatan publik dan menciptakan kenyamanan lingkungan terbangun.	• Memberikan masukan secara proaktif dalam penetapan sistem Jasa Konstruksi yang mampu mewujudkan keselamatan publik dan kenyamanan lingkungan terbangun.

Tabel 5.2.4. Peran Asosiasi Usaha dalam Mendukung Pewujudan Tujuan Penyelenggaraan Jasa Konstruksi

No.	Tujuan Penyelenggaraan Jasa Konstruksi	Peran Asosiasi
5	Menjamin tata kelola penyelenggaraan jasa konstruksi yang baik.	• Terlibat aktif menyiapkan anggotanya untuk memiliki kemampuan dalam pencegahan korupsi
6	Menciptakan integrasi nilai tambah dari seluruh tahapan penyelenggaraan Jasa Konstruksi	• Mendorong anggotanya untuk mengedepankan kolaborasi dan sinergi antar anggota asosiasi dalam penyelenggaraan konstruksi yang lebih efektif dan efisien.

Sumber : (KEPMEN PUPR 1410/KPTS/M/2020)

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Berdasarkan hasil pembahasan di atas, disimpulkan sebagai berikut:

- a. Asosiasi badan usaha jasa konstruksi merupakan unsur masyarakat jasa konstruksi yang keberadaannya diatur dalam UUK 2017.
- b. Pengelompokan jenis asosiasi usaha jasa konstruksi dapat dikembangkan berdasarkan struktur usaha jasa konstruksi sebagaimana telah diatur dalam UUK 2017.
- c. Asosiasi badan usaha yang terakreditasi sudah mencapai 35% dari jumlah yang mendaftar yang mencakup jenis usaha jasa konsultansi, jasa pekerjaan konstruksi, dan jasa pekerjaan konstruksi terintegrasi; bersifat umum dan spesialis; klasifikasi usaha sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; kegiatan usaha terkait bangunan gedung dan bangunan sipil; dan layanan yang terkait dengan jenis dan sifat dan klasifikasi usahanya.
- d. Peran strategis asosiasi badan usaha jasa konstruksi dalam meningkatkan kapasitas masyarakat jasa konstruksi, khususnya dalam bidang usaha jasa konstruksi meliputi:
 - 1) Mewadahi pelaku usaha jasa konstruksi dalam suatu organisasi sehingga dapat mengembangkan tugas, fungsi dan perannya secara optimal;
 - 2) Membangun asosiasi usaha jasa konstruksi terakreditasi sehingga dapat memberikan layanan publik dan layanan terekognisi oleh pembina jasa konstruksi;
 - 3) Membentuk lembaga sertifikasi badan usaha;
 - 4) Mengusulkan anggotanya menjadi pengurus LPJK;
 - 5) Memberdayakan anggota asosiasi badan usaha;
 - 6) Memberikan masukan dalam penyusunan kebijakan yang meliputi NSPK terkait dengan pembinaan jasa konstruksi; dan
 - 7) Mendukung secara proaktif perwujudan tujuan penyelenggaraan jasa konstruksi.

Berdasarkan pembahasan diatas, maka rekomendasi yang dapat disampaikan sebagai berikut:

- a. Asosiasi badan usaha perlu diakreditasi agar mampu memberikan standar layanan publik yaitu menjadi bagian dari pembentukan kepengurusan LPJK dan pembentukan lembaga sertifikasi badan usaha jasa konstruksi.



- b. Pembentukan asosiasi badan usaha yang bersifat spesialis dan/atau layanan tertentu masih sangat terbatas. Berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 10 Tahun 2020 tentang Akreditasi Asosiasi Badan Usaha Jasa Konstruksi, Asosiasi Profesi Jasa Konstruksi, dan Asosiasi Terkait Rantai Pasok Konstruksi yang telah diubah oleh Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi, bahwa asosiasi jasa konstruksi harus memenuhi persyaratan yang bersifat spesifik. Hal ini dikarenakan asosiasi jasa konstruksi kedepannya diarahkan bersifat spesialis.
- c. Ke depan perlu mengembangkan fungsi akreditasi asosiasi untuk mendukung penerapan standar layanan publik, dan/atau pemberian pengakuan terhadap peran strategis asosiasi untuk meningkatkan kapasitas masyarakat jasa konstruksi.

DAFTAR PUSTAKA

- Undang-Undang Nomor 2 tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi*
- Undang-Undang Nomor 11 tahun 2017 tentang Cipta Kerja*
- Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 2 tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi*
- Peraturan Pemerintah 14 tahun 2021 tentang Perubahan Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 2 tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi*
- Keputusan Menteri PUPR Nomor 1410/KPTS/M/2020 tentang Asosiasi Badan Usaha Jasa Konstruksi, Asosiasi Profesi Jasa Konstruksi, dan Asosiasi Terkait Rantai Pasok Jasa Konstruksi Terakreditasi*





5.3

MEMBANGUN LEMBAGA SERTIFIKASI JASA KONSTRUKSI YANG KREDIBEL UNTUK MEWUJUDKAN PELAKU USAHA YANG BERDAYA SAING

Samsul Bakeri

Pejabat Fungsional Pembina Jasa Konstruksi Ahli Madya

Nurasih Asriningtyas

Pejabat Fungsional Pembina Jasa Konstruksi Ahli Muda

Darti Tresnawati

Pejabat Fungsional Pembina Jasa Konstruksi Ahli Muda

PENDAHULUAN

Terbitnya Undang-Undang No 11 Tahun 2021 tentang Cipta Kerja (UU Cipta Kerja) membuat beberapa peraturan mengalami perubahan dan/atau penyesuaian tidak terkecuali Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi (UUJK). Beberapa Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Cipta Kerja terkait bidang Jasa Konstruksi yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi dan Peraturan

Pemerintah Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berbasis Risiko.

Pemerintah menerbitkan UU Cipta Kerja dan peraturan pelaksanaannya dengan tujuan untuk melakukan reformasi struktural dan mempercepat transformasi ekonomi. Dengan reformasi struktural dan transformasi ekonomi dalam UU Cipta Kerja, diharapkan akan memberikan kemudahan usaha dan meningkatkan investasi yang masuk ke dalam negeri. Hal ini utamanya dilakukan melalui simplifikasi dan harmonisasi regulasi dan perizinan berusaha, sehingga menghindari terjadinya penyimpangan dalam proses perizinan berusaha, memberikan kepastian hukum, dan terutama kemudahan bagi pelaku usaha. UU Cipta Kerja mengubah jenis perizinan berusaha dipilih berdasarkan risiko dan memiliki prinsip *Trust but verify* yaitu kemudahan pemberian perizinan berusaha diikuti dengan pelaksanaan pengawasan oleh pemerintah.

Tidak terkecuali di bidang Jasa Konstruksi, Undang-Undang Jasa Konstruksi (UUJK) mereformasi tata kelola jasa konstruksi, kelembagaan jasa konstruksi, dan peran masyarakat jasa konstruksi termasuk didalamnya meningkatkan peran asosiasi jasa konstruksi dengan melakukan reformasi tata cara sertifikasi badan usaha dan tenaga kerja. Sistem Sertifikasi Badan Usaha dilakukan oleh Lembaga Sertifikasi Badan Usaha (LSBU) yang dibentuk oleh asosiasi badan usaha yang terakreditasi. Sedangkan Sistem Sertifikasi Tenaga Kerja dilakukan oleh Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP) yang dibentuk oleh Asosiasi Profesi yang terakreditasi dan Lembaga Pendidikan dan Pelatihan Kerja (LPPK) yang memenuhi persyaratan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Pada masa lalu, sebelum terbitnya UUJK Nomor 2 tahun 2017, ketentuan pelaksanaan sertifikasi diatur dalam Undang-Undang Nomor 18 Tahun 1999, bahwa kegiatan sertifikasi bidang konstruksi dilakukan oleh LPJK melalui Unit Sertifikasi Badan Usaha (USBU) dan Unit Sertifikasi Tenaga Kerja (USTK). Terbitnya UUJK mengamanatkan bahwa LSBU melaksanakan proses layanan sertifikasi badan usaha dan LSP melaksanakan proses layanan sertifikasi kompetensi kerja, sebelum terbentuk dan operasional LSBU dan LSP Bidang Konstruksi, maka layanan sertifikasi masa transisi dilaksanakan oleh Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi (LPJK) Periode 2021-2024 melalui Tim Penyelenggara Sertifikasi Badan Usaha dan Tim Penyelenggara Sertifikasi Kompetensi Kerja berdasarkan Surat Edaran Menteri PUPR Nomor 02/SE/M/2021 Tentang Perubahan Atas Surat Edaran Menteri PUPR Nomor 30/SE/M/2021 Tentang Transisi Layanan Sertifikasi Badan Usaha dan Sertifikasi Kompetensi Kerja Jasa Konstruksi.

Perubahan Dasar Reformasi Sertifikasi juga diamanatkan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Perizinan Berbasis Risiko yang mengatur bahwa pengajuan Perizinan Berusaha meliputi Nomor Induk Berusaha (NIB) dan Sertifikat Standar dalam hal ini Sertifikasi Badan Usaha (SBU) dan Sertifikasi Kompetensi Kerja Konstruksi (SKK Konstruksi) diselenggarakan melalui satu pintu *Online Single Submission* (OSS). Hal ini merupakan salah satu upaya dan inovasi telah dilakukan oleh Pemerintah dalam meningkatkan pengurusan perizinan di Indonesia melalui sistem perizinan berusaha secara elektronik untuk meningkatkan transparansi serta akuntabilitas pelaksanaan pengurusan izin usaha. Dengan reformasi

sertifikasi ini, LSBU dan LSP menjadi ujung tombak pelaksanaan sertifikasi yang merupakan bagian dari partisipasi masyarakat jasa konstruksi dengan peningkatan peran serta asosiasi badan usaha yang terakreditasi, asosiasi profesi yang terakreditasi dan LPKK.

URAIAN

Lembaga Sertifikasi Badan Usaha

Lembaga Sertifikasi Badan Usaha Jasa Konstruksi (LSBU) adalah lembaga yang melaksanakan kegiatan sertifikasi badan usaha yang dibentuk oleh Asosiasi Badan Usaha Jasa Konstruksi terakreditasi dan dilisensi oleh LPJK. Sertifikasi Badan Usaha (SBU) yang berlaku 3 (tiga) tahun dan dapat diperpanjang diatur dalam Peraturan Pemerintah No 14 Tahun 2021 dan Peraturan Pemerintah No 5 Tahun 2021. Struktur organisasi LSBU terdiri atas Pengarah,

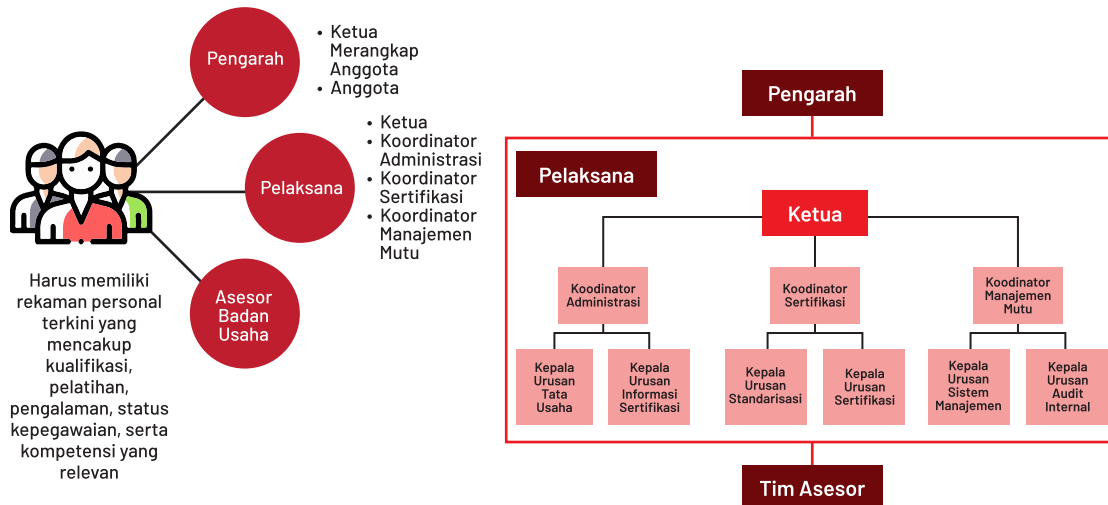
Pelaksana dan Asesor Badan Usaha sebagaimana Pasal 41D Peraturan Pemerintah No 14 Tahun 2021. Pengarah LSBU terdiri atas ketua merangkap anggota dan anggota. Pengarah berjumlah ganjil, paling sedikit 3 (tiga) orang dan paling banyak 5 (lima) orang. Pengarah merupakan perwakilan dari Masyarakat Jasa Konstruksi yang berasal dari:

- Asosiasi Badan Usaha terakreditasi;
- Pengguna Jasa Konstruksi yang berasal dari pemerintah atau swasta; dan
- lembaga independen terkait badan usaha.

Pelaksana LSBU paling sedikit terdiri atas ketua, koordinator administrasi, koordinator sertifikasi dan koordinator manajemen mutu. Pelaksana LSBU mempunyai tugas antara lain:

- Menyusun rencana program dan anggaran;
- Melaksanakan program kerja; dan
- Menyusun laporan dan bertanggung jawab kepada pengarah.

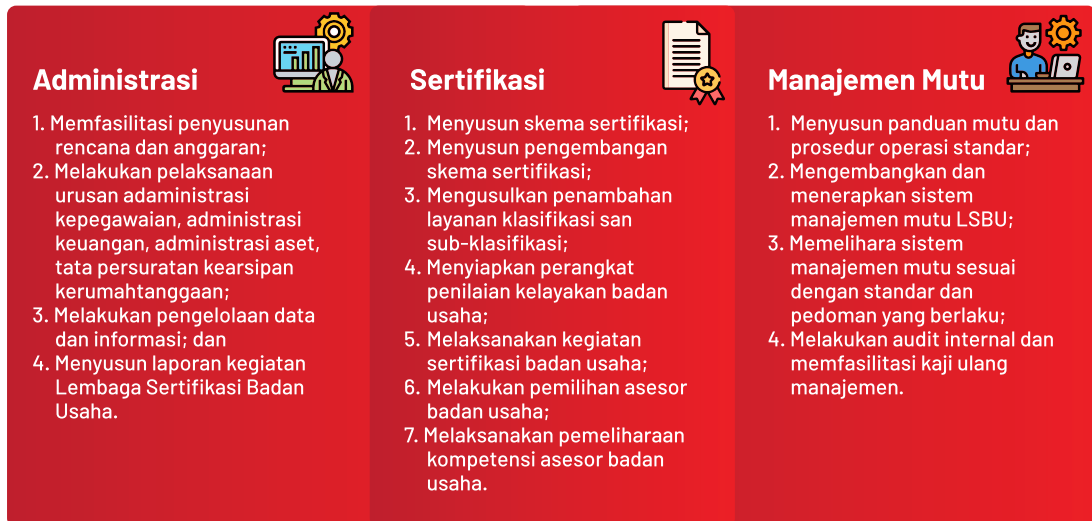
Pasal 41D, Pasal 41E, 41F dan Lampiran



Gambar 5.3.1. Struktur LSBU



Gambar 5.3.2. Pelaksana LSBU



Gambar 5.3.3. Tugas Koordinator

Untuk fungsi pelaksana LSBU adalah sebagai pelaksana administratif, manajemen mutu, dan sertifikasi. Terdapat Kriteria Umum dan Khusus

serta tugas dari masing-masing Koordinator Pelaksana LSBU sebagaimana Penjelasan Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 2021.

Selain Pengarah dan Pelaksana LSBU terdapat Asesor Badan Usaha. Asesor badan usaha ini merupakan bagian dari proses penyelenggaraan sertifikasi badan usaha, asesor memiliki peran yang sangat penting dan strategis, dan merupakan ujung tombak dalam menghasilkan badan usaha jasa konstruksi yang memiliki kemampuan mewujudkan Jasa Konstruksi yang berkualitas. Kebutuhan Asesor Badan Usaha Jasa Konstruksi (ABU) pada LSBU yang akan dibentuk sebagaimana amanat Undang Undang tersebut harus terpenuhi.

Dalam Pasal 41H Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 2021, diatur kriteria Asesor badan usaha yang salah satunya memiliki sertifikat asesor yang diterbitkan oleh lembaga independen sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Dalam rangka memenuhi kebutuhan dan legalitas Asesor Badan Usaha Jasa Konstruksi tersebut berbagai proses telah dilakukan yaitu:

- a. Penyusunan Standar Kompetensi Kerja (SKK) Khusus Asesor Badan Usaha Jasa Konstruksi yang mengakomodasi unit kompetensi sesuai peraturan perundang-undangan dan telah ditetapkan berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Bina Konstruksi Nomor 56/KPTS/DK/2021 dan diregistrasi melalui Keputusan Direktur Jenderal Pembinaan Pelatihan Vokasi dan Produktivitas, Kementerian Ketenagakerjaan Nomor 2/1925/LP.00.00/VIII/2021 tanggal 31 Agustus 2021.
- b. Penetapan Pembentukan Panitia Teknis Uji Kompetensi (PTUK) Asesor Badan Usaha berdasarkan Surat Keputusan Badan Nasional Sertifikasi Profesi (BNSP) Nomor 1831/BNSP/IX/2021.
- c. PTUK bersama Balai Jasa Konstruksi Wilayah (BJKW) melakukan uji kompetensi secara serentak untuk memenuhi ketentuan Pasal 41H huruf a.

Pasal 41 H, 41 I, dan 41 J

Kriteria

- a. Memiliki sertifikat asesor yang diterbitkan oleh lembaga independen sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
- b. Terdaftar di sebagai asesor badan usaha;
- c. Bukan pengurus LPJK; dan
- d. Bukan merupakan bagian dan sekretariat.

Tugas

Melakukan penilaian kelayakan badan usaha sesuai kualifikasi.

Kegiatan dilaksanakan oleh:

- 1 (satu) asesor untuk badan usaha kualifikasi kecil;
- 2 (dua) asesor untuk badan usaha kualifikasi menengah atau besar; dan
- 1 (satu) asesor untuk badan usaha spesialis

Asesor harus menaati kode etik profesi



Gambar 5.3.4. Asesor Badan Usaha



Asesor Badan Usaha Jasa Konstruksi merupakan suatu jabatan profesional yang melakukan penilaian kelayakan badan usaha sesuai Kualifikasi dan Klasifikasinya. Asesor terikat pada aturan moral profesinya yaitu Kode Etik Asesor Badan Usaha. Kode etik ini sebagai pegangan profesi Asesor dalam melakukan tugasnya dan merupakan norma dalam melakukan penilaian kelayakan badan usaha. Kode Etik Asesor Badan Usaha yang diterapkan mengacu Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi pada Lampiran angka IX. Dengan kode etik Asesor tersebut, penting untuk seorang asesor bebas dari kepentingan apapun sehingga dapat melakukan penilaian (*Assessment*) dengan tidak memihak dan tidak diskriminatif.

Sebelum beroperasi LSBU harus mendapat Lisensi dari LPJK. Lisensi sendiri dalam Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 2021 didefinisikan sebagai izin yang diberikan untuk menyelenggarakan proses sertifikasi jasa konstruksi. Lisensi LSBU memuat ruang lingkup lisensi dengan mempertimbangkan kelengkapan persyaratan dan skema yang diusulkan. Pengaturan Lisensi LSBU tertuang dalam Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 2021 dan Surat Edaran LPJK Nomor 2/SE/LPJK/2021 tentang Pedoman Teknis Pemberian Lisensi LSBU. Mulai dari Persyaratan, Tahapan, dan Auditor lisensi LSBU.

Telah dilakukan proses lisensi LSBU melalui laman lisensijakon.pu.go.id berdasarkan Surat Edaran Menteri PUPR Nomor 10/SE/M/2021 tentang Tata Cara Pengajuan Lisensi Lembaga

Pasal 41 L dan Penjelasan



Gambar 5.3.5. Persyaratan Lisensi LSBU

Sertifikasi Badan Usaha, Sertifikasi Kompetensi Kerja Konstruksi, Dan Sertifikasi Badan Usaha. Sampai dengan 30 September 2021 ini, LPJK telah menerbitkan 7 (tujuh) lisensi LSBU yang dibentuk Asosiasi Badan Usaha Terakreditasi yaitu Lembaga Sertifikasi INKINDO, LSBU Gamana Krida Bhakti, PT. Andalan Sertifikasi Kontraktor Nasional, PT. Sertifikasi Badan Usaha Gabungan Perusahaan Konstruksi Nasional Indonesia, LSBU ASPEKNAS Konstruksi Mandiri, dan PT. Bina Mitra Rancang bangun dan PT Sertifikasi Kontraktor Indonesia. Diharapkan 5 Asosiasi Badan Usaha terakreditasi yang belum dari total 12 Asosiasi Badan Usaha terakreditasi dapat membentuk LSBU dan mendapatkan lisensi dari LPJK serta dapat segera operasional sehingga membantu mengakhiri layanan sertifikasi masa transisi ini. Sebagai informasi pada tanggal 5 Oktober 2021 telah di *Launching* LSBU melalui *Online Single Submission* (OSS) yang telah terintegrasi dengan portal perizinan Kementerian PUPR dan juga telah terintegrasi dengan Sistem Informasi Jasa Konstruksi (SIJK) Terintegrasi. Dengan beroperasinya LSBU melalui sistem OSS diharapkan digitalisasi pelayanan perizinan terpadu ini meminimalisir penyalahgunaan wewenang dalam perizinan berusaha dan memudahkan pelaku usaha dengan layanan perizinan yang fleksibel dengan jaminan kualitas yang didasarkan pada sistem terintegrasi dan terstandar sesuai peraturan perundang-undangan.

Lembaga Sertifikasi Profesi

Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP) adalah suatu lembaga pelaksana sertifikasi profesi yang mendapatkan lisensi Badan Nasional Sertifikasi Profesi (BNSP). BNSP adalah badan independen yang dibentuk sebagai amanat UU Nomor 13 Tahun 2004 pasal 18 ayat (5) dan Peraturan

Pemerintah Nomor 23 tahun 2004 yang diperbaharui dengan PP Nomor 10 Tahun 2018.

Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 Pasal 70 ayat (1) bahwa Setiap tenaga kerja konstruksi yang bekerja di bidang Jasa Konstruksi wajib memiliki Sertifikat Kompetensi Kerja. Pada ayat (3) Sertifikat Kompetensi Kerja diperoleh melalui uji kompetensi sesuai Standar Kompetensi Kerja. Dan ayat selanjutnya menyatakan bahwa yang melaksanakan uji kompetensi adalah lembaga sertifikasi profesi. Jadi yang berhak melaksanakan uji kompetensi kerja di bidang konstruksi adalah lembaga sertifikasi profesi bidang konstruksi, bukan LPJK lagi. Maka dari itu tahun 2021 ini sudah seharusnya terbentuk Lembaga Sertifikasi Profesi bidang konstruksi.

Menurut Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017, pasal 71 ayat (1) Lembaga sertifikasi profesi dapat dibentuk oleh: a. asosiasi profesi terakreditasi; dan b. lembaga pendidikan dan pelatihan kerja (LPPK) yang memenuhi syarat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Pada pasal 71 ayat (2) dinyatakan bahwa Akreditasi terhadap asosiasi profesi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a diberikan oleh Menteri kepada asosiasi profesi yang memenuhi persyaratan.

Sedangkan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 2021 pasal 30 dan 30B mengamanatkan LSP bentuk Asosiasi Profesi merupakan badan hukum yang disahkan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan. Sedangkan LSP bentuk LPPK merupakan badan hukum atau unit yang dibentuk oleh badan hukum lembaga induknya atau lembaga pemerintah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-



undangan. Jadi LSP Bidang Jasa Konstruksi hanya dapat dibentuk oleh asosiasi profesi yang telah diakreditasi dan saat ini terdapat beberapa asosiasi profesi yang sudah memperoleh akreditasi kurang lebih sebanyak 28 asosiasi profesi (Keputusan Menteri PUPR Nomor 1410/KPTS/M/2020 Tentang Asosiasi badan usaha jasa konstruksi, Asosiasi profesi jasa konstruksi dan asosiasi rantai pasok jasa konstruksi Keputusan Kepala LPJK Nomor 23/KPTS/LPJK VIII/2021 tentang asosiasi profesi jasa konstruksi terakreditasi). Selain asosiasi profesi, yang dapat membentuk LSP adalah LPPK, yaitu LPPK yang sudah diregister oleh menteri. Selain kedua organisasi tersebut tidak dapat membentuk LSP. LSP Bentuk Asosiasi Profesi dikategorikan menjadi LSP Pihak ketiga (LSP P3), sedangkan LSP bentuk dari Lembaga Pendidikan dan Pelatihan Kerja (BLK, LPK, SMK, POLTEK dan Perguruan Tinggi) dikategorikan LSP Pihak Pertama atau LSP P1.

Dalam pedoman pembentukan lembaga sertifikasi profesi yang dikeluarkan oleh BNSP Nomor 2 Tahun 2014, industri dapat membentuk Lembaga Sertifikasi Profesi yang dikategorikan menjadi LSP pihak kedua dan LSP Pihak kesatu industri. LSP yang didirikan oleh industri atau industri dengan tujuan utama melaksanakan sertifikasi kompetensi kerja terhadap sumber daya manusia lembaga induknya. Sedangkan LSP pihak kesatu industri didirikan oleh industri atau instansi dengan tujuan utama melaksanakan sertifikasi kompetensi kerja terhadap sumber daya manusia lembaga induknya, sesuai ruang lingkup yang diberikan BNSP.

Namun sesuai dengan UU No.2 tahun 2017, LSP yang dapat melaksanakan uji kompetensi bagi pekerja konstruksi (pekerja kontraktor dan

konsultan) adalah LSP bentuk asosiasi dan bentuk LPPK. Jadi industri misalnya PT. PP, PT. ADI KARYA, TOTALINDO, TOTAL BANGUN PERSADA, UNITED TRAKTOR, dan lain-lain tidak dapat membentuk LSP Konstruksi, tetapi dapat membentuk unit pelatihan atau LPK dimana LPK bentuk dari industri itu dapat mendirikan LSP P1, dan untuk mendirikan LSP P1 tersebut maka LPPK nya haruslah sudah mendapatkan registrasi dari Menteri serta calon LSP bentukannya juga harus mendapatkan rekomendasi dari menteri sebelum diajukan lisensi ke BNSP. Sertifikat kompetensi dari LSP Pihak Kesatu dapat berlaku secara umum sebagaimana yang dikeluarkan oleh LSP Pihak ketiga. Sertifikat yang dikeluarkan oleh LSP P1 maupun LSP P3, harus diregister oleh menteri melalui LSP nya. Sedangkan LSP bentuk instansi seperti BPSDM hanya dapat memberikan sertifikat kompetensi kepada ASN Kementerian PUPR dan jejaringnya di daerah atau ASN pemerintah daerah.

Sesuai dengan ketentuan Pasal 30B ayat (3) dan pasal 30K Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 telah diatur bahwa LSP diberikan Lisensi oleh Lembaga Independen yang melaksanakan tugas sertifikasi kompetensi kerja sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yaitu BNSP setelah mendapat rekomendasi dari Menteri PUPR, selanjutnya LSP yang telah mendapatkan Lisensi dari BNSP harus melakukan pencatatan kepada menteri.

LPPK yang dapat mengajukan LSP P1 adalah LPPK yang sudah mendapatkan register yang memenuhi persyaratan. LPPK disini meliputi (1) Lembaga Pendidikan terkait konstruksi terdiri dari SMK; Perguruan Tinggi/ Poltek; (2)

Lembaga Pelatihan Kerja Bidang Konstruksi terdiri dari LPK Swasta; LPK Pemerintah /Balai Latihan Kerja; LPK perusahaan. Pengajuan registrasi LPPK kepada Menteri PUPR dilakukan melalui LPJK. Adapun persyaratan registrasi LPPK sesuai PP 14 Tahun 2021 pasal 30 dan 30b meliputi: (1) merupakan lembaga pendidikan dan/ atau lembaga pelatihan yang memiliki program pendidikan dan /atau pelatihan di bidang jasa konstruksi; (2) memiliki izin pendirian pelatihan kerja atau tanda daftar lembaga pelatihan yang diterbitkan oleh instansi yang berwenang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; (3) memiliki program kerja bidang jasa konstruksi; dan (3) memiliki instruktur atau tenaga pengajar dan sarana dan prasarana pendidikan dan/ atau pelatihan kerja sesuai pedoman pelatihan berbasis kompetensi atau competency base training pada suatu jabatan kerja.

Jadi LSP Bidang Jasa Konstruksi dapat dibentuk oleh Asosiasi Profesi terakreditasi dan LPPK teregister atau dapat dibentuk oleh gabungan beberapa asosiasi profesi, maupun gabungan asosiasi dan LPPK. LSP adalah berbentuk badan hukum baik dalam bentuk PT maupun yayasan atau badan hukum lainnya.

LSP diberikan lisensi sesuai dengan peraturan perundang-undangan setelah mendapatkan rekomendasi dari Menteri hal tersebut sesuai dengan Undang-Undang Nomor 2 tahun 2017 pasal 71 ayat (3). Untuk mendapatkan rekomendasi dari menteri, calon LSP harap mengajukan ke Menteri PUPR melalui LPJK, pedoman pemberian lisensi sesuai dengan Surat Edaran 05/SE/LPJK/2021. Persyaratan Permohonan Rekomendasi Lisensi LSP menurut Surat Edaran LPJK nomor 05/SE/

LPJK/2021 dibagi menjadi 3 yaitu Persyaratan Permohonan Lisensi LSP Baru, Persyaratan Permohonan Rekomendasi untuk Perpanjangan Lisensi LSP dan Persyaratan Permohonan Lisensi bagi LSP yang ingin menambah ruang lingkup LSP.

Dalam mengajukan lisensi LSP haruslah memiliki: (1) skema sertifikasi; (2) asesor kompetensi yang sesuai dengan skema sertifikasi; (3) tempat uji kompetensi; (4) organisasi LSP serta (5) proses business LSP kedepan. Skema sertifikasi harus ditetapkan agar dapat dijadikan pedoman sertifikasi kompetensi kerja yang dilaksanakan oleh LSP sesuai dengan skema yang telah ditetapkan LSP, hal tersebut sesuai PP 14 Tahun 2021 pasal 30E. Skema sertifikasi diverifikasi oleh lembaga independen yang mempunyai tugas melaksanakan sertifikasi kompetensi kerja sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dalam hal ini BNSP.

Organisasi LSP terdiri dari unsur pengarah dan unsur pelaksana dimana unsur pengarah terdiri dari ketua merangkap anggota dan anggota yang merupakan perwakilan dari para pihak pemangku kepentingan. Untuk LSP P1 dan LSP P2 unsur pengarahnya adalah pimpinan instansi/lembaga kerja yang membentuknya. Unsur pengarah mempunyai tanggung jawab atas keberlanjutan LSP dengan menetapkan visi, misi dan tujuan LSP; menetapkan rencana strategis program kerja dan anggaran belanja; mengangkat dan memberhentikan pelaksana LSP; membina komunikasi dengan para pemangku kepentingan dan mebolisasi sumber daya. Sedangkan Unsur Pelaksana, minimal terdiri dari ketua, serta bagian/fungsi administrasi, sertifikasi dan manajemen mutu.



Adapun assessor yang diajukan oleh LSP dengan ketentuan sebagai berikut: (1) asesor yang telah tercatat di LPJK; (2) memiliki sertifikat asesor yang diterbitkan oleh BNSP dengan ketentuan sertifikat asesor dan sertifikat kompetensi kerja jenjang 9 untuk pengujian kompetensi pada jabatan ahli jenjang 9, sedangkan SKK minimal jenjang 8 untuk pengujian kompetensi jabatan ahli jenjang 7 dan 8; untuk SKK minimal jenjang 6 untuk pengujian kompetensi jabatan teknisi dan analis yaitu jenjang 6, 5, dan 4, untuk SKK minimal jenjang 3 untuk pengujian kompetensi jabatan kerja operator; dan (3) Ketersediaan asesor, sarana dan prasarana, ruang lingkup lisensi dan pemeriksaan LSP terlisensi telah tercatat melalui laman aplikasi <http://lisensijakon.pu.go.id>.

Tatacara Pemberian Rekomendasi LSP diatur dalam SE LPJK Nomor 05/SE/LPJK/2021, Tentang Pedoman Pemberian Rekomendasi LSP dan Pencatatan LSP Terlisensi, bahwa pemberian rekomendasi lisensi LSP dilakukan melalui tahapan sebagai berikut: (1) Pengajuan permohonan rekomendasi lisensi LSP Baru; (2) Verifikasi dan validasi; (3) Pemeriksaan daftar asesor (*self assesment*) sesuai subklasifikasi layanan lisensi yang diisi oleh pemohon; (4) Pemeriksaan daftar sarana dan prasarana; (5) Ruang lingkup Lisensi yang diajukan, dilakukan pemeriksaan terhadap daftar skema sertifikasi, dan (6) Pemberian rekomendasi LSP.

Dalam proses pemberian rekomendasi LSP, Ketua LPJK dapat menolak ataupun menerima permohonan tersebut dalam waktu paling lama 2 hari kerja setelah permohonan dinyatakan lengkap. Dalam hal Ketua LPJK menolak permohonan rekomendasi lisensi, Tim Pemberian Rekomendasi LSP dan Pencatatan

LSP terlisensi menyampaikan Surat Penolakan Permohonan Rekomendasi Lisensi LSP beserta alasannya kepada pemohon. Dalam hal Ketua LPJK menerima Berita Acara Hasil Verifikasi dan Validasi, Ketua LPJK menerbitkan surat pemberian rekomendasi lisensi. Surat penolakan Permohonan rekomendasi Lisensi LSP atau Surat Rekomendasi lisensi LSP dikirim melalui laman aplikasi <http://lisensijakon.pu.go.id> dengan tembusan Direktur Jenderal Bina Konstruksi.

Setelah LSP itu mendapatkan surat rekomendasi dan memperoleh lisensi dari BNSP. Akan tetapi sebelum memberikan lisensi, BNSP akan melakukan verifikasi dan validasi serta surveilen setelah itu menerbitkan surat lisensi kepada LSP. LSP yang sudah mendapatkan lisensi dari BNSP dinamakan LSP terlisensi dan wajib mencatatkan kembali ke LPJK.

Update awal Oktober 2021 terdapat 24 LSP yang sudah mengajukan permohonan rekomendasi dan diteruskan ke BNSP. Dari 24 LSP yang mengajukan rekomendasi tersebut terdapat 3 LSP yang sudah dilisensi oleh BNSP antara lain:

1. LSP ASTEKINDO KONSTRUKSI MANDIRI, Bentuk Asosiasi Tenaga Teknik Konstruksi Indonesia (ASTEKINDO) mengajukan sebanyak 166 skema.
2. LSP GATAKI KONSTRUKSI MANDIRI, Bentuk Gabungan Tenaga Ahli dan Terampil Konstruksi Indonesia (GATAKI), mengajukan 19 Skema.
3. LSP PETAKINDO KONSTRUKSI MANDIRI, Bentuk Perkumpulan Tenaga Ahli dan Terampil Indonesia (PETAKINDO) mengajukan sebanyak, 45 Skema.

(sumber: LPJK Agustus 2021).

Adapun tata cara pencatatan LSP terlisensi setelah mendapatkan rekomendasi lisensi dari menteri sebagai berikut: LSP yang telah mendapatkan rekomendasi lisensi dan telah mendapatkan lisensi dari BNSP mengajukan permohonan pencatatan kepada tim melalui laman aplikasi laman <http://lisensijakons.pu.go.id>. Tim selanjutnya melakukan verifikasi dan validasi terhadap kesesuaian dokumen melalui laman <https://www.bnsp.go.id>. Setelah melakukan pemeriksaan, tim melakukan pencatatan melalui laman <http://lisensi.pu.go.id>

LEMBAGA SERTIFIKASI BIDANG KONSTRUKSI YANG KREDIBEL

Sebelum membahas Lembaga Sertifikasi yang kredibel kita sebaiknya sampaikan terlebih dahulu apa itu tugas dan fungsi LSBU dan LSP serta kewenangannya.

Tugas dan Fungsi LSBU diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 2021. Dalam melaksanakan wewenang dan tugasnya LSBU

menjalankan MEKANISME SERTIFIKASI yang diatur sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang terkait perizinan berusaha berbasis risiko. Ada ketentuan bahwa LSBU harus berbadan hukum, hal ini sesuai dengan amanat Peraturan Pemerintah No 14 Tahun 2021.

Dalam melaksanakan tugasnya, LSBU dipantau dan evaluasi oleh Menteri PUPR untuk menjamin kinerja dan kualitas LSBU. Hasil pemantauan dan evaluasi dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam proses permohonan perpanjangan lisensi, penambahan skema sertifikasi. Pemantauan dan Evaluasi LSBU dapat dilakukan secara rutin dalam rangka laporan kinerja LSBU dan dapat dilakukan insidental berdasarkan pengaduan dan/atau kebutuhan tertentu. LSBU yang tidak lagi memenuhi persyaratan dan/atau melaksanakan kewajibannya mendapat Sanksi dari Menteri PUPR atas rekomendasi LPJK sebagaimana amanat Peraturan Pemerintah No 14 Tahun 2021. Sehingga LSBU terjamin kualitas dan mutunya dalam penyelenggaraan sertifikasi badan usaha.



Gambar 5.3.6. Lembaga Sertifikasi Badan Usaha LSBU



Tugas dan fungsi LSP diatur pada Pasal 30C PP Nomor 14 Tahun 2021. Sedangkan LSP juga memiliki kewenangan antara lain:

- Menerbitkan sertifikasi kompetensi sesuai pedoman BNSP;
- Mencabut atau membatalkan sertifikat kompetensi;
- Memberikan sanksi kepada asesor kompetensi dan TUK yang melanggar aturan;
- Mengusulkan skema baru;
- Mengusulkan dan menetapkan biaya uji kompetensi sesuai peraturan perundang-undangan.

Berbicara tugas dan fungsi serta wewenang LSP, tidaklah salah jika kita singgung pula ruang lingkup LSP. Ruang lingkup LSP P1, hanya boleh melakukan uji kompetensi kepada peserta didik dari LPPK pembentuknya, dengan kualifikasi sesuai dengan jenjangnya (SMK untuk jenjang operator, poltek untuk analisis, perguruan tinggi untuk ahli, sedangkan BLK dapat menguji semua jenjang sesuai skemanya). Sedangkan untuk LSP P2 yang dibentuk oleh LPK Pemerintah hanya

boleh melakukan uji kompetensi kepada ASN untuk jabatan kerja Ahli. Sedangkan LSP 3 (yang dibentuk oleh asosiasi profesi terakreditasi) dapat melakukan sertifikasi kepada peserta uji kompetensi dari masyarakat umum. Jadi LSP P3 bentukan asosiasi profesi dapat melakukan uji kompetensi kepada siapa saja yang mengajukan kepada LSP tersebut tanpa melihat apakah peserta itu anggotanya atau bukan anggotanya. Jika diwajibkan bahwa peserta uji itu harus menjadi anggota dari asosiasi profesi pembentuknya, contoh jika LSP P3 PPTK yang dibentuk oleh asosiasi PPTK harus menjadi anggota asosiasi PPTK, maka kemungkinan peserta uji kompetensi itu akan mencari LSP lain yang tidak mensyaratkan peserta ujinya menjadi anggota asosiasi pembentuknya dan LSP tersebut akan kalah bersaing dengan LSP lainnya. LSP adalah merupakan suatu badan hukum tersendiri atau intensity tersendiri diluar asosiasi, walaupun LSP itu merupakan bentukan dari asosiasi tersebut. Jadi tidak harus peserta yang berasal dari asosiasi tersebut pada akhirnya harus diluluskan. Karena uji kompetensi merupakan



Gambar 5.3.7. Tugas dan Fungsi LSP

proses pembuktian kompetensi seseorang terkait skema sertifikasi atau jabatan kerja yang diambil.

LSP yang kredibel tentunya LSP yang mampu melaksanakan tugas dan fungsinya dengan baik serta menggunakan kewenangannya dengan baik pula serta melaksanakan uji kompetensi sesuai dengan ruang lingkup yang dimilikinya. Selain itu LSP yang kredibel tentunya LSP yang memiliki struktur organisasi dan manajemen yang profesional, memiliki visi dan misi yang jelas dan perencanaan atau business plan yang jelas serta didukung oleh para asesor yang kompeten dan berintegritas.

Organisasi LSP terdiri dari unsur pengarah dan unsur pelaksana dimana unsur pengarah terdiri dari ketua merangkap anggota dan anggota yang merupakan perwakilan dari para pihak pemangku kepentingan. Untuk LSP P1 dan LSP P2 unsur pengarahnya adalah pimpinan instansi/lembaga kerja yang membentuknya. Unsur pengarah mempunyai tanggung jawab atas keberlanjutan LSP dengan menetapkan visi, misi dan tujuan LSP; menetapkan rencana strategis program kerja dan anggaran belanja; mengangkat dan memberhentikan pelaksana LSP; membina komunikasi dengan para pemangku kepentingan dan mebolisasi sumber daya. Sedangkan Unsur Pelaksana, minimal terdiri dari ketua, serta bagian/fungsi administrasi, sertifikasi dan manajemen mutu.

Sebagaimana telah dibahas di atas bahwa LSP haruslah memiliki skema yang didukung organisasi LSP yang modern, TUK, MUK serta terdapat business plan dalam pelaksanaan uji kedepan. serta asesor yang kompeten dan memiliki integritas. Adapun assessor yang dimiliki LSP selain memiliki kompetensi dan

integritas haruslah asesor yang telah tercatat di LPJK, memiliki sertifikat asesor yang diterbitkan oleh BNSP dengan ketentuan sertifikat asesor dan sertifikat kompetensi serta taat pada kode etik asesor.

Dengan sudah terbentuknya LSP bidang jasa konstruksi yang sudah terlisensi dan teregistrasi, maka PUPR yang dibantu oleh LPJK telah sukses melewati masa transisi kegiatan sertifikasi yang akan berakhir paling lama Desember 2021. Dimana sertifikasi bidang konstruksi akan segera dapat dilimpahkan tugas ini kepada LSP. Dengan kewenangan dan tugas serta fungsi LSP yang besar yang diberikan oleh Pemerintah, maka pemerintah haruslah melakukan monitoring secara berkala dan juga melalui suatu sistem informasi terintegrasi. LSP haruslah membuat suatu laporan kegiatan uji kompetensi melalui sistem informasi terintegrasi. LSP pun haruslah melakukan pembinaan dan pengembangan kompetensi para asesornya. Pembinaan kompetensi dan kredibilitas integritas asesor LSP harus dilakukan terhadap asesornya.

Selain itu untuk membentuk LSP Bidang Konstruksi yang kredibel haruslah disusun suatu pedoman or mekanisme monitoring dan evaluasi terhadap LSP termasuk perlu disusun juklak atau juknis penerapan sanksi terhadap LSP yang tidak dapat melakukan tugas dan fungsinya dengan baik serta menyalahgunakan kewenangannya. Agar terwujud LSP yang kredibel maka *system movev* dan juga pemberian sanksi harus ditegakkan dengan baik serta pemberian pembinaan yang terus menerus kepada LSP termasuk pengaturan insentif kepada tenaga kerja yang bersertifikat serta pemberian insentif kepada LSP yang mampu menjalankan tugas dan fungsinya dengan baik.



.....
Loading Test Jembatan Sei Alalak
Banjarmasin, Kalimantan Selatan

PERKETAT PENGAWASAN OPERASIONAL LEMBAGA SERTIFIKASI PROFESI

Transformasi kewenangan dalam pelaksanaan sertifikasi tenaga kerja konstruksi pasca berakhirnya masa transisi LPJK akan lebih besar diberikan kepada masyarakat jasa konstruksi melalui pelaksanaan uji sertifikasi tenaga kerja konstruksi. Saat ini pemerintah dihadapkan pada kondisi antara lain: (1) Mendorong terbentuknya LSP bidang jasa konstruksi dalam pelaksanaan sertifikasi kompetensi kerja pasca berakhirnya masa transisi LPJK pada Desember 2021;

(2) masih sedikitnya LSP yang mengajukan pemberian rekomendasi lisensi kepada LPJK. Sampai dengan Agustus 2021, terdapat 23 LSP yang mengajukan permohonan rekomendasi lisensi dengan jumlah skema yang diajukan sebanyak 426 skema dan jumlah skema yang disetujui 245 skema (LPJK, 25 Agustus 2021); (3) Pemerintah harus mengambil langkah dan memastikan agar proses pemberian sertifikat kompetensi kerja tidak terhenti. Terhadap LSP yang telah mengajukan rekomendasi lisensi kepada Menteri PUPR melalui LPJK, maka langkah selanjutnya ada penyiapan aturan dalam

memantau kinerja terhadap LSP yang sudah diberikan lisensi oleh Lembaga independen yaitu Badan Nasional Sertifikasi Profesi (BNSP). Pemantauan kinerja LSP terlisensi bertujuan untuk menilai kinerja dan memastikan proses sertifikasi kompetensi kerja sesuai dengan mutu yang dipersyaratkan.

Dalam hal mendorong pembentukan LSP, tentunya dibutuhkan skema sertifikasi yang akan dijadikan acuan oleh LSP untuk pelaksanaan uji kompetensi. Saat ini pengajuan permohonan pemberian rekomendasi lisensi mengacu pada surat edaran Nomor: 05/SE/LPJK/VII/2021 tentang pedoman pemberian rekomendasi lisensi Lembaga sertifikasi profesi (LSP), dan Pencatatan Lembaga sertifikasi profesi (LSP) terlisensi. Kondisi riil di lapangan terkait skema sertifikasi dihadapkan pada: (1) memiliki SKKNI/SKK khusus yang masih up date; (2) sertifikat kompetensi kerja yang beredar di masyarakat namun tidak memiliki acuan; (3) Sertifikat kompetensi kerja masih mengacu pada enam (6) jenjang, sedangkan dalam pengaturan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2012 tentang Kerangka Kualifikasi Nasional Indonesia/ KKNi dan Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi sudah menyebutkan jenjang kualifikasi dibagi dalam Sembilan (9) jenjang kualifikasi sehingga perlu disusun konversinya. Hasil dari konversi dari enam jenjang menjadi Sembilan jenjang KKNi nantinya akan menjadi acuan dalam pelaksanaan sertifikasi.

Pada saat Lembaga sertifikasi profesi terlisensi sudah melakukan sertifikasi kompetensi kerja

maka perlu dilakukan pemantauan dan evaluasi. Pemantauan dan Evaluasi dilakukan berdasarkan informasi yang terdiri atas laporan kinerja LSP; Sistem Informasi Jasa Konstruksi Terintegrasi, dan temuan hasil surveilans dan/atau pengaduan masyarakat. Jika terdapat pengaduan masyarakat baik secara tertulis dan /atau informasi dari media massa, maka pemantauan dan evaluasi bersifat insidental yang dilaksanakan paling lambat 5 (lima) hari setelah laporan diterima. Jika terbukti ditemukan pelanggaran dari hasil monitoring dan Evaluasi, maka Menteri melalui LPJK menyampaikan rekomendasi sanksi terhadap LSP yang terbukti tidak lagi memenuhi persyaratan kepada Lembaga independen yang memiliki tugas melaksanakan sertifikasi kompetensi kerja. Rekomendasi sanksi tersebut berupa peringatan tertulis, denda administratif; pembekuan lisensi dan/atau pencabutan lisensi.

Dengan adanya pemantauan dan evaluasi secara berkala yang dilakukan oleh Menteri dan Lembaga independen, diharapkan aduan masyarakat berupa: (1) penerbitan sertifikat kompetensi yang abal-abal; (2) proses sertifikasi yang tidak sesuai; (3) biaya sertifikasi yang tinggi; (4) asesor yang tidak kompeten; (5) TUK tidak memadai; (6) lamanya waktu penerbitan sertifikat; (7) kualifikasi peserta tidak sesuai dan aduan lainnya terhadap LSP dapat diminimalisir. Semoga dengan semakin ketatnya aturan pengawasan LSP tidak mempersempit ruang gerak LSP dan tenaga konstruksi bersertifikat yang dicetak lebih kompeten, lebih mudah bersaing, memperoleh remunerasi sesuai dengan kualifikasi yang dimiliki. Wujudkan tenaga kerja konstruksi kompeten sebagai garda terdepan dalam pembangunan konstruksi Indonesia.



KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Kesimpulan

Kualitas proses sertifikasi melalui penilaian atau uji kompetensi yang bermutu dan berkualitas pada suatu Lembaga Sertifikasi akan berdampak pada tingkat kepercayaan masyarakat yang tinggi terhadap keberadaan Lembaga Sertifikasi itu sendiri sehingga mewujudkan Lembaga Sertifikasi khususnya pada sektor jasa konstruksi yang kredibel.

Dimulai dengan reformasi Perizinan Berusaha Berbasis risiko melalui satu pintu OSS artinya mentransformasi proses perizinan sehingga seluruh data perizinan secara online masuk dalam sistem informasi sesuai dengan ketentuan Undang-Undang ITE berlaku.

Hanya asosiasi yang sudah terakreditasi yang dapat mendirikan Lembaga sertifikasi di bidang Jasa Konstruksi dan hanya LPPK yang teregistrasi di LPJK saja yang boleh mendirikan LSP. Proses Akreditasi Asosiasi dan Registrasi LPPK merupakan persyaratan tersendiri yang juga merupakan saringan kualitas. Ditambah dengan bahwa LSP harus mendapat rekomendasi Lisensi sebelum mendapat lisensi dari BNSP, sedangkan LSBU harus mendapat lisensi dari LPJK.

Dalam penyelenggaraan Lembaga Sertifikasi bidang Jasa Konstruksi sesuai PP Nomor 5 Tahun 2021 juga mempunyai standar durasi atau waktu yang dibutuhkan untuk menyelesaikan layanan sertifikasi. Selain itu, untuk memberikan kepastian hukum kepada pelaku usaha terkait biaya sertifikasi dan besaran honorarium untuk asesor baik badan usaha dan tenaga kerja yang bekerja pada LSBU dan LSP telah

terbit Keputusan Menteri PUPR Nomor 559/KPTS/M/2021 tentang Penetapan Besaran Biaya Sertifikasi Kompetensi Kerja Konstruksi dan Sertifikasi Badan Usaha Jasa Konstruksi yang dilaksanakan Oleh Lembaga Sertifikasi Bidang Jasa Konstruksi yang ditetapkan tanggal 7 Mei 2021. KepMen PUPR ini melaksanakan amanat Pasal 30 ayat (4) dan Pasal 42 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 tentang Peraturan pelaksanaan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi dan ketentuan Pasal 43 Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi.

Dengan berbagai ketentuan peraturan perundang-undangan terkait proses sertifikasi badan usaha dan sertifikasi tenaga kerja, diharapkan tidak ada celah lagi bagi Lembaga sertifikasi bidang Jasa Konstruksi untuk melakukan praktik-praktik diluar ketentuan perundangan. Lembaga Sertifikasi akan profesional, transparan dan akuntabel sehingga kualitas sertifikasi bidang Jasa Konstruksi yang diterbitkan dapat terjaga dan meningkatkan daya saing pelaku usaha jasa konstruksi. Harapan kita bersama penyelenggaraan sertifikasi oleh Lembaga Sertifikasi dapat segera terlaksana dan beroperasi sebagaimana amanat peraturan perundang-undangan.

Rekomendasi

- a. Perlunya peningkatan dalam pemantauan dan evaluasi Lembaga sertifikasi baik LSBU maupun LSP sebagaimana amanat peraturan perundang-undangan.
- b. Perlunya Standar Operasi Prosedur (SOP) atau petunjuk teknis dan petunjuk pelaksanaan

pemantauan dan evaluasi terhadap lembaga sertifikasi baik LSBU maupun LSP.

- c. Perlunya penegakan hukum yang tegas dan jelas yang didukung oleh SOP dan Juknis serta juklak penegakan sanksi terhadap LSBU dan LSP yang tidak dapat menjalankan tugasnya sesuai peraturan yang berlaku.

DAFTAR PUSTAKA

- Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja.
- Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2006 tentang Sistem Pelatihan Kerja Nasional.
- Peraturan Pemerintah Nomor 10 Tahun 2018 Terkait BNSP.
- Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi.
- Peraturan Presiden Nomor 8 Tahun 2012 tentang Kerangka Kualifikasi Nasional Indonesia (KKNI).
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 9 Tahun 2020 tentang Pembentukan Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 10 Tahun 2020 tentang Akreditasi Asosiasi Badan Usaha Jasa Konstruksi, Asosiasi Profesi Jasa Konstruksi, dan Asosiasi terkait Rantai Pasok Jasa Konstruksi
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 24 Tahun 2014 Terkait Pelatihan Berbasis Kompetensi.
- Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Nomor 11 Tahun 2013 tentang Pedoman Penyelenggaraan Sislatkernas di Daerah.
- Keputusan Menteri PUPR Nomor 1410/KPTS/M/2020 tentang Asosiasi Badan Usaha Jasa Konstruksi, Asosiasi Profesi Jasa Konstruksi, Dan Asosiasi terkait Rantai Pasok Jasa Konstruksi Terakreditasi.
- Peraturan Badan Nasional Sertifikasi Profesi Nomor 02/BNSP/III/2014, Pedoman Pembentukan Lembaga Sertifikasi Profesi.
- Surat Edaran Menteri PUPR Nomor 2/SE/M/2020 tentang Perubahan Atas Surat Edaran Menteri PUPR Nomor 30/SE/M/2021 Tentang Transisi Layanan Sertifikasi Badan Usaha dan Sertifikasi Kompetensi Kerja Jasa Konstruksi.
- Surat Edaran Menteri PUPR Nomor 10/SE/M/2021 tentang Tata Cara Pengajuan Lisensi Lembaga Sertifikasi Badan Usaha, Sertifikasi Kompetensi Kerja Konstruksi, Dan Sertifikasi Badan Usaha
- Surat Edaran Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Nomor 02/SE/LPJK/2021 tentang Pedoman Teknis Lisensi Lembaga Sertifikasi Badan Usaha Jasa Konstruksi.
- Surat Edaran Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Nomor 05/SE/LPJK/2021 tentang Pedoman Pemberian Rekomendasi Lisensi Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP), dan Pencatatan Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP) Terlisensi.
- Keputusan Dirjen Binalatas Nomor 181 Tahun 2013 tentang Pedoman Penyusunan Modul Pelatihan Berbasis Kompetensi.
- Keputusan Dirjen Binalatas Nomor 185 Tahun 2013 tentang Pedoman Penyusunan Program Pelatihan Berbasis Kompetensi.



.....
Bendungan Raknamo,
Kupang, NTT



5.4

MENINGKATKAN PERAN MASYARAKAT MELALUI LEMBAGA PENDIDIKAN DAN PELATIHAN KONSTRUKSI DALAM MEWUJUDKAN TENAGA KERJA KONSTRUKSI YANG PROFESIONAL

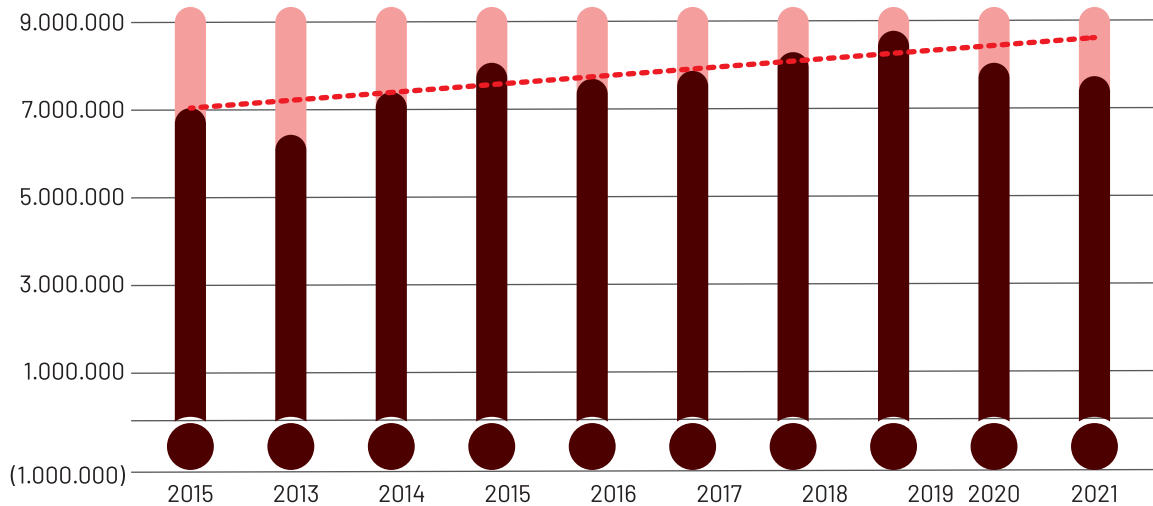
Abdul Malik Sadat Idris

*Direktur Pengairan dan Irigasi Deputy Bidang Sarana dan Prasarana
Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas*

Pembangunan infrastruktur untuk menyediakan pelayanan dasar merupakan salah satu prioritas utama pemerintah dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024. Hal ini dibuktikan dengan besarnya dana yang dianggarkan untuk pembangunan infrastruktur pelayanan dasar, sebesar Rp 6.445 T dalam jangka waktu 5 tahun dan Rp 118.712,4 miliar untuk tahun 2021. Tingginya dana yang dianggarkan untuk pembangunan infrastruktur secara langsung berarti kegiatan konstruksi infrastruktur di Indonesia meningkat (Gambar 2). Kegiatan konstruksi yang intensif dilakukan di seluruh Indonesia tentunya memiliki kebutuhan penyerapan tenaga kerja konstruksi yang tinggi. Sejalan dengan tren pembangunan infrastruktur, jumlah tenaga kerja pada sektor konstruksi pun menunjukkan tren penambahan setiap tahunnya. Namun, kompetensi tenaga kerja pada jumlah tersebut dipertanyakan – mengingat 34% tenaga kerja konstruksi Indonesia Pendidikan terakhirnya adalah Sekolah Dasar

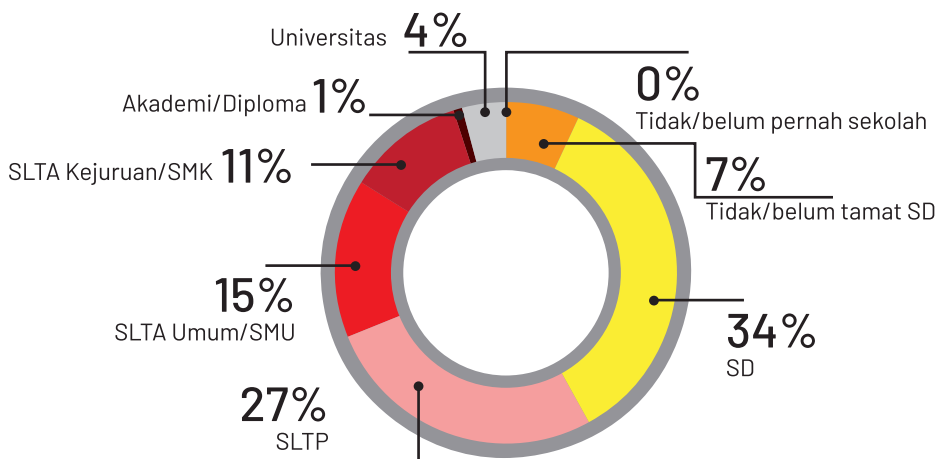
(Gambar 1). Hal tersebut menghasilkan tantangan tersendiri bagi pemerintah untuk mencetak tenaga kerja konstruksi yang handal untuk menghasilkan infrastruktur yang berkualitas.

Dalam rangka mencetak tenaga kerja konstruksi yang berkualitas, pemerintah menerbitkan Undang Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja dan Peraturan Pemerintah Nomor



Gambar 5.4.1. Jumlah Tenaga Kerja Konstruksi 10 Tahun Terakhir

Sumber : BPS, 2021



Gambar 5.4.2. Persentase Pendidikan Terakhir Tenaga Kerja Konstruksi Indonesia Tahun 2021

Sumber : BPS, 2021

14 Tahun 2021. Regulasi tersebut memberikan koridor bagi pemerintah pusat sebagai penanggung jawab dalam meningkatkan kompetensi, profesionalitas, dan produktivitas tenaga kerja konstruksi nasional serta partisipasi masyarakat jasa konstruksi. Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 2021, Pemerintah mengupayakan keikutsertaan masyarakat jasa konstruksi untuk melaksanakan sebagian kewenangan Pemerintah Pusat melalui Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi (LPJK). Salah satu peran masyarakat jasa konstruksi pada LPJK adalah penerbitan dan pencatatan sertifikasi kompetensi kerja konstruksi.

Sertifikasi kompetensi bagi seluruh tenaga kerja konstruksi, berdasarkan UU Jasa Konstruksi Nomor 2 Tahun 2017, wajib melalui proses uji kompetensi sesuai dengan standar kompetensi kerja. PP 14/2021, sebagai aturan turunannya, menjelaskan bahwa uji kompetensi dilaksanakan oleh Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP) melalui uji tulis, uji praktik, dan atau wawancara. LSP merupakan Lembaga yang telah mendapatkan lisensi dari Badan Nasional Sertifikasi Profesi dan dibentuk oleh asosiasi profesi terakreditasi serta Lembaga Pendidikan dan pelatihan kerja yang telah sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Lembaga Pendidikan yang dapat membentuk LSP adalah Sekolah Menengah Kejuruan dan Politeknik/Perguruan Tinggi. Perlu digarisbawahi, LSP dengan Lembaga Pendidikan sebagai pembentuknya hanya dapat memberikan layanan sertifikasi kepada peserta didik lulusan dari Lembaga Pendidikan tersebut. Perguruan Tinggi dapat memberikan layanan pada jenjang kualifikasi ahli, politeknik untuk jenjang analis atau teknisi, dan sekolah menengah pada



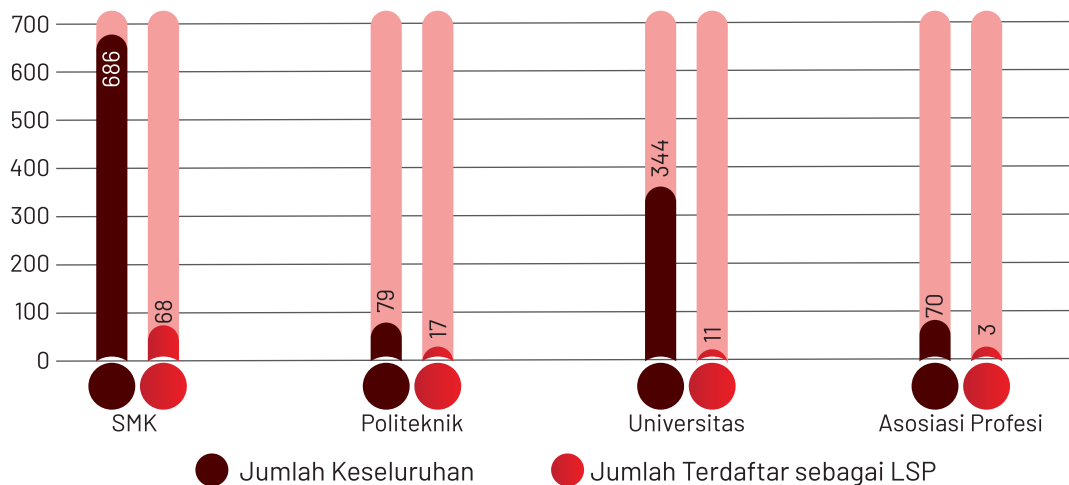
.....
Loading Test Jembatan Sei Alalak
Banjarmasin, Kalimantan Selatan



jenjang operator. Sedangkan Lembaga pelatihan yang dapat membentuk LSP adalah Lembaga pelatihan kerja swasta, Lembaga pelatihan kerja pemerintah, dan Lembaga pelatihan kerja perusahaan.

Lembaga sertifikasi profesi bentukan Lembaga Pendidikan dan Lembaga pelatihan tentunya memiliki koridor tertentu dalam melaksanakan fungsinya. Lembaga Pendidikan dan pelatihan wajib melakukan registrasi kepada Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat melalui LPJK. Di samping itu, Lembaga Pendidikan dan pelatihan wajib memiliki program Pendidikan dan/atau pelatihan di bidang jasa konstruksi, memiliki instruktur atau tenaga pengajar, serta sarana dan prasarana Pendidikan dan/atau pelatihan kerja sesuai pedoman pelatihan berbasis kompetensi suatu jabatan kerja. Hal-hal tersebut dijadikan persyaratan untuk menjamin kelayakan Lembaga sertifikasi profesi.

Terbaru, LPJK telah menerbitkan Surat Edaran Nomor 03/SE/LPJK/2021 tentang Pedoman Pemberian Rekomendasi Lisensi Lembaga Sertifikasi Profesi dan Pencatatan Lembaga Sertifikasi Profesi Terlisensi. Surat edaran ini merupakan pedoman dalam pemberian rekomendasi lisensi dan pencatatan LSP terlisensi agar proses tersebut dapat berjalan dengan tertib dan sesuai prosedur. Sesuai aturan tersebut, Lembaga sertifikasi profesi baru wajib mengajukan permohonan rekomendasi kepada Menteri. Menteri PUPR melalui LPJK memberikan rekomendasi lisensi kepada LSP, sehingga BNSP dapat memberikan lisensi. Dengan demikian, Lembaga sertifikasi profesi tersebut memiliki kewenangan penerbitan Sertifikasi Kompetensi Kerja Konstruksi. Setelah terlisensi, maka Lembaga sertifikasi profesi wajib mencatatkan diri kepada LPJK. Pada titik ini lah masyarakat jasa konstruksi dapat berperan dalam meningkatkan kompetensi, profesionalitas, dan produktivitas tenaga kerja konstruksi nasional.



Gambar 5.4.3. Perbandingan Jumlah Lembaga Pendidikan dan Asosiasi Profesi terhadap Jumlah Lembaga Pendidikan dan Asosiasi Profesi yang Terdaftar sebagai LSP
Sumber : BAN-PT, Pangkalan Pokok SMK, LPJK (2021)



Pada tahun 2021, baru terdapat 68 SMK, 17 Politeknik, 11 Universitas, dan 3 asosiasi profesi yang sudah membentuk LSP konstruksi terlisensi BNSP. Sedangkan jika dilihat dari potensinya, terdapat 686 SMK, 79 Politeknik, 344 Universitas yang memiliki Jurusan Teknik Sipil atau sejenis, dan 70 asosiasi profesi tersebar di seluruh Indonesia dan aktif mencetak lulusan calon tenaga kerja dan tenaga ahli setiap tahunnya. Hal ini mengindikasikan bahwa lembaga Pendidikan dan Pelatihan serta Asosiasi Profesi di Indonesia memiliki potensi yang besar dalam mencetak dan menjamin keberlanjutan Tenaga Kerja Konstruksi yang handal dan terliterasi dengan perkembangan teknologi. Kemampuan untuk beradaptasi dengan tuntutan lapangan pekerjaan tenaga Kerja Konstruksi yang dicetak tidak hanya diperoleh melalui pelatihan, tetapi juga melalui pelajaran, riset, dan praktik yang intensif selama masa studinya.

Saat ini, karena masih dalam masa Transisi Layanan Sertifikasi Badan Usaha dan Sertifikasi Kompetensi Kerja Jasa Konstruksi, berdasarkan SE Menteri PUPR Nomor 2 Tahun 2021 layanan sertifikasi masih dilaksanakan oleh LPJK hingga maksimal bulan Desember 2021. Ke depan, ketika layanan sertifikasi profesi sudah sepenuhnya dilakukan oleh LSP, tentu diperlukan pengembangan dari sistem serta standardisasi tenaga kerja agar tetap terus beradaptasi dengan perkembangan zaman. Dalam rangka mengisi keperluan tersebut, pemerintah diharapkan untuk tidak sepenuhnya lepas tangan dan mengoptimalkan insentif dalam kegiatan yang dilakukan oleh LPJK dan LSP.

Oleh karena itu, harapannya, pemerintah dapat mengoptimalkan potensi Lembaga Sertifikasi Profesi di Indonesia, baik secara kuantitas maupun kualitas. Dari sisi kuantitas, pemerintah diharapkan untuk terus merangkul masyarakat konstruksi untuk mengembangkan konstruksi industri sehingga tenaga kerja dan tenaga ahli Indonesia memiliki kompetensi yang baik dan kesempatan yang sama untuk berkontribusi pada industri konstruksi. Tidak terbatas pada optimalisasi kuantitas, LSP bersama pemerintah diharapkan untuk terus berkolaborasi dalam mengawal kualitas Tenaga Kerja Konstruksi yang tangguh dalam menjawab tantangan zaman sehingga kualitas infrastruktur yang dibangun di Indonesia meningkat dan bermanfaat bagi masyarakat.



PEMBERDAYAAN LEMBAGA PENDIDIKAN DAN PELATIHAN KERJA (LPPK) BIDANG JASA KONSTRUKSI DALAM RANGKA MEWUJUDKAN TENAGA KERJA KONSTRUKSI BERKUALITAS

Samsul Bakeri

Pejabat Fungsional Pembina Jasa Konstruksi Ahli Madya

Darti Tresnawati

Pejabat Fungsional Pembina Jasa Konstruksi Ahli Muda

PENDAHULUAN

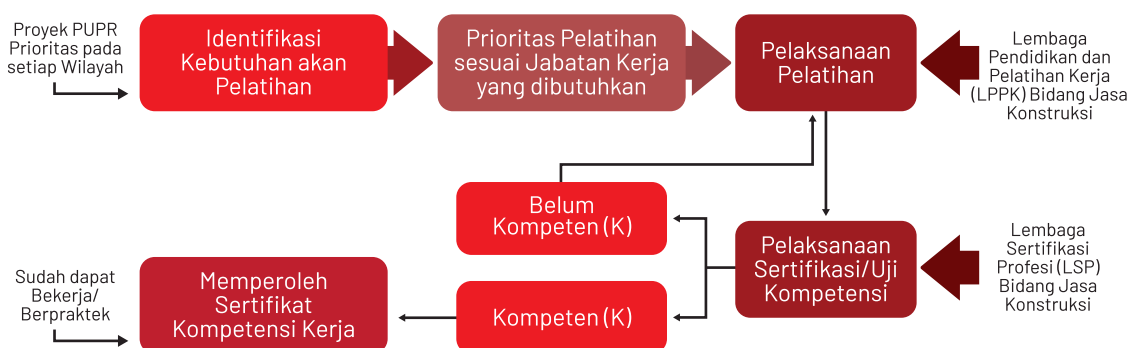
Saat ini, sektor konstruksi menghadapi salah satu isu yang perlu direspon serius, yaitu terkait dengan rendahnya kualitas pekerjaan konstruksi. Kondisi ini ditandai dengan hasil pekerjaan konstruksi yang cepat rusak, serta munculnya beberapa kasus kecelakaan konstruksi dan kegagalan bangunan. Walaupun kegagalan bangunan maupun kecelakaan konstruksi bisa terjadi karena faktor alam, tetapi faktor *human error* hingga kini masih dominan menjadi penyebab utama, baik pada sisi perencanaan, pelaksana, pengawas, maupun pengguna jasa. Inilah

bukti begitu pentingnya peranan tenaga kerja konstruksi yang kompeten dan berdaya saing dalam menentukan keberhasilan pembangunan infrastruktur. Kesiapan tenaga kerja konstruksi sangatlah penting dalam menunjang proses penyelenggaraan pekerjaan konstruksi yang berkualitas, aman, dan berkelanjutan. Kunci dari usaha untuk menciptakan keunggulan tenaga kerja konstruksi terletak pada peningkatan kompetensi. Tuntutan akan tenaga kerja konstruksi yang kompeten dan kompetitif akan semakin besar seiring laju permintaan masyarakat akan produk infrastruktur yang berkualitas.

Tenaga kerja konstruksi kompeten ditandai dengan tenaga kerja konstruksi yang memiliki sertifikat kompetensi kerja dimana sertifikat kompetensi ini diperoleh melalui uji kompetensi sesuai dengan standar kompetensi kerja. Upaya pemerintah dalam menjamin pelaksanaan pekerjaan konstruksi berkualitas dari sisi tenaga kerja konstruksi dapat dilihat dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 Tentang Jasa

Konstruksi pasal 70 ayat (1) setiap tenaga kerja konstruksi yang bekerja di bidang jasa konstruksi wajib memiliki Sertifikat Kompetensi Kerja; (2) Setiap Pengguna Jasa dan /atau Penyedia Jasa wajib mempekerjakan tenaga kerja konstruksi yang memiliki sertifikat kompetensi kerja sebagaimana dimaksud pada ayat (1).

Terdapat tiga cara untuk melakukan sertifikasi kompetensi kerja yaitu (1) sertifikasi kompetensi kerja yang didahului dengan pelaksanaan pelatihan; (2) sertifikasi kompetensi kerja yang didahului dengan pelaksanaan bimbingan teknis; dan (3) sertifikasi kompetensi kerja tanpa didahului dengan pelaksanaan pelatihan maupun bimbingan teknis. Pada proses sertifikasi yang didahului dengan pelaksanaan pelatihan, maka peran Lembaga Pendidikan dan Pelatihan Kerja (LPPK) menjadi sangat penting karena LPPK menjadi tumpuan bagi tercetaknya tenaga kerja konstruksi yang kompeten. Proses bisnis pelaksanaan uji sertifikasi yang diawali dengan pelaksanaan pelatihan dan diakhiri dengan uji kompetensi tertera pada gambar berikut:



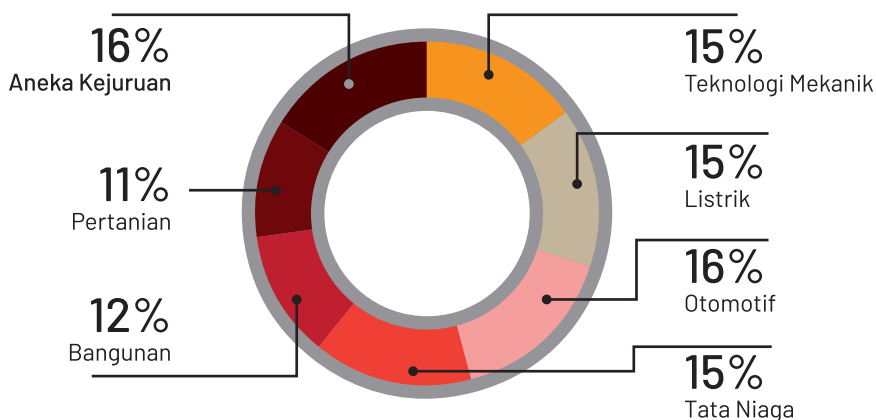
Gambar 5.5.1. Keterkaitan Pelatihan dengan Sertifikasi Kompetensi Kerja

MENGENAL LEBIH DEKAT PERBEDAAN LEMBAGA PENDIDIKAN DAN PELATIHAN KERJA (LPPK) BIDANG JASA KONSTRUKSI VS LEMBAGA PELATIHAN KERJA (LPK) DAN LEMBAGA KURSUS DAN PELATIHAN (LPK)

Secara umum masyarakat sering mengenal istilah Balai latihan Kerja (BLK), Lembaga Pelatihan kerja (LPK), Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) dan Lembaga Kursus dan Pelatihan (LKP). Lembaga Pelatihan Kerja (LPK) merupakan lembaga yang menginduk pada Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi (Kemenakertrans) dan harus mendapatkan izin dari Dinas Tenaga Kerja di masing-masing wilayah saat ini melalui OSS (Peraturan Menteri Ketenagakerjaan RI Nomor 17 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Perizinan Dan Pendaftaran Lembaga Pelatihan Kerja). Dalam pasal 9 Permen Nakertrans Nomor 17 Tahun 2016, disebutkan bahwa LPK yang telah memperoleh izin dalam jangka waktu 3 tahun wajib memenuhi standar mutu LPK yang diterbitkan oleh Lembaga Akreditasi Lembaga Pelatihan Kerja [LA-LPK].

Sedangkan lembaga kursus dan pelatihan (LKP) menginduk pada Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan. LKP harus mendapatkan izin dari Dinas Pendidikan setempat. Sesuai dengan PP No. 57 TAHUN 2021 Tentang Standar Nasional Pendidikan, pasal 50 dan pasal 51, LKP tidak lagi diakreditasi oleh BAN PAUD dan PNF, yang diakreditasi oleh BAN PAUD dan PNF adalah satuan pendidikan anak usia dini, satuan pendidikan pada jenjang pendidikan dasar dan menengah, program pendidikan kesetaraan, satuan pendidikan jenjang pendidikan tinggi dan program pendidikan pada jenjang pendidikan tinggi.

Data dari Kementerian Ketenagakerjaan c.q Dirjen Pembinaan Pelatihan dan Produktivitas (Binalatas) pada Maret 2018 menyatakan bahwa BLK/UPT/UPTD yang terdaftar di Kementerian Ketenagakerjaan ada 171 lembaga, dengan jenis jurusan yang sangat beragam, yaitu: Teknologi Mekanik, Listrik, Otomotif, Tata Niaga, Bangunan, Pertanian dan Aneka Kejuruan lainnya. Satu BLK/UPT/UPTD bisa memiliki beberapa jurusan. Total jumlah jurusan mencapai 1.023 jurusan, dimana



Gambar 5.5.2. Peta Jurusan pada BLK/UPT/UPTD

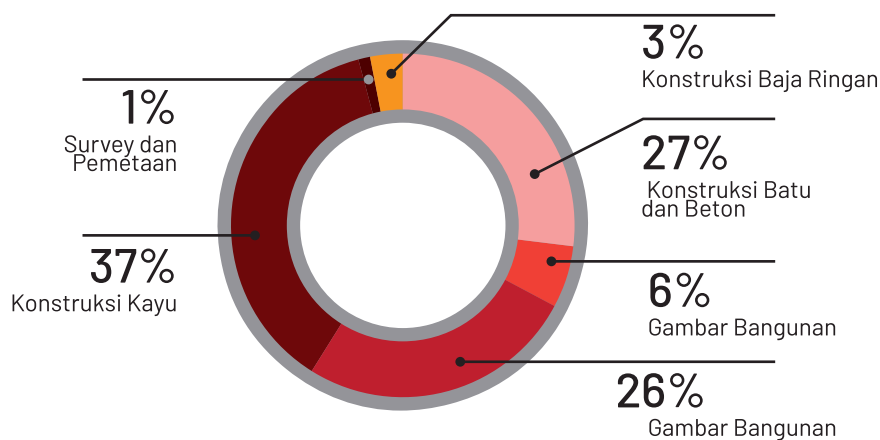
Sumber : Ditjen Binalatas, Kementerian Ketenagakerjaan, Maret 2018



jurusan Konstruksi atau Bangunan adalah kurang lebih 12% nya atau diselenggarakan oleh 119 BLK/UPT/UPTD. Secara rinci tergambar dalam Gambar 5.5.2.

Namun dalam terminologi Kementerian Ketenagakerjaan, jurusan di bidang Bangunan meliputi Furniture, Konstruksi Batu dan Beton, Survey dan Pemetaan, Gambar Bangunan, Konstruksi Kayu, Konstruksi Baja Ringan dan Pekerjaan Gypsum. Penelusuran lebih lanjut dilakukan pengecekan terhadap BLK/ UPT/ UPTD yang benar-benar konstruksi. Hasilnya hanya ada 76 BLK/UPT/UPTD yang bergerak dalam bidang konstruksi dengan mengecualikan jurusan Furniture. Terdapat 102 jurusan di bidang Bangunan yang diselenggarakan oleh 76 BLK/UPT/UPTD tersebut, karena banyak yang menyelenggarakan lebih dari 1 jurusan dalam 1 BLK/UPT/UPTD. Tiga jurusan yang paling banyak diselenggarakan adalah Konstruksi Kayu (37%), disusul kemudian Konstruksi Batu dan Beton (27%) serta Gambar Bangunan (26%).

Tidak jauh berbeda dengan BLK, LPK, UPTD dan LKP, Lembaga Pendidikan dan Pelatihan Kerja (LPPK) bidang jasa konstruksi merupakan lembaga pendidikan dan atau pelatihan yang memiliki program pendidikan dan/atau pelatihan di bidang jasa konstruksi yang diakui oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Undang-Undang Nomor 2 tahun 2017 pasal 69 ayat 4 menyatakan bahwa pelatihan tenaga kerja konstruksi sebagaimana dimaksud pada ayat 1 diselenggarakan oleh LPPK sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Pasal 69 ayat 5, LPPK sebagaimana dimaksud pada ayat 4 diregistrasi oleh Menteri. Jadi Menteri melalui LPJK melakukan registrasi terhadap LPPK yang telah memiliki izin dan/atau terakreditasi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Selanjutnya Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 2021, pasal 30, LPPK meliputi Lembaga Pendidikan {SMK dan Perguruan Tinggi} serta Lembaga Pelatihan Kerja {LPK swasta, LPK Pemerintah, LPK perusahaan}. Jadi LPPK baik dari Lembaga Pendidikan maupun



Gambar 5.5.3. Peta Jurusan Bidang Bangunan pada BLK/UPT/UPTD

Sumber : Ditjen Binalatas, Kementerian Ketenagakerjaan, Maret 2018

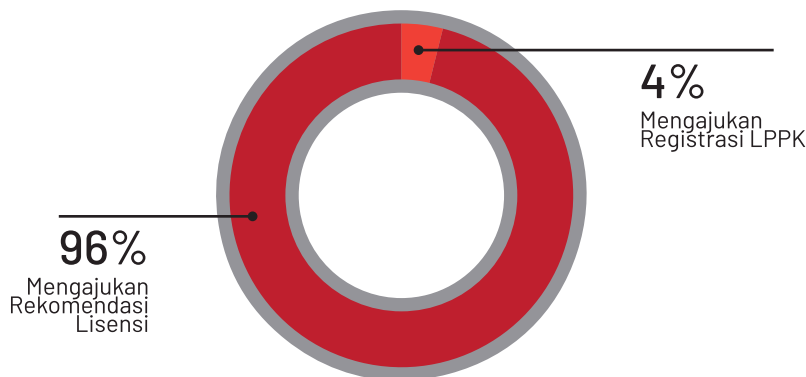
Lembaga Pelatihan Kerja bidang jasa konstruksi wajib melakukan registrasi yang merupakan salah satu syarat diakuinya sebagai LPPK di bidang jasa konstruksi. Sesuai dengan PP Nomor 14 tahun 2021 dan Surat Edaran LPJK Nomor 7 Tahun 2021, Tentang Pedoman Teknis Registrasi LPPK Bidang Jasa Konstruksi, LPPK diwajibkan mengajukan permohonan registrasi ke LPJK melalui laman <http://siki.pu.go.id>. Sampai dengan 25 Agustus 2021, baru ada satu lembaga pendidikan dan pelatihan kerja yang mengajukan daftar permohonan registrasi lembaga pelatihan kerja ke LPJK yaitu Lembaga Pelatihan Kerja {LPK} Aptakindo dengan mengajukan 6 program pelatihan dalam registrasi LPPK.

Jika dibandingkan antara lembaga sertifikasi profesi (LSP) yang mengajukan rekomendasi lisensi ke LPJK dengan LPPK yang mengajukan registrasi ke LPJK, maka jumlah LPPK yang mengajukan registrasi sangat sedikit. Sampai dengan saat ini, terdapat 24 LSP yang mengajukan rekomendasi lisensi dan hanya 1 LPK yang mengajukan registrasi (LPJKN, Agustus 2021). Melihat hal ini tentunya

diperlukan campur tangan pemerintah untuk mendorong masyarakat agar mau membentuk LPPK dan meregistrasikan LPPK nya kepada LPJK. Keterlibatan pemerintah sangat penting mengingat LPPK merupakan salah satu gerbong dalam menciptakan tenaga kerja konstruksi yang kompeten.

LPPK sangat berjasa dalam pengembangan sumber daya manusia, maka pemerintah harus mendorong agar banyak terbentuk LPPK bidang jasa konstruksi. Masyarakat harus didorong, dipermudah untuk mendirikan LPPK, dan dibina secara terus menerus serta diberikan insentif. Pembinaan yang berkelanjutan atau terus menerus kepada LPPK diperlukan agar LPPK bisa hidup dan berkembang dengan baik, mengapa demikian karena penyelenggaraan kegiatan pelatihan ini tidak banyak menguntungkan secara finansial dibandingkan dengan bisnis lainnya termasuk kegiatan sertifikasi kompetensi.

Keberhasilan pengembangan SDM atau peningkatan kompetensi SDM oleh LPPK, banyak tergantung kepada kualitas instruktornya. Oleh karena itu pembinaan dan peningkatan



Gambar 5.5.4. Peta Perbandingan Jumlah yang Melakukan Registrasi LPPK dan Mengajukan Rekomendasi Lisensi LSP



.....
Trans Sumatera Pekanbaru - Dumai

kualitas instruktur sangatlah diperlukan, Kualitas instruktur dalam menguasai materi ajar dan dalam memahami karakter siswa dalam rangka mentransfer *knowledge* dan *skill* menjadi kunci utama dalam pembelajaran dan pelatihan termasuk bagaimana memilih metode pembelajaran yang baik yang cocok sesuai karakter siswa dan sesuai dengan jenjang keterampilan dan keahlian yang ingin dicapainya.

Pencapaian pembelajaran tidak tergantung dari waktu pembelajaran saja tetapi bagaimana pemenuhan gap kompetensi itu dapat dicapai. Berapa lama waktu yang diperlukan untuk mencapai gap tersebut tergantung dari pada input peserta jadi tidak tergantung dari berapa jam pelajaran atau jpl dan berapa dana. Biasanya LPPK, karena keterbatasan waktu dan dana, untuk dapat mencapai gap kompetensi menuju kompetensi yang ingin dicapai, maka LPPK membuat kriteria peserta yang dapat memasuki

pelatihan jenis tertentu. Untuk itu, ditentukanlah syarat-syarat peserta dan juga dilakukan dengan tes awal. Hal itu diperlukan untuk menyamakan besaran gap kompetensi yang ingin dicapai dalam waktu tertentu.

Metode pelatihan yang baik adalah metode pelatihan yang berbasis kompetensi yang berdasarkan standar kompetensi dan instruktur pun sudah memiliki bukti kompetensi teknis apa yang diajarkan (SKA/ SKT) serta bukti kompetensi sebagai pengajar (sertifikat). Metode pelatihan berbasis kompetensi atau PBK menitikberatkan pada kompetensi siswa didiknya. PBK biasanya diakhiri dengan uji kompetensi sesuai dengan Standar Kompetensi Kerja Nasional Indonesia atau SKKNI. Jadi LPPK yang baik adalah LPPK yang didukung oleh manajemen yang baik dan profesional serta instruktur yang berkualitas, sarana dan prasarana yang sesuai kebutuhan yaitu yang sesuai dengan

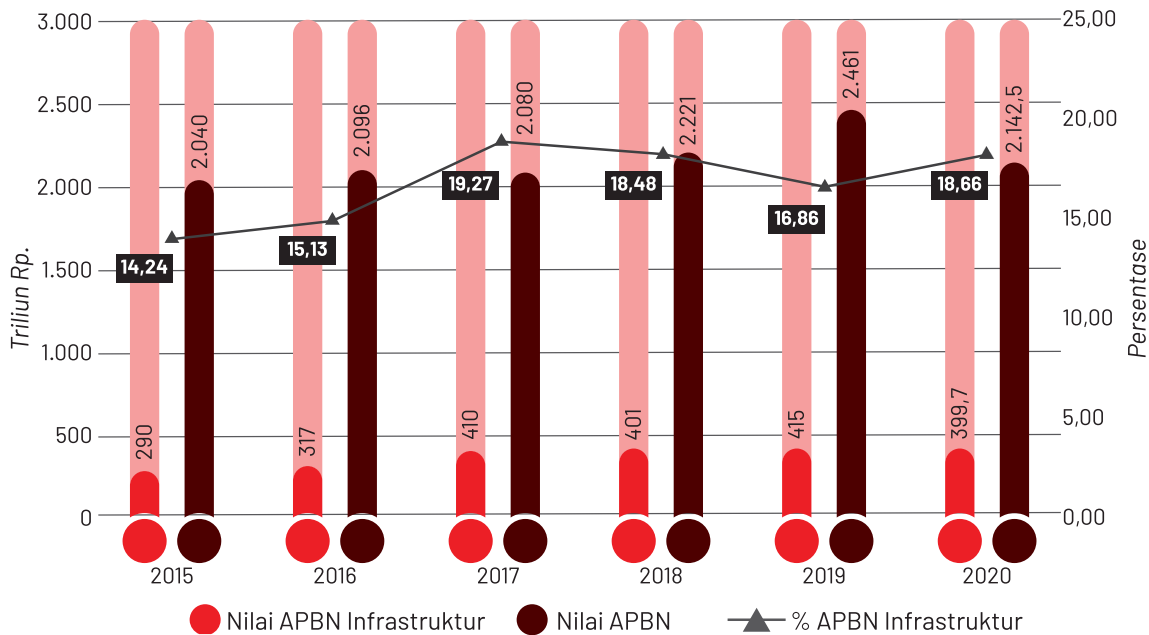
jenis atau jenjang pelatihan misalnya ruang kelas, *workshop*, peralatan alat peraga, alat simulasi dan alat praktek.

ARAH PENGEMBANGAN PENINGKATAN PERAN LPPK KE DEPAN

Rata-rata persentase anggaran infrastruktur dalam kurun waktu 2015 sd 2020 meningkat sebesar 17,11% (Statistik Indonesia, 2017, 2020, 2021). Sektor konstruksi masih menjadi salah satu

andalan dalam mendorong pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan taraf hidup masyarakat. Hal ini mengingat pembangunan infrastruktur multiplier effect yang sangat besar antara lain daya saing investasi yang semakin kuat.

Tidak dapat dipungkiri pandemi COVID-19 berdampak pada seluruh sektor termasuk konstruksi. Dalam rangka menstabilkan perekonomian yang terdampak akibat adanya pandemi COVID-19, Pemerintah meluncurkan



Nilai Anggaran Infrastruktur rata-rata meningkat dari tahun ke tahun. Rata-rata persentase Anggaran Infrastruktur terhadap total APBN (2015-2020) adalah 17,11%

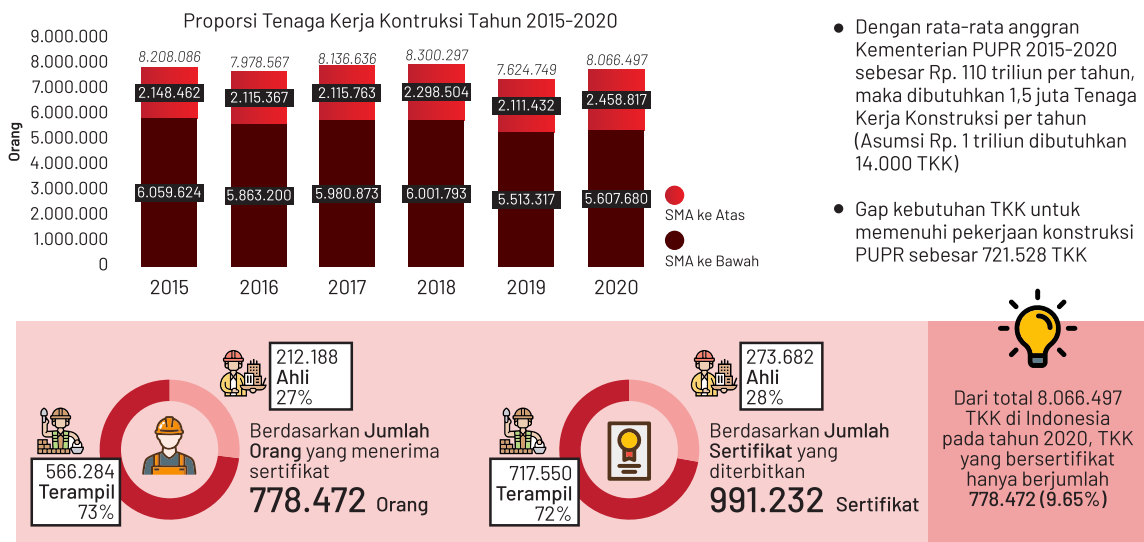
Gambar 5.5.5. Nilai APBN dan Anggaran Infrastruktur Tahun 2015 sd. 2020

Sumber : Buku Informasi Statistik Jasa Konstruksi & Capaian Pembinaan Konstruksi 2015-2020, DJBK 2021



lima program utama pada tahun 2021 yaitu : (1) Ketahanan Pangan di Kalteng, Sumut dan NTT; (2) dukungan Pengembangan Kawasan Industri di Batang(Jateng) dan Subang(Jabar); (3) dukungan pengembangan 5 destinasi pariwisata super prioritas (Danau Toba, Borobudur, Mandalika, Labuan Bajo dan Manado-Likupang); (4) Program Padat Karya Tunai di seluruh Indonesia; dan (5) penyelesaian tugas khusus dan proyek strategis nasional yang diberikan. Program tersebut bertujuan untuk memperluas kesempatan kerja, mengurangi angka pengangguran (termasuk yang mengalami PHK) dan mempertahankan daya beli masyarakat terdampak pandemi COVID-19, melalui 20 kegiatan dengan anggaran sebesar Rp23.24 triliun dengan perkiraan serapan tenaga kerja sebesar 1.23 juta (sumber: bahan informasi rakor dengan Kemenko Perekonomian, PUPR 19 Februari 2021).

Di sisi lain, dalam rangka memenuhi kebutuhan masyarakat akan hasil konstruksi, ketersediaan tenaga kerja konstruksi kompeten menjadi sangat strategis. Dari total 8.066.497 TKK di Indonesia pada tahun 2020 (sumber BPS 2020), tenaga kerja yang bersertifikat hanya berjumlah 1.004.581 yang terdiri dari SKA ahli sejumlah 273.343 dan SKT 731.238 (Sumber LPJK, Agustus 2021). Jika dilihat dari jumlah TKK bersertifikat mengindikasikan bahwa tenaga kerja konstruksi pada *level* terampil masih mendominasi dalam pelaksanaan konstruksi. Definisi tenaga terampil adalah tenaga kerja yang lebih banyak menggunakan kemampuan motorik kasarnya dalam melakukan pekerjaan. Untuk dapat terus mengasah kemampuannya dan *up date* terhadap perkembangan teknologi, tenaga kerja konstruksi terampil ini harus dilatih secara kontinyu agar kompetensinya sesuai dengan yang dibutuhkan sektor konstruksi.



Gambar 5.5.6. Tenaga Kerja Konstruksi Tahun 2015-2020

Sumber : Buku Informasi Statistik Jasa Konstruksi & Capaian Pembinaan Konstruksi 2015-2020, DJBK 2021

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Kesimpulan:

1. Pemerintah perlu campur tangan dalam mendorong tersedianya Lembaga Pendidikan dan Pelatihan Kerja (LPPK). Kelonggaran aturan tentang pendirian dan operasionalisasi LPPK, pada satu sisi menjadi pendorong berdirinya LPPK, tetapi pada sisi yang lain bisa menjadi boomerang tersendiri jika mengabaikan mutu, sehingga proses registrasi harus berjalan sesuai aturan tanpa pandang bulu. Selain itu, *monitoring* dan evaluasi wajib dilakukan secara berkala sebagai penerapan fungsi kontrolnya. Dengan kondisi yang ada memungkinkan banyaknya LPPK yang akan mengajukan registrasi di Kementerian PUPR. Kondisi ini harus secara dini diantisipasi agar lembaga baru yang muncul bukan menambah masalah baru namun akan semakin mewarnai dunia konstruksi apalagi jika jurusan di bidang konstruksinya semakin beragam.
2. Infrastruktur standar LPPK (instruktur, media pembelajaran, kurikulum, *workshop*, alat peraga, simulasi dll) perlu ditetapkan.
3. *Monitoring* dan Evaluasi secara berkala perlu dilakukan oleh Pemerintah.
4. Pembinaan kepada LPPK berupa pemberdayaan oleh Ditjen Bina Konstruksi sangat diperlukan. Pemberdayaan dapat dilakukan melalui Balai Jasa Konstruksi Wilayah dalam bentuk:
 - a. Bantuan penyusunan standar kompetensi kerja dan materi pelatihan;
 - b. Bantuan penyiapan program pelatihan berbasis kompetensi;
 - c. Bantuan sumber daya instruktur pelatihan serta manajer pelatihan (*course director/ CD*); dan
 - d. Bantuan pelaksanaan pelatihan tenaga kerja konstruksi yang bersifat strategis dan/atau pelatihan percontohan.
5. Program pemberdayaan sebagaimana di atas, harus dibarengi dengan pengawasan. Hal ini untuk meningkatkan mutu LPPK yang dampaknya akan meningkatkan mutu penyelenggaraan pelatihan dan pada akhirnya diharapkan dapat meningkatkan mutu





Jembatan Soekarno,
Manado, Sulawesi Utara

Rekomendasi:

1. Perlu dipetakan Lembaga Pendidikan dan Pelatihan Kerja baik yang berasal dalam naungan kementerian ketenagakerjaan, kementerian pendidikan, BUMN maupun swasta.
2. Perlu menyusun program yang insentif terkait pembinaan kepada LPPK.

REFERENSI

- Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja.
- Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi.
- Peraturan Pemerintah 14 Tahun 2021 tentang Perubahan atas PP 20 tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan UU No.2 Tahun 2017.
- Peraturan Pemerintah Nomor 10 Tahun 2018 Terkait BNSP.
- Peraturan Badan Nasional Sertifikasi Profesi Nomor 02/BNSP/III/2014, Pedoman Pembentukan Lembaga Sertifikasi Profesi.
- Peraturan Menteri PUPR Nomor 24 Tahun 2014 Terkait Pelatihan Berbasis Kompetensi.
- Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Nomor 11 Tahun 2013 tentang Pedoman Penyelenggaraan Sislatkernas di Daerah.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 9 Tahun 2020 tentang Pembentukan Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 10 Tahun 2020 tentang Akreditasi Asosiasi Badan Usaha Jasa Konstruksi, Asosiasi Profesi Jasa Konstruksi, dan Asosiasi terkait Rantai Pasok Jasa Konstruksi
- Keputusan Menteri PUPR Nomor 1410/KPTS/M/2020 tentang Asosiasi Badan Usaha Jasa Konstruksi, Asosiasi Profesi Jasa Konstruksi, Dan Asosiasi terkait Rantai Pasok Jasa Konstruksi Terakreditasi.
- Keputusan Dirjen Binalatas Nomor 181 tahun 2013 tentang Pedoman Penyusunan Modul Pelatihan Berbasis Kompetensi.
- Keputusan Dirjen Binalatas Nomor 185 tahun 2013 tentang Pedoman Penyusunan Program Pelatihan Berbasis Kompetensi.
- Pedoman Alredotaso : Lembaga Pelatihan Kerja, LALPK, September 2013.
- Peraturan Presiden Nomor .8 Tahun 2012 tentang Kerangka Kualifikasi Nasional Indonesia (KKNI).
- Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2006 tentang Sistem Pelatihan Kerja Nasional.
- Surat Edaran LPJK Nomor 7/SE/LPJK/2021, Pedoman Teknis Registrasi Lembaga Pelatihan Kerja Bidang Jasa Konstruksi.
- Surat Edaran Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Nomor 03/SE/LPJK/2021 tentang Pedoman Pemberian Rekomendasi Lisensi Lembaga Sertifikasi (LSP), Dan Pencatatan Lembaga Sertifikasi (LSP) Terlisensi.
- Buku informasi statistik jasa konstruksi & capaian pembinaan konstruksi 2015-2020, DJBK 2021.



.....
Pembangunan Flyover Klonengan,
Brebes, Jawa Tengah



PERAN STRATEGIS JABATAN FUNGSIONAL DALAM ERA BARU PENYELENGGARAAN JASA KONSTRUKSI

Yaya Supriyatna Sumadinata

Pejabat Fungsional Pembina Jasa Konstruksi Ahli Utama

Fariroh

Pejabat Fungsional Pembina Jasa Konstruksi Ahli Madya

Teni Agustina

Pejabat Fungsional Pembina Jasa Konstruksi Ahli Muda

PENDAHULUAN

Sektor konstruksi telah memberikan kontribusi pada PDB Indonesia sekitar 10%. Semakin besar pembangunan infrastruktur, semakin besar pula potensi peningkatan PDB. Penyelenggaraan konstruksi di Indonesia akan terus meningkat sejalan dengan peningkatan kesejahteraan bangsa. Presiden RI Joko Widodo dalam pidatonya ketika menyampaikan Visi Indonesia di Sentul pada tanggal 14 Juli 2019 menyatakan ***"Pembangunan infrastruktur akan terus kita lanjutkan. Infrastruktur yang besar sudah kita bangun, ke depan akan kita bangun lebih cepat. Infrastruktur seperti jalan tol, kereta api, kita sambungkan dengan kawasan industri rakyat, ekonomi khusus, pariwisata, persawahan, perkebunan, perikanan. Arahnya harus ke sana, fokusnya harus ke sana,"*** (setneg.go.id).

Sugiarto, 29/08/19). Selanjutnya dalam pidato Presiden Republik Indonesia di hadapan Majelis Permusyawaratan Rakyat pada tanggal 20 Oktober 2019 menyampaikan salah satu visinya terkait dengan penyederhanaan birokrasi yaitu dengan pengalihan jabatan struktural ke dalam jabatan fungsional. Penyederhanaan Birokrasi tersebut kemudian diwujudkan dalam Perpres RI Nomor 27 Tahun 2020 tentang Kementerian PUPR, sebagaimana dalam kedudukan, tugas dan fungsi Kementerian PUPR, menindaklanjuti hal tersebut Kementerian PUPR mengurangi jabatan administrator dan pengawas dalam konfigurasi struktur organisasi dan tata laksana, dan mengisinya dengan jabatan fungsional.

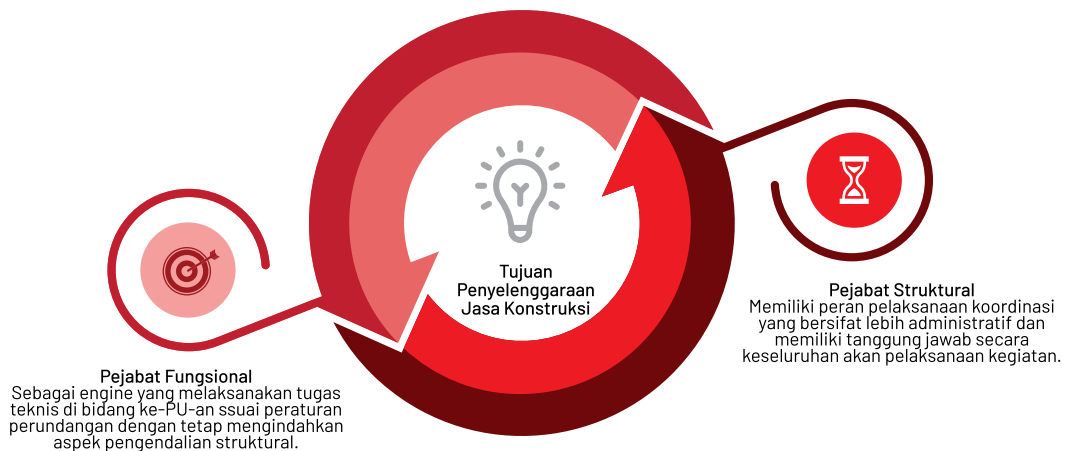
Kedudukan Jabatan Fungsional

Sesuai dengan PP No. 11 Tahun 2017 tentang Manajemen Pegawai Negeri Sipil, jabatan PNS terdiri atas Jabatan Administrasi, Jabatan Fungsional dan Jabatan Pimpinan Tinggi. Sesuai arahan Bapak Menteri PUPR, pejabat fungsional merupakan *engine* pelaksana tugas teknis di

bidang ke-PU-an sedangkan pejabat struktural merupakan *casing* yang bertugas melaksanakan tugas secara manajerial.

Untuk lebih memudahkan pengelompokan jabatan PNS terdiri atas jabatan struktural yang terdiri atas Jabatan Administrasi dan Jabatan Pimpinan Tinggi, dan Jabatan Fungsional. Perbedaan utama jabatan struktural dan jabatan fungsional dalam organisasi pemerintahan sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.6.1.

Merujuk perbedaan karakteristik jabatan pada tabel tersebut, tugas utama pejabat struktural adalah untuk menjamin tercapainya visi, misi, dan program organisasi, sedangkan pejabat fungsional sebagai pelaksana operasional yang mengacu pada program kegiatan organisasi yang ditetapkan oleh pejabat struktural. Setiap awal tahun, pejabat struktural menuangkan program organisasi dalam sasaran kinerja pegawai (SKP), dan berdasarkan SKP struktural tersebut, pejabat fungsional menyusun SKP fungsional.



Gambar 5.6.1. Pembagian Peran Jabatan Fungsional dan Jabatan Struktural

Sumber : Arahan Bapak Menteri PUPR, 2020

Dengan demikian, walaupun pendekatan kerja pejabat fungsional lebih bersifat mandiri, tetapi tetap sejalan dengan kepentingan organisasi yang tertuang dalam SKP fungsional tersebut.

Jabatan Fungsional Pembina Jasa Konstruksi

Jabatan Fungsional Pembina Jasa Konstruksi (JF PJK) dibentuk berdasarkan Permen PAN No. 38 Tahun 2013. Rumusan tugas pokoknya mengacu pada UU No. 18 Tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi. Pasca penerbitan Permen ini, pada tahun 2017 terbit UU No. 2 Tahun 2017, PP No. 11 Tahun 2017, dan visi Presiden RI terkait dengan pengarusutamaan pada jabatan fungsional, maka saat ini sedang diproses revisi Permen PAN No. 38 Tahun 2013 untuk disesuaikan dengan lingkup fungsi dan tugas pembinaan jasa konstruksi yang baru dan manajemen pembinaannya. JF PJK dapat ditempatkan di seluruh kementerian, lembaga, dan dinas baik di Pusat maupun di daerah dengan lingkup tugas Bidang Pembinaan Jasa Konstruksi. JF PJK masuk dalam kelompok keahlian manajerial, terdiri atas Ahli Pratama, Ahli Muda, Ahli Madya dan Ahli Utama. Latar

belakang keilmuan JF PJK meliputi teknik dan pendidikan teknik terkait konstruksi, ekonomi, dan hukum. Unsur tugas utama JF PJK terdiri atas: penyusunan program, penyusunan NSPK, pemberdayaan, pengawasan, pengembangan dan pelaksanaan kebijakan bidang pembinaan jasa konstruksi.

ERA BARU PENYELENGGARAAN JASA KONSTRUKSI

Melalui proses panjang dan berliku, akhirnya pada era reformasi tahun 1999 masyarakat jasa konstruksi Indonesia memiliki Undang-Undang No. 18 tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi. Berdasarkan UU No.18 Tahun 1999 tersebut dibentuk Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi (LPJK), penyedia jasa konstruksi yang terdiri atas badan usaha jasa konstruksi (BUJK), dan tenaga kerja konstruksi (TKK) wajib memiliki sertifikat, dan BUJK wajib memiliki izin usaha jasa konstruksi yang diterbitkan pemerintah daerah kabupaten/kota. Berdasarkan urusan pokok tersebut, lingkup pengaturan jasa konstruksi hanya di seputar LPJK, pengguna

Tabel 5.6.1. Jabatan Struktural Vs Jabatan Fungsional

Uraian	Jabatan Struktural	Jabatan Fungsional
Per definisi terkait dengan fungsi dan tugas	Pelayanan publik serta administrasi pemerintahan dan pembangunan	Pelayanan fungsional berdasarkan peta keahlian dan keterampilan tertentu.
Sifat pelaksanaan tugas dan fungsi	Manajerial	Operasional
Tanggung Jawab	Pengelola visi, misi, dan program	Pelaksana program
Pengembangan Karier	Penugasan dalam Jabatan	Perolehan angka kredit
Arahan Menteri PUPR	Sebagai <i>casing</i>	Sebagai <i>engine</i>
Keprofesian	Tidak wajib menjadi anggota profesi	Wajib menjadi anggota profesi
Pendekatan kerja	Koordinasi untuk mengintegrasikan seluruh keahlian dan keterampilan	Mandiri sesuai dengan keahlian dan keterampilannya

Sumber : (Data diolah dari PP Nomor 11 Tahun 2017)



jasa dan penyedia jasa. Dengan lingkup yang terbatas tersebut, selama 17 tahun penerapan UU No. 18 Tahun 1999, kondisi konstruksi nasional tidak mengalami perubahan yang signifikan, seperti berjalan di tempat. Atas inisiatif DPR, setelah dilakukan pembahasan panjang dan mendapatkan masukan dari seluruh unsur masyarakat jasa konstruksi, pada bulan Februari 2017 diterbitkan UU No. 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi sebagai pengganti UU No. 18 Tahun 1999.

Industri Konstruksi

Sebagaimana amanat UU No. 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi, maka Pengaturan jasa konstruksi meliputi:

- a. Pembagian wewenang dan pembagian peran kelembagaan dalam pembinaan jasa konstruksi baik di pemerintahan maupun masyarakat jasa konstruksi.
- b. Pemilik/ penanggung jawab bangunan
- c. Pengguna jasa konstruksi
- d. Penyedia jasa konstruksi yang terdiri atas penyedia jasa konsultansi, penyedia jasa pekerjaan konstruksi, dan penyedia jasa pekerjaan konstruksi terintegrasi.
- e. Pengelolaan kemampuan usaha jasa konstruksi dan kompetensi tenaga kerja konstruksi
- f. Pengelolaan rantai pasok material, peralatan dan teknologi konstruksi
- g. Penyelenggaraan konstruksi yang meliputi pengadaan jasa konstruksi; penerapan standar keamanan, keselamatan, kesehatan, dan keberlanjutan konstruksi; penerapan manajemen penyelenggaraan konstruksi terkait dengan pengendalian, mutu, waktu, dan biaya; pengelolaan kontrak konstruksi; dan
- h. pembangunan sistem jasa konstruksi terintegrasi.

Melihat cakupan pengaturan jasa konstruksi tersebut, yang meliputi *input* – proses – dan produk jasa konstruksi, maka ruang lingkup UU No. 2 Tahun 2017 dapat dikatakan meliputi industri konstruksi yang penyelenggaranya meliputi pemerintah dan masyarakat jasa konstruksi. Mendahului terbitnya UU No. 2 Tahun 2017, pada tahun 2015 Kementerian PUPR telah mengubah unit organisasi Badan Pembinaan Konstruksi menjadi Direktorat Jenderal Bina Konstruksi. Perubahan unit organisasi tersebut mengindikasikan bidang jasa konstruksi yang semula untuk mendukung pengelolaan sektor infrastruktur di lingkungan PUPR menjadi sektor tersendiri yang mendukung penyelenggaraan jasa konstruksi secara nasional,

Tantangan Pembinaan dan Pengawasan Jasa Konstruksi

Reformasi yang terjadi dalam penyelenggaraan jasa konstruksi yang ditandai dengan perubahan lingkup penyelenggaraan jasa konstruksi dalam UU No. 2/2017 menimbulkan tantangan baru.

- a. Perlu menyusun program jangka panjang berupa peta jalan yang dapat memberikan arah pertumbuhan dan perkembangan jasa konstruksi dalam rangka mewujudkan:
 - 1) Struktur usaha yang kukuh, andal dan berdaya saing tinggi
 - 2) Hasil jasa konstruksi berupa bangunan gedung dan bangunan sipil yang berkualitas,
- b. Perlu meningkatkan kapasitas penyelenggaraan jasa konstruksi yang efisien, efektif dan berkelanjutan, meliputi:
 - 1) Penyediaan standar kontrak yang mampu menjamin kesetaraan pengguna dan penyedia jasa
 - 2) Peningkatan kegiatan pengendalian dan pengawasan penyelenggaraan

- jasa konstruksi untuk meningkatkan kepatuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- c. Perlu meningkatkan partisipasi masyarakat jasa konstruksi meliputi:
- 1) Pembangunan LPJK yang kredibel sebagai lembaga pemerintahan non struktural
 - 2) Pelibatan masyarakat jasa konstruksi dalam pengawasan pelaksanaan dan hasil penyelenggaraan konstruksi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- d. Perlu menata sistem jasa konstruksi yang mampu mewujudkan keselamatan publik dan menciptakan kenyamanan lingkungan terbangun meliputi:
- 1) Pengelolaan Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi
 - 2) Pengelolaan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja Konstruksi
 - 3) Pengelolaan Konstruksi Berkelanjutan
 - 4) Pengelolaan standar harga satuan
- e. Perlu membangun sistem tata kelola penyelenggaraan Jasa Konstruksi yang baik meliputi:
- 1) Peningkatan kualitas penyelenggaraan pengadaan jasa konstruksi
 - 2) Penyediaan NSPK untuk mendorong penyelenggaraan jasa konstruksi di daerah sesuai dengan kewenangan dan tugasnya.
 - 3) Penyediaan NSPK untuk digunakan dalam penyelenggaraan konstruksi di kementerian/ lembaga terkait dengan jasa konstruksi
- f. Perlu membangun sistem penyelenggaraan jasa konstruksi yang mampu menciptakan integrasi nilai tambah dari seluruh tahapan

penyelenggaraan Jasa Konstruksi meliputi:

- 1) Pengelolaan sumber daya material, peralatan dan teknologi konstruksi
- 2) Penerapan *Building Information Modelling* (BIM)
- 3) Pengembangan tenaga kerja konstruksi
- 4) Penyelenggaraan usaha jasa konstruksi
- 5) Pengelolaan sistem *delivery* jasa konstruksi
- 6) Penyelenggaraan pekerjaan konstruksi terintegrasi
- 7) Penugasan penyelenggaraan infrastruktur kepada BUK yang memenuhi kriteria

PERAN STRATEGIS PEMBINA JASA KONSTRUKSI

Dalam pelaksanaan tugas pokoknya jabatan fungsional Pembina Jasa Konstruksi menyelenggarakan pembinaan jasa konstruksi yang terdiri dari perencanaan program, pengaturan, pemberdayaan, pengawasan dan pengembangan pembinaan jasa konstruksi. Selain itu Pembina Jasa Konstruksi juga berperan dalam pelaksanaan pengelolaan, pembinaan dan pengawasan jasa konstruksi, yang meliputi:

- a. Pembina Jasa Konstruksi memiliki peran yang strategis dalam mewujudkan penyelenggaraan infrastruktur Kementerian PUPR melalui pengelolaan sistem penyelenggaraan, sumber daya manusia serta pengelolaan dan penggunaan material, peralatan dan teknologi konstruksi.
- b. Pembinaan Jasa Konstruksi oleh Pemerintah Pusat diselenggarakan antara lain melalui penetapan kebijakan pengembangan Jasa Konstruksi, penyelenggaraan kebijakan pengembangan Jasa Konstruksi, pemantauan dan evaluasi penyelenggaraan



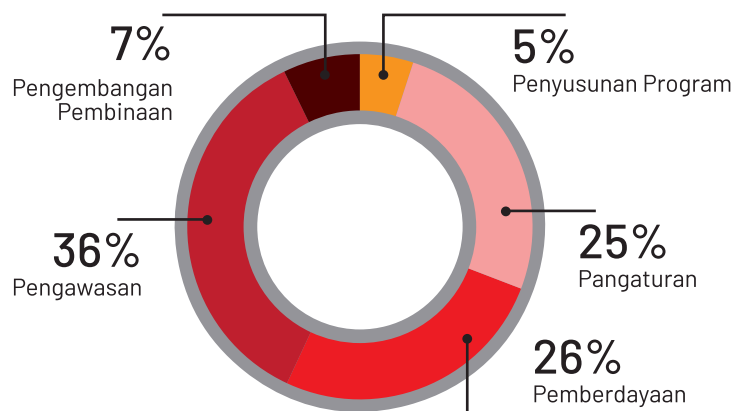
kebijakan pengembangan Jasa Konstruksi. Dalam pelaksanaan Pembinaan Jasa Konstruksi dilakukan oleh:

- 1) Pemerintah Pusat kepada penyelenggara Pemerintahan Daerah provinsi dan Masyarakat Jasa Konstruksi;
 - 2) Pemerintah Daerah provinsi kepada Masyarakat Jasa Konstruksi; dan
 - 3) Pemerintah Daerah kabupaten/kota kepada Masyarakat Jasa Konstruksi
- c. Pengawasan Pengawasan penyelenggaraan Jasa Konstruksi dilakukan untuk mewujudkan:
- 1) Tertib Penyelenggaraan Jasa Konstruksi;
 - 2) Tertib usaha Jasa Konstruksi dan perizinan tata bangunan;
 - 3) Tertib pemanfaatan produk Jasa Konstruksi; dan/atau
 - 4) Tertib kinerja Penyedia Jasa Konstruksi.

KONDISI EKSISTING JABATAN FUNGSIONAL PEMBINA JASA KONSTRUKSI

Sejak dibentuk pada tahun 2013 melalui Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi (PAN RB) No. 38 Tahun 2013 tentang Jabatan Fungsional Pembina Jasa Konstruksi dan Angka Kreditnya, tugas utama Pembina Jasa Konstruksi bertitik berat pada pelaksanaan penyusunan pengaturan jasa konstruksi, pemberdayaan jasa konstruksi dan pengawasan jasa konstruksi, hal ini juga terlihat pada pengumpulan angka kredit para Pembina Jasa Konstruksi sebagaimana terlihat pada *Gambar 5.6.2*.

Sebesar 26% angka kredit yang diperoleh berasal dari sub unsur pengaturan jasa konstruksi dimana dapat dilihat bahwa para Pembina Jasa



Gambar 5.6.2. Perolehan Angka Kredit Pembina Jasa Konstruksi per Sub Unsur
Sumber : Data Subdit Pengelolaan Jabatan Fungsional Bidang Jasa Konstruksi, 2021

Konstruksi berperan aktif dalam penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria di bidang jasa konstruksi. Selain itu, sebesar 36% angka kredit berasal dari sub unsur pengawasan jasa konstruksi dimana dapat terlihat bahwa Pembina Jasa Konstruksi memiliki kontribusi dalam pelaksanaan pemantauan dan evaluasi dalam mencapai tertib usaha, tertib penyelenggaraan, serta tertib pemanfaatan jasa konstruksi sebagaimana telah diamanatkan dalam undang-undang. Dalam kaitannya dengan tugas dan fungsi organisasi, hal ini mencerminkan peran dan kinerja Pembina Jasa Konstruksi dalam mendukung tugas unit kerja di Direktorat Jenderal Bina Konstruksi dalam menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang pembinaan bidang jasa konstruksi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Di sisi lain, 26% angka kredit berasal dari sub unsur pemberdayaan jasa konstruksi dimana dapat terlihat kontribusi Pembina Jasa Konstruksi dalam menumbuhkembangkan kesadaran masyarakat jasa konstruksi akan hak, kewajiban dan perannya dalam pelaksanaan jasa konstruksi secara keseluruhan. Hal ini mencerminkan peran dan kinerja Pembina Jasa Konstruksi yang bertugas di unit pelaksana

teknis (UPT) dan OPD sub urusan jasa konstruksi dalam penyelenggaraan jasa konstruksi di lingkup daerah.

POTENSI KARIER PEMBINA JASA KONSTRUKSI

Tantangan penyelenggaraan jasa konstruksi begitu besar. Di Pusat difokuskan dalam penyediaan NSPK dan pengawasan, dan di UPT dan OPD dalam pemberdayaan dan pengawasan. Untuk menjawab tantangan tersebut diperlukan tenaga JF-PJK dengan jumlah dan kualitas yang memadai. Sesuai dengan arahan Presiden RI, semua PNS harus berada dalam jabatannya. Posisi jabatan yang paling banyak tentu jabatan fungsional untuk mendukung kegiatan operasional. Bagi pejabat fungsional, semakin banyak pekerjaan yang harus dilaksanakan semakin terbuka kesempatan pengembangan karirnya. Saat ini secara nasional jumlah Pembina Jasa Konstruksi adalah sebanyak 293 orang sebagaimana ditunjukkan oleh konfigurasi pada *Tabel 5.6.2*.

Saat ini di terdapat 221 orang Pembina Jasa Konstruksi yang bertugas di Direktorat Jenderal Bina Konstruksi yang terdiri dari 5 orang Pembina

Tabel 5.6.2. Jabatan Fungsional Pembina Jasa Konstruksi Nasional

No.	Instansi/Unit Organisasi	Ahli Utama	Ahli Madya	Ahli Muda	Ahli Pertama
1	Direktorat Jenderal Bina Konstruksi	5	44	111	61
2	Unit Organisasi Kementerian PUPR non Ditjen Bina Konstruksi	-	18	3	25
3	Pemerintah Daerah Provinsi/Kabupaten/Kota	-	7	2	17
	Jumlah	5	69	116	103

Sumber : (Data Subdit Pengelolaan Jabatan Fungsional Bidang Jasa Konstruksi, 2021)



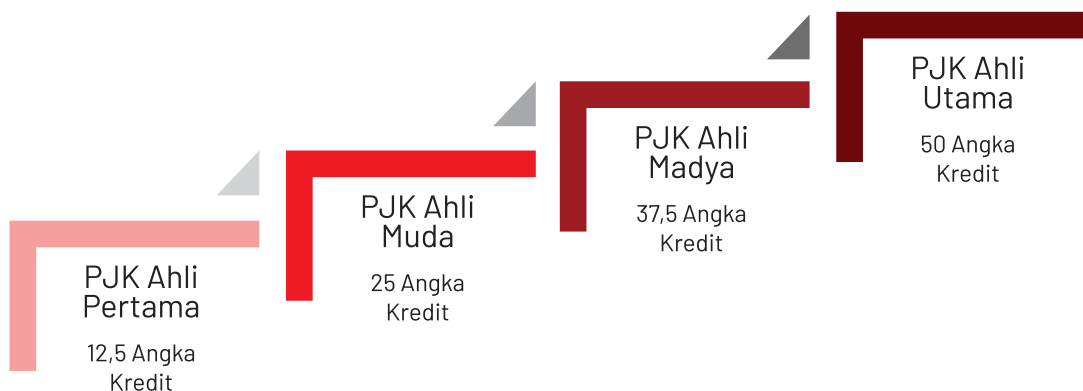
Jasa Konstruksi Ahli Utama, 44 orang Pembina Jasa Konstruksi Ahli Madya, 111 orang Pembina Jasa Konstruksi Ahli Muda dan 61 orang Pembina Jasa Konstruksi Ahli Pertama. Sementara itu sebanyak 46 orang Pembina Jasa Konstruksi saat ini tersebar di unit organisasi lain di Kementerian PUPR. Dengan dilaksanakannya penyederhanaan birokrasi di Kementerian PUPR pada tahun 2020 lalu dan dengan dukungan serta arahan Bapak Menteri PUPR yang menempatkan pejabat fungsional sebagai engine atau motor penggerak organisasi, hal ini berimplikasi pada semakin bertambahnya jumlah pejabat fungsional Pembina Jasa Konstruksi dari waktu ke waktu.

Sementara itu, di lingkungan Pemerintah Daerah Provinsi/Kabupaten/Kota telah terlihat *trend* pertambahan jumlah pejabat fungsional Pembina Jasa Konstruksi dimana sebelum tahun 2020 terdapat 9 orang Pembina Jasa Konstruksi yang tersebar di berbagai Provinsi/Kabupaten/Kota menjadi 26 orang saat ini dan diperkirakan akan terus bertambah seiring dengan dilaksanakannya penyederhanaan birokrasi di lingkungan

Pemerintah Daerah Provinsi/Kabupaten/Kota sebagaimana arahan Menteri Dalam Negeri pada tahun 2021 ini.

Dari segi pengembangan karir, Pembina Jasa Konstruksi memiliki peluang yang sangat besar. Sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri PAN RB No. 13 Tahun 2019 tentang Pengusulan, Penetapan, dan Pembinaan Jabatan Fungsional Pegawai Negeri Sipil, pejabat fungsional memiliki target angka kredit yang harus dipenuhi dalam rangka penilaian hasil kinerja tahunan. Untuk Pembina Jasa Konstruksi seperti halnya jabatan fungsional lain memiliki target angka kredit minimal per jenjang yang dapat dilihat pada *Gambar 5.6.3*.

Meskipun sampai saat ini belum terdapat pengaturan terkait sanksi bagi pejabat fungsional yang tidak dapat mencapai target angka kredit minimal per tahun, namun hal ini akan berpengaruh pada keberlangsungan karier bagi Pembina Jasa Konstruksi yang bersangkutan, dalam hal ini terkait dengan kenaikan pangkat/golongan maupun kenaikan jenjang. Semakin



Gambar 5.6.3. Target Angka Kredit Minimal Pembina Jasa Konstruksi per Tahun

Sumber : Permen PAN RB No. 13 Tahun 2019

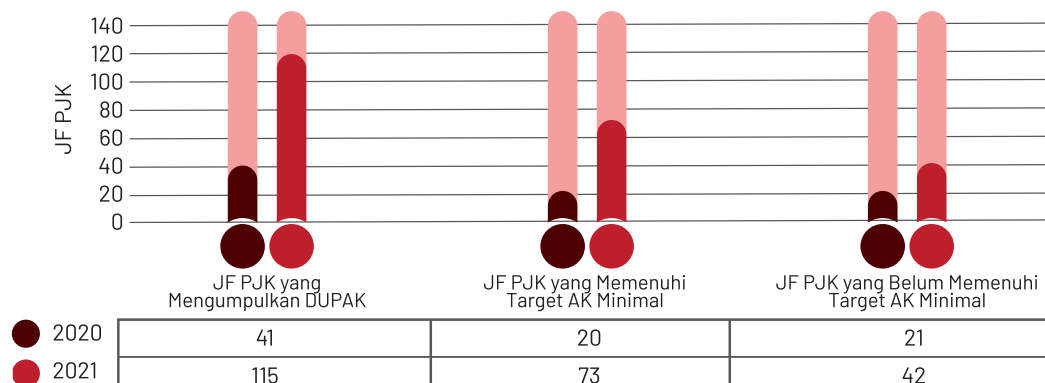
sedikit angka kredit yang dikumpulkan per tahun maka akan semakin lama pula waktu yang akan dibutuhkan dalam peningkatan karier pejabat fungsional tersebut. Meskipun jumlah pejabat fungsional Pembina Jasa Konstruksi semakin bertambah dari waktu ke waktu, tidak akan membatasi peluang karier bagi masing-masing pejabat fungsional karena dengan iklim jasa konstruksi yang dinamis, terdapat ruang yang cukup bagi Pembina Jasa Konstruksi dari masing-masing jenjang untuk memberikan kontribusinya.

Sejak 2 tahun terakhir, seiring dengan dikeluarkannya berbagai kebijakan di bidang jasa konstruksi, para Pembina Jasa Konstruksi dapat berkontribusi secara lebih banyak dalam pelaksanaan tugas pembinaan jasa konstruksi seperti terlihat pada *Gambar 5.6.4*.

Dari gambar sebelumnya dapat dilihat bahwa dalam penilaian kinerja Pembina Jasa Konstruksi, telah banyak pejabat fungsional yang dapat memenuhi target angka kredit minimal per tahunnya. Pada tahun 2020, dari 41 orang Pembina Jasa Konstruksi yang dinilai kinerjanya, sebanyak 20 orang Pembina Jasa Konstruksi atau

48% telah dapat memenuhi target angka kredit minimal yang wajib dicapai setiap tahunnya. Hal ini kemudian mengalami peningkatan pada tahun 2021 dimana dari 115 orang Pembina Jasa Konstruksi yang dinilai kinerjanya, sebanyak 73 orang atau 63% telah memenuhi target angka kredit minimal.

Hal ini menunjukkan bahwa Pembina Jasa Konstruksi dapat memiliki peningkatan karier yang cukup baik, dalam konteks ini Pembina Jasa Konstruksi dapat diusulkan untuk proses kenaikan pangkat/golongan atau kenaikan jenjang karena dapat mencapai angka kredit yang lebih besar dari yang dipersyaratkan. Secara umum, jabatan fungsional Pembina Jasa Konstruksi memiliki peran yang sangat strategis dan memiliki prospek yang baik, baik dalam perannya sebagai motor penggerak organisasi dalam mencapai tujuan, maupun dalam pengembangan karier individu sebagai ASN. Namun hal ini perlu diimbangi dengan pembinaan terhadap para pejabat fungsional dengan optimal baik dari segi regulasi maupun fasilitasi pelaksanaan tugasnya sehingga tujuan yang diinginkan dapat dicapai.



Gambar 5.6.4. Pemenuhan Target Angka Kredit Pembina Jasa Konstruksi

Sumber : Data Subdit Pengelolaan Jabatan Fungsional Bidang Jasa Konstruksi, 2021



PENUTUP

Berdasarkan pembahasan di atas dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut:

- a. Pertumbuhan penyelenggaraan konstruksi akan tetap tinggi untuk memenuhi kebutuhan dasar masyarakat yang tuntutan semakin berkualitas.
- b. Kegiatan pemberdayaan dan pengawasan untuk mendukung pewujudan tujuan penyelenggaraan jasa konstruksi sebagaimana diamanatkan dalam UU No. 2 Tahun 2017 membutuhkan banyak tenaga operasional termasuk pejabat fungsional Pembina Jasa Konstruksi baik yang ada di Pusat dan UPT-nya maupun di daerah.
- c. Sesuai dengan PP No. 11 Tahun 2017 tentang Manajemen PNS dan arahan visi Presiden RI, penempatan PNS pada jabatan fungsional menjadi keniscayaan untuk meningkatkan efektifitas dan efisiensi pelayanan kepada masyarakat.
- d. Laju pembinaan JF PJK yang baik memberikan peluang kepada penanggung jawab sektor infrastruktur dan Kementerian/ Lembaga/Dinas terkait untuk menempatkan PNS berkarier sebagai pejabat fungsional Pembina Jasa Konstruksi.
- e. Pembinaan JF PJK perlu didukung dengan regulasi yang memadai untuk lebih menjamin pelaksanaan tugas dan fungsi PJK didasarkan pada kepentingan organisasi di bidang pembinaan jasa konstruksi baik di Pusat maupun di daerah.

DAFTAR PUSTAKA

- Undang-Undang No. 2 tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi;*
- Peraturan Pemerintah No. 11 Tahun 2017 tentang Manajemen Pegawai Negeri Sipil;*
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2020 Tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 Tentang Jasa Konstruksi;*
- Peraturan Menteri PAN RB No. 38 Tahun 2013 tentang Pembentukan Jabatan Fungsional Pembina Jasa Konstruksi dan Angka Kreditnya;*
- Peraturan Menteri PAN RB No. 13 Tahun 2019 tentang Pengusulan, Penetapan, dan Pembinaan Jabatan Fungsional Pegawai Negeri Sipil.*



POTENSI BALAI JASA KONSTRUKSI DALAM ERA BARU PENYELENGGARAAN JASA KONSTRUKSI

Afriandi Pohan

*Kepala Balai Jasa Konstruksi Wilayah III Jakarta,
Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, Kementerian PUPR*

Yaya Supriyatna Sumadinata

Pejabat Fungsional Pembina Jasa Konstruksi Ahli Utama

Chairul Salam

*Kepala Seksi Pelaksanaan, Balai Jasa Konstruksi Wilayah III Jakarta,
Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, Kementerian PUPR*

PENDAHULUAN

Infrastruktur merupakan bagian penting dari pembangunan suatu negara. Bahkan infrastruktur mampu menjadi pemicu pertumbuhan ekonomi, investasi dan perdagangan melalui penyediaan akses dan pemerataan pembangunan nasional. Untuk memastikan pembangunan infrastruktur yang memadai dan mampu mendukung aktivitas manusia dalam kehidupan sosial, ekonomi, budaya, politik, pertahanan dan keamanan, maka perlu adanya upaya pemenuhan standar keamanan, keselamatan, kesehatan dan keberlanjutan konstruksi. Di sinilah peran penting pemerintah dalam melakukan pembinaan terhadap jasa konstruksi.

Sektor konstruksi telah memberikan kontribusi pada PDB nasional sekitar 10%, lebih besar dari pertumbuhan ekonomi nasional. Penyelenggaraan jasa

konstruksi telah menciptakan kesempatan kerja bagi sekitar 8 juta tenaga kerja, 136 ribu badan usaha jasa konstruksi, dan pertumbuhan sumber daya konstruksi lainnya yang meliputi material, peralatan, dan produk teknologi konstruksi.

Jasa konstruksi sudah berjalan sejak dahulu sekali. Namun seiring dengan perubahan zaman setiap tahunnya, jasa konstruksi tentu perlu untuk melakukan penyesuaian terhadap perkembangan zaman yang dinamis. Tidak hanya terkait dengan teknologi, kondisi dan situasi terkait kondusifitas dan stabilitas negara juga mempengaruhi performa dari jasa konstruksi.

Era Baru Penyelenggaraan Konstruksi

Sejak tahun 2017, jasa konstruksi Indonesia masuk ke dalam era baru dengan terbitnya Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 yang menggantikan Undang-Undang Nomor 18 Tahun 1999. Pada tahun 2020 diterbitkan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja yang mencabut dan mengubah beberapa pasal yang terdapat dalam UU No. 2/2017. Pengesahan UU 11/2020 dilakukan untuk mempercepat dan mempermudah upaya pengembangan usaha di Indonesia Indonesia termasuk usaha jasa konstruksi.

Sesuai dengan amanat UU No. 2/2017 Menteri PUPR ditetapkan sebagai Menteri yang bertanggung jawab terhadap penyelenggaraan jasa konstruksi nasional. Untuk mendukung amanat tersebut, Direktorat Jenderal Bina Konstruksi (DJBK) ditetapkan menjadi Unit organisasi di lingkungan Kementerian PUPR yang melaksanakan pembinaan jasa konstruksi. Agar dapat menjangkau hingga ke 34 Provinsi di Indonesia, DJBK didukung dengan 7 Balai Jasa Konstruksi Wilayah (BJKW) sebagai representasi

di wilayah yang menjadi tanggung jawabnya. Dengan demikian BJKW memiliki tugas dan fungsi operasional DJBK di wilayahnya. Untuk mendukung tugas operasionalnya, BJKW didukung dengan NSPK berupa Standar Operasi dan Prosedur (SOP) yang menjadi dasar dalam pelaksanaan fungsinya.

Berdasarkan hasil pemetaan kekosongan kompetensi tenaga ahli pada penyedia jasa konstruksi setelah terjadinya serangkaian kecelakaan konstruksi pada tahun 2017-2018, dan pengarusutamaan jabatan fungsional dalam manajemen Pegawai Negeri Sipil (PNS), telah menciptakan kondisi baru dalam penyelenggaraan konstruksi nasional dimana penekanan Keselamatan Konstruksi dalam seluruh pelaksanaan pekerjaan konstruksi menjadi prioritas utama

Sekurang-kurangnya ada dua peristiwa penting yang mendorong perlunya peningkatan peran Balai Jasa Konstruksi. Pertama, terjadinya serangkaian kecelakaan konstruksi pada tahun 2017-2018 yang mendorong dilakukannya peningkatan pelatihan tenaga kerja K3 konstruksi dan teknik pemasangan komponen konstruksi dengan bobot sendiri yang berat. Kedua, pada tahun 2020, Indonesia bahkan seluruh dunia dikejutkan dengan adanya penyebaran massif dari virus COVID-19 yang mengubah cara bekerja termasuk metode pelatihan.

Dari segi teknologi, industri 4.0 juga turut mempengaruhi penyelenggaraan jasa konstruksi. Jasa konstruksi membutuhkan pembaruan teknologi yang dapat mendukung efisiensi dan efektifitas pembangunan konstruksi. Beberapa teknologi yang sedang hangat untuk menjadi perbaruan yaitu dalam kaitan gambar melalui BIM,

proses survey dan *monitoring* dengan teknologi canggih serta *3D Printing*. Terkhusus pada bidang konstruksi layang, pembangunan sudah didukung oleh teknologi seperti penggunaan alat *launcher girder* yang dapat menjamin aspek mutu dan keselamatan pekerjaan.

Setiap tantangan ini dapat menjadi potensi atau masalah bagi penyelenggaraan jasa konstruksi, tergantung bagaimana kita menyikapinya. Maka dari itu, perlu disusun sebuah pemahaman terhadap posisi dan peran kita dalam era baru dan bagaimana kita mampu memanfaatkan potensi untuk pengembangan jasa konstruksi.

LATAR BELAKANG BALAI JASA KONSTRUKSI

Sebelum menjadi Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat

Balai Peralatan Jalan

Pembangunan infrastruktur nasional secara masif dilaksanakan sejak dicanangkan Rencana Pembangunan Lima Tahun (Repelita) dengan sumber pembiayaan dari pinjaman luar negeri. Penyelenggaraan jasa konstruksi mulai berkembang dengan dipersyaratkannya jasa konsultansi untuk melakukan pekerjaan pengawasan konstruksi.

Pada awal Repelita (awal 1970-an), pekerjaan konstruksi jalan mendominasi program pembangunan yang banyak membutuhkan peralatan berat dan komponen material rangka baja. Perakitan dan pemasangan rangka baja di lapangan pun dibantu dengan dukungan alat berat konstruksi. Pada saat itu, Penyedia Jasa yang memiliki alat berat masih sangat terbatas. Untuk itu, Direktorat Jenderal Bina Marga membentuk unit kerja khusus setingkat Eselon II

untuk pengelolaan peralatan jalan. Unit pengelola tersebut kemudian menjadi Direktorat Peralatan Jalan yang dibantu beberapa unit pelaksanaannya di seluruh wilayah Indonesia. Unit pengelola ini berkantor di Jalan Dr. Suratmo No.1 Jakarta Pusat yang sampai sekarang masih menjadi Kantor Balai Jasa Konstruksi Wilayah III Jakarta seiring dengan berubahnya kebijakan dan tugas fungsinya

Unit Penilaian Kualifikasi Penyedia Jasa

Seiring dengan pembangunan jalan yang semakin besar dan meluas, penyedia jasa pekerjaan konstruksi di bidang jalan terus tumbuh dengan cepat pula. Nilai paket pekerjaan jalan yang disediakan pada zaman ini juga relatif sangat besar dibandingkan dengan nilai paket pekerjaan konstruksi lainnya. Hasil penilaian kualifikasi penyedia jasa konstruksi yang dilakukan oleh Biro Sarana dan Prasarana dianggap kurang tepat untuk diterapkan pada proyek-proyek di Bina Marga. Untuk itu Ditjen Bina Marga melakukan penilaian kualifikasi dari para penyedia jasa yang terlibat di proyek-proyek di bawah Ditjen Bina Marga.

Hasil penilaian kualifikasi penyedia jasa yang dilakukan Ditjen Bina Marga berupa surat/sertifikat yang menunjukkan kualifikasi dari penyedia jasa dalam bidang pekerjaan konstruksi jalan dan jembatan. Namun dalam perjalanannya, penilaian ini dirasa masih kurang tepat diterapkan langsung di Bina Marga karena dianggap tidak independen dan dapat terjebak dalam konflik kepentingan.

Balai Pelatihan Konstruksi bagian dari Pusdiklat

Berdasarkan Tugas dan Fungsinya, seluruh penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan sebelum tahun 1999 berada di bawah Sekretariat



Jenderal PU melalui Pusat Pendidikan dan Pelatihan PU, khususnya untuk pengembangan karier PNS Departemen PU. Pelatihan di bidang jasa konstruksi merupakan bagian dari program Pusdiklat, sedangkan pelatihan teknisnya dilakukan oleh sekretariat pada masing-masing unit organisasi.

Badan Pengelolaan dan Pengendalian Pengadaan Prasarana dan Sarana Pekerjaan Umum dan Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia

Pada tahun 1999 dibentuk dua kementerian terkait dengan bidang PU yaitu Kementerian Negara Pekerjaan Umum dan Kementerian Permukiman dan Pengembangan Wilayah. Untuk melaksanakan fungsi dan tugas operasional dalam rangka kebijakan penyelenggaraan pekerjaan umum yang dirumuskan Kementerian Negara PU, maka dibentuk Badan Pengelolaan dan Pengendalian Pengadaan Prasarana dan Sarana Pekerjaan Umum (BP4SPU). Pada periode ini, pada tahun 1999 diterbitkan UU No. 2 Tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi.

Di bawah Kementerian Pengembangan Wilayah dibentuk Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) yang membawahi Pusat Pendidikan dan Pelatihan (Pusdiklat), Pusat Pelatihan Jasa Konstruksi (Puslatjakon), Pusat Pendidikan Keahlian Teknik dan Pusat Pengembangan Peran Masyarakat (Pusbangeranmas).

Badan Pembinaan Konstruksi dan Sumber Daya Manusia

Pada tahun 2000 organisasi kementerian bidang PU yaitu Kementerian Negara PU dengan Kementerian Permukiman dan Pengembangan Wilayah disatukan kembali. Selanjutnya dibentuk

Badan Pembinaan Sumber Daya Manusia (BPSDM) dan Badan Pembinaan Konstruksi dan Investasi (Bapekin). Pada tahun 2005 BPSDM dan Bapekin digabungkan menjadi Badan Pembinaan Konstruksi dan Sumber Daya Manusia (BPKSDM).

Pusat Pembinaan Kompetensi dan Pelatihan Konstruksi

Pada tahun 2007 Pusat Pelatihan Jasa Konstruksi (Puslatjakon) namanya berubah menjadi Pusat Pembinaan Kompetensi dan Pelatihan Konstruksi (Pusbin KPK). Pusat ini difungsikan untuk pelatihan sumber daya manusia konstruksi di luar Kementerian PUPR. Dalam pelaksanaannya, Pusbin KPK memiliki tiga jenis balai pelatihan yaitu balai pelatihan jasa konstruksi, balai material dan peralatan konstruksi serta balai pengembangan keahlian jasa konstruksi. Sedangkan pelatihan untuk sumber daya internal PUPR dilakukan oleh Pusdiklat dan Pusdiktek bawah BPKSDM

Selanjutnya pada tahun 2010, akibat adanya reorganisasi di Kementerian Pekerjaan Umum, berdasarkan fungsi pembinaan konstruksi dalam BPKSDM dibentuk Badan Pembinaan Konstruksi (Bapekon/ BP Konstruksi). Badan ini tidak hanya sebatas pembinaan di Sumber Daya Manusia saja, tetapi juga memiliki fungsi pembinaan di bidang penyelenggaraan jasa konstruksi, pengadaan jasa konstruksi, kelembagaan konstruksi, material konstruksi, peralatan konstruksi, serta investasi konstruksi. Sedangkan pengembangan SDM internal PUPR dilakukan oleh Pusdiklat di bawah Sekretariat Jenderal.

Balai Pelatihan Konstruksi

Balai Pelatihan Jasa Konstruksi merupakan satu unit organisasi di bawah Puslatjakon yang terbentuk pada tahun 2007 dan memiliki tugas



dan fungsi melakukan pembinaan dan sertifikasi untuk tenaga kerja konstruksi *level* terampil. Pada awal mula pembentukan Balai Pelatihan Jasa Konstruksi, terdapat tiga lokasi balai untuk menjangkau seluruh provinsi di seluruh Indonesia, diantaranya:

- 1) BPK Wilayah Jakarta
- 2) BPK Wilayah Yogyakarta
- 3) BPK Wilayah Papua

Namun demikian, untuk menjawab kebutuhan pengembangan kompetensi tenaga kerja konstruksi yang terus meningkat, Kementerian PU Pada tahun 2011 melakukan reorganisasi dan menambah jumlah Balai Pelatihan Konstruksi menjadi tujuh balai antara lain:

- 1) BPK Wilayah Aceh
- 2) BPK Wilayah Palembang
- 3) BPK Wilayah Jakarta
- 4) BPK Wilayah Surabaya
- 5) BPK Wilayah Banjarmasin
- 6) BPK Wilayah Makassar
- 7) BPK Wilayah Papua

Selain Balai Pelatihan Konstruksi, Badan Pembinaan Konstruksi memiliki balai yang bersifat nasional yaitu Balai Pelatihan Material dan Peralatan Konstruksi dan Balai Pelatihan Keahlian Konstruksi

Balai Pelatihan Material dan Peralatan Konstruksi

Balai Pelatihan Material dan Peralatan Konstruksi memiliki tugas dan fungsi untuk melakukan pelatihan di bidang material konstruksi, serta pelatihan operator Alat Berat Konstruksi. Balai Pelatihan Material dan Peralatan Konstruksi memiliki *asset* yang sangat besar dimana Balai ini mengelola Lahan yang ditinggalkan Balai Peralatan Jalan yang beralamat di Jl. Dr.

Suratmo No .1 serta berkantor bersama dengan Balai Pelatihan Konstruksi Wilayah III Jakarta. Selain Lahan Balai Pelatihan Material dan Peralatan Konstruksi juga memiliki beberapa Alat Berat diantaranya *Excavator*, *Motor Grader*, *Wheel Loader* sampai dengan *Tower Crane* yang memang difungsikan untuk pelatihan.

Balai Keahlian Konstruksi/ Balai Pengembangan Teknologi Konstruksi

Balai Keahlian Konstruksi/Balai Pengembangan Teknologi Konstruksi memiliki tugas dan fungsi yang hamper sama dengan Balai Pelatihan Jasa Konstruksi, bedanya hanya pada *level*/jenjang kompetensi yang menjadi target pesertanya. Balai ini memiliki target peserta ahli konstruksi dimana pesertanya yang sudah memiliki gelar sarjana. Sebelum terjadinya pandemi COVID-19, Balai ini telah aktif melaksanakan pelatihan dengan metode pembelajaran jarak jauh.

Setelah menjadi Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat

Direktorat Jenderal Bina Konstruksi

Pada tahun 2015 terjadi perubahan struktur organisasi secara massif di Kementerian Pekerjaan Umum akibat dari pergantian Kabinet, dimana terdapat penggabungan 2 Kementerian antara Kementerian Pekerjaan Umum dengan Kementerian Perumahan Rakyat sehingga namanya menjadi Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR). Akibat terjadi penggabungan tersebut, urusan jasa konstruksi yang sebelumnya dilaksanakan oleh unit organisasi setingkat badan dinaikkan tanggung jawabnya menjadi *level* Direktorat Jenderal, hal ini berdampak pada perluasan lingkup tanggung jawabnya yang semula hanya jasa konstruksi di lingkungan PUPR menjadi sektor jasa konstruksi secara nasional.



Dalam melaksanakan tugas dan fungsinya di bidang jasa konstruksi, DJBK didukung oleh balai-balai di bawah Sekretariat Direktorat Jenderal Bina Konstruksi yang meliputi Balai Jasa Konstruksi Wilayah, Balai Material dan Peralatan Konstruksi serta Balai Peningkatan Teknologi Konstruksi. Namun Balai Material dan Peralatan Konstruksi serta Balai Peningkatan Teknologi Konstruksi pada tahun 2019 dibubarkan akibat perampangan organisasi di lingkungan Kementerian PUPR. Namun, walaupun dibubarkan, tugas fungsi yang sebelumnya melekat di kedua balai tersebut dialihkan ke Balai Jasa Konstruksi Wilayah

Pada tahun 2017, diterbitkan UU Jasa Konstruksi baru dengan nomor 2 tahun 2017 menggantikan UU No 18 Tahun 1999. dimana terdapat penyesuaian-penyesuaian dan perbaikan terhadap kebijakan-kebijakan sebelumnya dimana sangat mempengaruhi penyelenggaraan jasa konstruksi di Indonesia. Pengesahan Undang-Undang ini dilakukan untuk mempercepat dan mempermudah upaya pengembangan jasa konstruksi di Indonesia. Salah satu produk yang paling signifikan yaitu terkait dengan Pembentukan organisasi perangkat daerah (OPD) suburusan jasa konstruksi serta penguatan pembagian kewenangan antara Pemerintah Pusat, Provinsi dan Kab/ Kota. Selain itu dalam UU2/2017 juga sangat ditekankan Keamanan, Keselamatan, Kesehatan, dan Keberlanjutan Konstruksi.

Pada tahun 2018 terjadi perubahan struktur organisasi di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat akibat adanya Perpres 16 tahun 2018 tentang Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah. Fungsi investasi tidak

lagi ditangani oleh DJBK, dialihkan ke Ditjen Pembiayaan Infrastruktur. Di DJBK dibentuk Direktorat Pengadaan Jasa Konstruksi dan selanjutnya dibentuk Unit Pelaksana Teknis Balai Pelaksanaan Pemilihan Jasa Konstruksi yang tersebar di 34 Provinsi di Indonesia.

Balai Jasa Konstruksi Wilayah

Balai Jasa Konstruksi wilayah merupakan Balai lanjutan dari Balai Pelatihan Konstruksi Wilayah yang Terdapat di tujuh wilayah meliputi Banda Aceh, Palembang, Jakarta, Surabaya, Banjarmasin, Makassar dan Jayapura, dengan tugas, melaksanakan pemberdayaan, pengendalian mutu, peningkatan mutu tenaga kerja dan pengawasan bidang jasa konstruksi serta pengumpulan data sumber daya jasa konstruksi baik Tenaga Kerja, Material, Peralatan maupun Teknologi Konstruksi

PELAKSANAAN TUGAS PEMBINAAN JASA KONSTRUKSI DI WILAYAH

Representatif DJBK di Wilayah

Tugas pembinaan dan pengawasan jasa konstruksi yang dilaksanakan Balai Jasa Konstruksi meliputi:

- a. Penyelenggaraan jasa konstruksi
- b. Penyelenggaraan keberlanjutan konstruksi
- c. Penyelenggaraan kelembagaan jasa konstruksi
- d. Penyelenggaraan usaha jasa konstruksi
- e. Penyelenggaraan tenaga kerja konstruksi
- f. Penyelenggaraan rantai pasok sumber daya material, peralatan dan teknologi konstruksi
- g. Penyelenggaraan sistem informasi jasa konstruksi

Kegiatan Pelatihan Jasa Konstruksi sebagai Soko Guru Program

a. Pelatihan Kompetensi Tenaga Kerja Konstruksi

Sesuai dengan UU No. 2/2017, tenaga kerja konstruksi (TKK) terdiri atas jabatan ahli, teknisi/ analis, dan operator yang harus bersertifikat kompetensi kerja. Penyelenggaraan pelatihan TKK ahli dilaksanakan oleh OPD provinsi dan TKK teknisi/analisis dan operator oleh OPD kabupaten/kota. Pelatihan TKK mengacu pada bakuan kompetensi baik yang diberlakukan secara terbatas, maupun yang nasional dan internasional yang ditetapkan oleh kementerian/ lembaga.

Kementerian PUPR melalui Balai Jasa Konstruksi melakukan pelatihan TKK yang bersifat strategis dan/atau percontohan, yang belum banyak dilakukan oleh OPD maupun masyarakat jasa konstruksi. Unit yang diberikan tanggung jawab dalam pelaksanaan pelatihan tersebut yaitu Balai Jasa Konstruksi. Balai Jasa Konstruksi juga memfasilitasi pelatihan yang sangat dibutuhkan pada penyelenggaraan konstruksi melalui kerjasama dengan OPD dan/atau asosiasi profesi. Beberapa pelatihan yang menjadi prioritas Balai, meliputi:

Jabatan Ahli

a) Ahli terkait dengan Penerapan Standar K4 Konstruksi

Keselamatan dan kesehatan kerja (K3) merupakan bagian dari pemenuhan standar keamanan, keselamatan, kesehatan, dan keberlanjutan (K4) konstruksi. Walaupun pelatihan ahli K3

sudah banyak dilakukan oleh masyarakat jasa konstruksi, tetapi jumlahnya masih sangat terbatas. Padahal nilai paket konstruksi semakin besar, dan kompleksitas pekerjaan serta risikonya juga semakin besar. Hasil pembelajaran terhadap terjadinya serangkaian kecelakaan konstruksi pada tahun 2017-2018, disimpulkan bahwa penempatan Ahli K3 pada proyek yang besar dan kompleks menjadi keharusan. Berikut adalah data pasokan TKK Ahli K3 secara nasional.

b) Ahli *Building Information Modelling* (BIM)

Penerapan *Building Information Modelling* (BIM) merupakan salah satu kunci keberhasilan pengembangan industri konstruksi yang lebih efektif dan efisien. Paket besar dan strategis seharusnya sudah menerapkan BIM untuk menjamin terwujudnya pembangunan *Big data* konstruksi. Pembangunan BIM membutuhkan dukungan data dari seluruh pelaku rantai pasok konstruksi. *Big data* konstruksi digunakan bersama dan dijadikan sumber informasi untuk pengembangan jasa konstruksi. Dengan demikian Pemerintah sangat berkepentingan dengan ketersediaan Ahli BIM, selain untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas penyelenggaraan jasa konstruksi juga untuk dapat segera membangun sistem informasi jasa konstruksi terintegrasi.

Jabatan Teknisi/ Analis

1) Pendidikan dan pelatihan vokasi

Jabatan teknisi/ analisis adalah jabatan yang setara dengan lulusan pendidikan vokasi (politeknik) yaitu pendidikan yang kurikulumnya lebih ditekankan pada pembelajaran praktik

	Utama	Madya	Muda	Total
Jumlah Ahli K3 Konstruksi	988	11942	18512	31442



sehingga lulusannya siap untuk bekerja sesuai dengan bidangnya. Berbeda dengan jabatan ahli, sistem pengupahan pada jabatan vokasi belum diatur. Biasanya mengikuti kebiasaan pengupahan tenaga terampil (operator). Kedudukan jabatan vokasi sebenarnya sangat strategis karena menghubungkan jabatan ahli dengan jabatan operator. Namun sayangnya saat ini jabatan vokasi seperti terabaikan. Dapat dilihat bahwa banyak lulusan baru pendidikan vokasi yang langsung melanjutkan ke pendidikan akademis. Hal ini mengindikasikan bahwa para lulusan vokasi kesulitan mendapatkan pekerjaan yang sesuai dengan keahlian/keterampilannya. Ke depan TTK jabatan teknisi/analisis sangat strategis karena pada tahun 2045 90% TTK merupakan lulusan sekolah lanjutan tingkat atas sebagai dampak dari wajib belajar 12 tahun. Di negara-negara yang tingkat pendidikannya sudah lebih tinggi pun, tenaga kerja kualifikasi menengah memegang peran penting

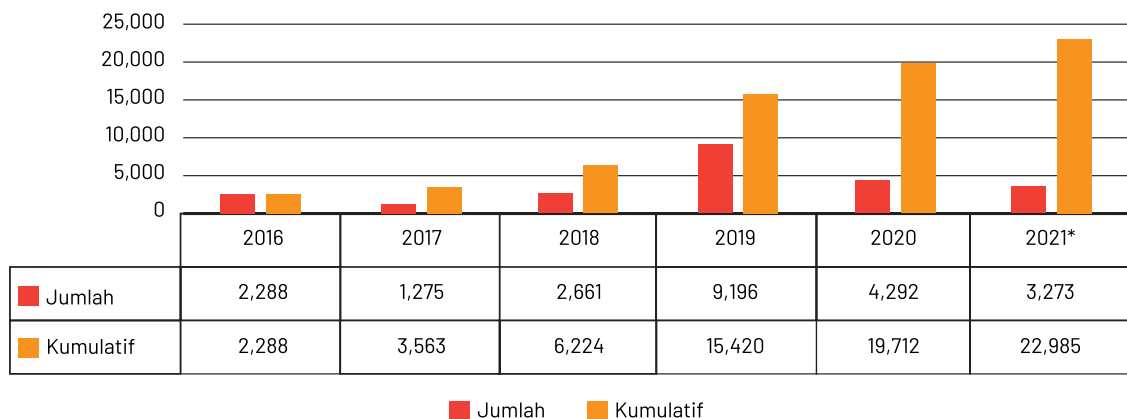
2) Petugas K3 Konstruksi

Yang mengelola K3 dalam suatu proyek sekurang-kurangnya adalah petugas K3 yang merupakan lulusan vokasi. Petugas K3 berperan dalam mengendalikan dan mengawasi penerapan K3 di lapangan. Saat ini, pemerintah daerah sudah memberikan perhatian yang cukup besar terhadap penerapan K3, sehingga permintaan untuk menyelenggarakan pelatihan kompetensi petugas K3 mengalami peningkatan. Karena fasilitatornya masih sangat terbatas, Balai Jasa Konstruksi masih memfasilitasi penyelenggaraan pelatihan kompetensi K3 dengan pembagian pembiayaan antara Balai, OPD dan asosiasi profesi.

Jabatan Operator

a) Pemanfaatan *Mobile Training Unit* (MTU)

Hampir setiap provinsi telah memiliki *Mobile Training Unit* (MTU) yang digunakan untuk melatih tenaga kerja konstruksi jabatan operator yang



Gambar 5.7.1. Petugas K3 Konstruksi Nasional

Sumber : DJBK per 11 Oktober 2021

Tabel 5.7.1. Data Produksi MTU Nasional

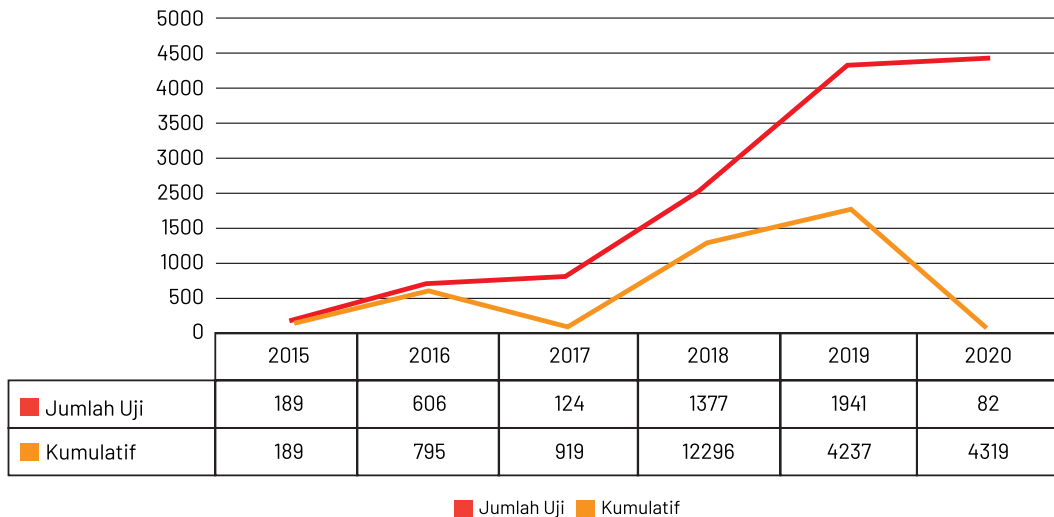
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
BJKW I	900	1200	1269	2983	5497	2570
BJKW II	1000	1255	1452	1956	2258	943
BJKW III	973	175	47	443	440	911
BJKW IV	1575	1160	1934	3543	2902	1072
BJKW V	410	1239	242	769	1704	240
BJKW VI	920	1040	2282	1964	3544	231
BJKW VII	400	168	233	236	300	162
Total	6178	6237	7459	11894	16645	6129

Sumber : (DJBK 2020)



sedang bekerja di lapangan. Banyak tenaga operator yang sudah memiliki kompetensi yang memadai tetapi belum memiliki sertifikat karena belum ada kesempatan untuk mengurusnya. MTU dilengkapi dengan peralatan pelatihan operator yang paling banyak digunakan di lapangan. Dengan sistem *on site*, MTU mendatangi berbagai daerah dan memberikan pembekalan yang bersifat pengetahuan kepada TKK Operator yang sudah terampil, untuk kemudian dilakukan

uji. Dengan cara ini, jumlah tenaga operator yang memiliki sertifikat bertambah dengan cepat. Saat ini terdapat 54 unit MTU yang tersebar di seluruh provinsi di Indonesia. Berikut ini merupakan data hasil uji MTU nasional yang dirangkum dari data laporan masing-masing Balai Jasa Konstruksi di 7 wilayah kerja dari tahun 2015-2020 dengan pembiayaan APBN maupun APBD.



Gambar 5.7.2. Uji Kompetensi Operator Alat Berat
Sumber : DJBK 2020

b) Operator Alat Berat

Tidak setiap Balai Jasa Konstruksi memiliki alat berat dan luas kantor yang memadai untuk mendukung penyelenggaraan pelatihan operator alat berat. Balai Jasa Konstruksi Wilayah III Jakarta yang sebelumnya merupakan Balai Material dan Peralatan Konstruksi yang bersifat nasional, memiliki perlengkapan alat berat dan luas lahan yang cukup memadai untuk mendukung kegiatan pelatihan tersebut. Untuk melaksanakan pelatihan operator alat berat sendiri membutuhkan waktu yang relatif lama, dengan biaya yang besar dan didukung dengan instruktur khusus yang berpengalaman. Prospek lulusan pelatihan ini bisa dibidang bagus dimana lulusannya sudah ditunggu pasar dan dapat langsung bekerja di lapangan dengan gaji yang relatif tinggi.

Pelatihan Kompetensi Strategis

1) Pelatihan *Girder Launching*

Salah satu tanda pertumbuhan industri konstruksi adalah terjadinya peningkatan komponen konstruksi hasil pabrikasi baik berupa beton, baja atau beton komposit. Salah satu kelemahan konstruksi beton adalah beban sendirinya sangat besar, sehingga pemasangan komponen beton pracetak memerlukan alat berat pengangkat dan pengangkut. Menempatkan beton pracetak yang sangat berat tidaklah sederhana. Diperlukan tenaga kerja konstruksi yang dapat mengendalikan operasi alat berat dengan resiko tinggi sehingga pemasangan beton pracetak sesuai dengan perencanaan. Salah satu perkembangan teknologi konstruksi untuk pengangkatan material beton pracetak adalah alat *launcher girder*. Operator yang diperlukan untuk pengoperasian alat *launcher gantry* harus memiliki pengalaman yang cukup dalam bidang konstruksi layang atau gedung

dan memiliki tingkat pendidikan yang cukup sehingga dapat disertifikasi setingkat teknisi. Untuk melaksanakan pelatihan, area pelatihan perlu disiapkan dengan khusus dan kelancaran komunikasi antara instruktur, peserta pengendali alat, peserta yang mengendalikan pengangkatan *girder*, dan peserta yang memasang *girder* pada posisinya harus terjaga dengan baik. Jika ada kekurangan pada satu aspek, proses pelatihan dihentikan sampai dengan kekurangan tersebut diperbaiki.

2) Pelatihan Jembatan Gantung Judesa

Jembatan gantung digunakan di daerah terpencil, biasanya untuk penyeberangan bagi pejalan kaki, atau maksimal untuk kendaraan bermotor roda 2. Konstruksi jembatan gantung relatif ringan dan dapat dipasang secara manual, namun termasuk kedalam konstruksi dengan resiko tinggi karena kesalahan pemasangan dapat menyebabkan terjadinya kegagalan bangunan, dan dapat menimbulkan korban jiwa. Walaupun fungsi jembatan gantung bias dibidang terbatas, namun pelatihan bagi teknisi dan operator pemasangan jembatan gantung dianggap sangat strategis karena dapat mendukung tidak hanya mobilisasi dan kehidupan masyarakat di pedesaan melainkan juga mendukung pemerataan hasil pembangunan di Indonesia.

Pelatihan Bangunan Penanggulangan Darurat Bencana

Indonesia merupakan wilayah rawan bencana gempa. Dua bencana terakhir terjadi di Mataram Nusa Tenggara Barat dan Palu Sulawesi Tengah, yang banyak menelan korban jiwa dan harta. Upaya penanggulangan dampak gempa yang pertama adalah dengan menyediakan tempat tinggal sementara yang perlu dibangun sesegera mungkin setelah terjadinya bencana. Selain tenda

darurat, rumah rakitan dari bahan baja ringan dan rumah instan sederhana dan sehat (Risha) dari beton pracetak menjadi pilihan. Rumah baja ringan merupakan konstruksi tahan gempa karena ringan, sedangkan rumah beton pracetak memang didesain khusus untuk tahan gempa. Kedua jenis bangunan ini dapat dipabrikasi terlebih dahulu secara manual, agar penyiapannya dapat melibatkan masyarakat atau UKM. Perakitannya dapat dilakukan oleh masyarakat sendiri setelah mendapatkan pelatihan. Balai Jasa Konstruksi Wilayah Surabaya dan Makassar terlibat dalam penyelenggaraan pelatihan dalam penanggulangan bencana gempa di Nusa Tenggara Barat sebanyak 1.726 peserta dan di Sulawesi Tengah sebanyak 666 peserta.

POTENSI PENGEMBANGAN PERAN STRATEGIS

DJBK sebagai Pembina Konstruksi Nasional

Sesuai dengan UU No. 2/2017, Kementerian PUPR bertanggung jawab untuk melaksanakan pembinaan jasa konstruksi secara nasional. Pembagian peran pembinaan telah diatur di antara Pemerintah Pusat, gubernur sebagai perwakilan Pemerintah Pusat, pemerintahan daerah provinsi dan pemerintahan daerah kabupaten/kota. Balai Jasa Konstruksi di 7 wilayah memiliki peran strategis dalam melakukan pembinaan jasa konstruksi pada era pasca-UU No. 2/2017, mengingat:

Balai Jasa Konstruksi Wilayah sebagai Representasi DJBK di Wilayah

NSPK yang disusun dan program pembinaan jasa konstruksi yang disiapkan DJBK sejatinya harus dapat mencapai masyarakat jasa konstruksi di seluruh wilayah Indonesia. Balai Jasa Konstruksi dibentuk sebagai unit pelaksana dengan masing-



masing wilayah kerjanya agar dapat memberikan pelayanan kepada masyarakat secara dekat sesuai dengan kebutuhan yang berkembang di wilayahnya. Pasokan terhadap kebutuhan tersebut dapat disesuaikan dengan kapasitas jasa konstruksi yang ada di wilayahnya.

LPJK sebagai Lembaga Pemerintahan Nonstruktural

Pada era pasca-UU No. 2/2017, LPJK Provinsi sudah tidak ada. Hanya ada satu LPJK di tingkat Pusat dengan bentuk lembaga pemerintahan nonstruktural yang berada langsung di bawah Menteri PUPR. Dengan demikian, Balai Jasa Konstruksi juga dapat menjadi representatif LPJK di wilayahnya masing-masing. Sebagian wewenang Menteri PUPR yang dilimpahkan ke LPJK di bidang akreditasi asosiasi, lisensi LSBU, registrasi sertifikat BUJK dan TKK, pengelolaan Penilai Ahli, dan penggalan aspirasi pengembangan jasa konstruksi dari masyarakat di wilayah dapat dilaksanakan secara bersama-sama dengan Balai Jasa Konstruksi di wilayahnya masing-masing.

Sertifikasi Tenaga Kerja Konstruksi yang Belum ada LSP

Sertifikasi TKK dilakukan sesuai dengan klasifikasi dan kualifikasinya. Klasifikasi TKK meliputi Arsitektur, Sipil, Mekanikal, Tata Lingkungan, dan Manajemen Penyelenggaraan Konstruksi. Dimana masing-masing klasifikasi tersebut dapat dikembangkan menjadi subklasifikasi. Subklasifikasi yang sifatnya sangat spesifik biasanya memiliki jumlah anggota yang sedikit sehingga tidak efisien untuk membentuk Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP) sendiri. Sesuai dengan amanat UU No. 2/2017, Menteri PUPR dapat membentuk LSP untuk menyertifikasi subklasifikasi tersebut.

Balai yang memiliki prasarana dan sarana memadai dapat membentuk LSP. Tiga fungsi yang dimiliki LSP Balai yaitu menyertifikasi TKK yang mengikuti pelatihan yang dilaksanakan Balai dan/atau bekerja sama dengan Balai, TKK yang kompetensinya belum dapat dilayani oleh LSP yang dibentuk asosiasi, dan secara khusus dalam rangka meningkatkan jumlah TKK bersertifikat. Dalam pelaksanaan fungsinya tersebut, LSP Balai bekerja sama dengan LPJK.

Asosiasi Jasa Konstruksi sebagai Mitra Balai Jasa Konstruksi

Sebelum UU No. 18/1999 diterbitkan, beberapa asosiasi sudah memiliki cabang di daerah. Pada masa ketika LPJK Provinsi masih ada, peran cabang kuat dalam membentuk badan sertifikasi dan melakukan validasi awal dalam rangka sertifikasi. Pasca-UU No. 2/2017 dan dengan dihapusannya LPJK Provinsi, ke depan sertifikasi akan lebih banyak diperankan oleh asosiasi yang telah membentuk LSP. Balai Jasa Konstruksi perlu mengembangkan kerjasama dengan LSP bentukan asosiasi untuk menghadapi tantangan mendasar dalam penyelenggaraan jasa konstruksi yaitu meningkatkan jumlah TKK bersertifikat. Dikarenakan di dalam UU No 2/2017 sudah mewajibkan seluruh tenaga kerja konstruksi yang bekerja di proyek konstruksi memiliki sertifikat khususnya jabatan ahli, teknisi/analisis dan operator.

Kekosongan Pelatihan Kompetensi Strategis

Salah satu kriteria kompetensi strategis adalah ketika sangat dibutuhkan dalam penyelenggaraan, ternyata TKK yang memenuhi kebutuhan kompetensi tersebut sangat langka. Salah satu contoh kompetensi strategis tersebut adalah kompetensi operator *launcher girder*. Hal ini dapat dilihat dengan banyaknya kejadian

kecelakaan kerja konstruksi pada tahun 2017-2018 untuk konstruksi layang. Hal ini diakibatkan oleh kelangkaan *operator launcher girder* atau *operator crane* yang berpengalaman sehingga operator-operator ahli tersebut kadang bekerja melebihi batas waktu normal. Akibat dari bekerja melebihi batas waktu normal menyebabkan kelelahan dan mengurangi konsentrasi sehingga dapat mendorong resiko terjadinya kecelakaan kerja konstruksi yang menjadi salah satu penyebab terjadinya serangkaian kecelakaan pada tahun 2017-2018. Maka dari itu, DJBK meningkatkan penyelenggaraan pelatihan SMK2 dan *launcher girder* untuk mengurangi resiko kecelakaan yang sama terulang kembali.

Balai Jasa Konstruksi Wilayah Jakarta saat ini sedang membangun fasilitas pelatihan *launcher girder* di Citeureup yang diharapkan mampu menjadi fasilitas pelatihan yang terlengkap dan terbaik di Asia Tenggara.

Pusat Keunggulan Pelatihan Jasa Konstruksi

Setiap Balai harus mampu melayani dukungan penyelenggaraan pelatihan kompetensi dasar umum yaitu sesuai dengan 5 klasifikasi TKK. Tetapi masing-masing Balai juga perlu mengembangkan kegiatan pelatihan unggulan yang memperhatikan kondisi pembinaan dan penyelenggaraan konstruksi di wilayahnya.

STRATEGI PENGEMBANGAN

Representasi DJBK di Wilayah

Representasi Sistem Informasi Jasa Konstruksi Terintegrasi

UU No. 2/2017 mengamanatkan kepada Pemerintah untuk membangun Sistem Informasi Jasa Konstruksi (SIJK) terintegrasi yang dijadikan acuan data dan informasi bagi penyelenggara jasa konstruksi. Dalam hal pengelolaan SIJK tersebut, Balai Jasa Konstruksi dan LPJK menjadi bagian dari



**Tabel 5.7.2. Potensi Pusat Keunggulan Pelatihan Jasa Konstruksi**

No.	Balai Jasa Konstruksi Wilayah	Potensi Unggulan Pelatihan Kompetensi	Keterangan
1	Banda Aceh	• Penanganan Kelongsoran • Bangunan Tahan Gempa	Kasus kegempaan dan kelongsoran sering terjadi di Aceh
2	Palembang	• Perbaikan Tanah Dasar	Bangunan di atas tanah lunak banyak terdapat di Sumatera Selatan
3	Jakarta	• <i>Girder Launching</i> • Alat Berat • Plumbing • Kegagalan Bangunan • BIM • Juru Ukur	Balai Jasa Konstruksi Jakarta memiliki fasilitas yang lebih lengkap
4	Surabaya	• Bangunan SDA • Jembatan Gantung	• Didukung Balai SDA • Sudah memiliki praktik jembatan gantung
5	Banjarmasin	• Irigasi Rawa	Didukung Balai Rawa
6	Makassar	• Pembuatan komponen dan pemasangan Bangunan Darurat Bencana • Kegagalan Bangunan	Berpengalaman mendukung penanggulangan bencana gempa di Palu.
7	Jayapura	• TKK UKM	

kesatuan yang tidak terpisahkan. Dimana Balai berperan strategis untuk melengkapi data dan informasi, memantau dan mengevaluasi layanan SIJK terintegrasi di wilayahnya.

Koordinasi dan Sinkronisasi dengan BP2JK di Wilayah

Selain memiliki 7 Balai Jasa Konstruksi, DJBK juga membawahi 34 Balai Pelaksanaan Pemilihan Jasa Konstruksi (BP2JK) yang berlokasi di ibukota provinsi. BP2JK memiliki fungsi yang sangat vital di dalam proses pengadaan barang/jasa di lingkungan Kementerian PUPR. Tahapan pengadaan jasa konstruksi merupakan salah satu kunci keberhasilan dalam perwujudan tujuan

penyelenggaraan jasa konstruksi yang efektif dan efisien sesuai dengan amanat UU No. 2/2017. BP2JK memiliki *data base* hasil pengadaan jasa konstruksi berupa profil penyedia jasa, TKK, material, peralatan, dan teknologi yang sangat diperlukan untuk peningkatan kualitas penyelenggaraan jasa konstruksi. BP2JK dapat mendorong setiap JF-PJK dan pakar konstruksi bekerja sama dengan JF Pengelola PBJ yang berada di wilayahnya untuk memanfaatkan data dan informasi tersebut yang hasil kajiannya dapat dimuat dalam SIJK terintegrasi. Pemanfaatan hasil pengelolaan data dan informasi terkini akan mendorong kemajuan jasa konstruksi di wilayahnya.

Koordinasi dan Sinkronisasi dengan OPD di Wilayah

Sesuai dengan kebijakan Kementerian Dalam Negeri, pembentukan organisasi perangkat daerah (OPD) suburusan jasa konstruksi di tingkat provinsi dan kabupaten/kota terus dilakukan. Hampir seluruh provinsi sudah memiliki OPD, sedangkan kabupaten/kota masih cukup banyak yang belum memilikinya. Seiring dengan upaya tersebut, OPD suburusan jasa konstruksi yang baru terbentuk membutuhkan pendampingan untuk melaksanakan pembinaan jasa konstruksi di daerahnya sesuai dengan NSPK yang telah disusun Pemerintah sesuai dengan amanat PP No 14 Tahun 2021. Balai Jasa Konstruksi sebagai representatif dari DJBK perlu berperan proaktif menyampaikan NSPK kepada OPD melalui berbagai kegiatan yang bersifat koordinasi dan sinkronisasi khususnya dalam kegiatan penyusunan program, pengaturan, pengawasan dan pengembangan yang disesuaikan dengan kebutuhan daerah.

Pusat Pelatihan Jasa Konstruksi di Wilayah

Selain oleh pemerintah, pelatihan jasa konstruksi sering dilaksanakan oleh perguruan tinggi, balai pelatihan kerja, dan asosiasi jasa konstruksi. Didukung dengan fasilitas jejaring kerja, perangkat keras dan perangkat lunak, Balai Jasa Konstruksi harus menjadi sokoguru dalam pelatihan jasa konstruksi. Balai memiliki peluang yang lebih besar untuk memimpin peningkatan kapasitas penyelenggara pelatihan di wilayahnya. Setiap pelaksanaan program pelatihan Balai perlu bekerja sama dengan penyelenggara pelatihan lainnya. Kebijakan percepatan sertifikasi TKK khususnya untuk operator dan ahli muda dapat dijadikan momentum untuk membangun kerja sama tersebut yang lebih efisien dan efektif.

Pusat Pengembangan Karier Pejabat Fungsional

Kebijakan pengarusutamaan jabatan fungsional dalam pembinaan PNS sudah dicanangkan. Balai Jasa Konstruksi merupakan garda terdepan untuk memberikan layanan pembinaan jasa konstruksi yang telah diamanatkan dalam UU No. 2/2017. Penempatan JF-PJK di Balai akan menjadi siklus pembinaan karier PNS. JF-PJK akan terlatih dalam menghadapi permasalahan nyata di lapangan. Mereka akan tergugah dan terpacu untuk meningkatkan profesionalismenya di bidang pembinaan jasa konstruksi. Pengompilasian data dan informasi, analisis data, identifikasi dan perumusan masalah, penyelesaian masalah, dan perumusan rekomendasinya akan menjadi kegiatan operasional layaknya mekanisme suatu mesin penggerak.

Operasional pembinaan jasa konstruksi di Indonesia dilaksanakan oleh Jabatan Fungsional Pembinaan Jasa Konstruksi (JF-PJK). Jumlah JF-PJK di Pusat, provinsi dan kabupaten/kota meningkat seiring dengan kebijakan pemerintah untuk mengedepankan jabatan fungsional.

Direktorat Jenderal Bina Konstruksi c.q. Direktorat Kelembagaan dan Sumber Daya Jasa Konstruksi merupakan unit kerja yang ditunjuk untuk melakukan pembinaan terhadap JF-PJK. Dalam pelaksanaan tugas, JF-PJK bekerja sama dengan Balai Jasa Konstruksi untuk mendukung tugas dan fungsi dari Direktorat Jenderal Bina Konstruksi.

Ke depan, penyusunan program, pengelolaan NSPK, kegiatan pemberdayaan, kegiatan pengawasan, dan kegiatan pengembangan



Politeknik Madiun, Jawa Timur

pembinaan jasa konstruksi kepada seluruh pemangku kepentingan akan lebih terintegrasi. NSPK pembinaan jasa konstruksi yang disiapkan Pusat akan mengalir ke daerah melalui JF-PJK bekerja sama dengan Balai Jasa Konstruksi. Penyelenggara bangunan (bangunan gedung dan bangunan sipil) juga akan didukung dengan pejabat fungsional sesuai dengan bidangnya. Dalam setiap penyelenggaraan bangunan akan terkait dengan tugas dan fungsi JF-PJK. Oleh karena itu, Balai Jasa Konstruksi berkepentingan untuk memfasilitasi terjadinya kolaborasi antar jabatan fungsional dalam berbagai kegiatan konstruksi.

Pusat Pelatihan Kompetensi Strategis

Lahirnya UU No. 2/2017 dan percepatan pembangunan infrastruktur yang dilaksanakan dalam era Kabinet Kerja dan Indonesia Maju

yang dimulai sejak tahun 2015 telah memberikan tantangan baru dalam penyelenggaraan jasa konstruksi, meliputi:

- a. Percepatan sertifikasi untuk operator dan ahli muda yang telah memiliki pengalaman kerja
- b. Kebutuhan kompetensi TKK untuk penerapan standar K4 konstruksi termasuk kompetensi penilai ahli kegagalan bangunan.
- c. Kebutuhan kompetensi TKK untuk mendukung pekerjaan konstruksi sesuai dengan Klasifikasi Baku Layanan Usaha Indonesia.
- d. Administrasi kontrak konstruksi
- e. Kebutuhan kompetensi untuk penerapan BIM
- f. Peningkatan pelatihan keprofesionalitas berkelanjutan
- g. Kebutuhan kompetensi penyiapan bangunan untuk mendukung penanggulangan dampak bencana.

PENUTUP

Sesuai dengan pembahasan di atas, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

- a. Peran strategis bangunan adalah untuk mendukung kehidupan sosial, ekonomi, budaya, politik, pertahanan, dan keamanan.
- b. Era baru konstruksi nasional ditandai dengan penggantian UU No. 18/1999, percepatan pembangunan infrastruktur, dan timbulnya kebutuhan penerapan BIM.
- c. Balai Jasa Konstruksi menjadi perwakilan DJBK di wilayah yang mencakup pembinaan penyelenggaraan jasa konstruksi dan pembinaan Jabatan Fungsional Pembina Jasa Konstruksi.
- d. Tujuan pembentukan Balai Jasa Konstruksi untuk lebih mendekatkan pelayanan pembinaan jasa konstruksi kepada masyarakat jasa konstruksi.
- e. Balai Jasa Konstruksi perlu memprioritaskan program pelatihan pada percepatan pemenuhan gap TKK bersertifikat, pelatihan kompetensi jabatan teknisi/analisis, dan pemenuhan kekosongan kompetensi TKK strategis.
- f. Strategi yang dapat diambil untuk meningkatkan peran strategis Balai Jasa Konstruksi pada era baru pasca-UU No. 2/2017 meliputi:
 - 1) Memperkuat Balai sebagai representatif DJBK di wilayah
 - 2) Menjadikan Balai sebagai Pusat Pelatihan Jasa Konstruksi di Wilayah
 - 3) Menjadikan Balai sebagai tempat putaran strategis pembinaan karier JF-PJK
 - 4) Menjadikan Balai sebagai pusat pelatihan kompetensi strategis.

DAFTAR PUSTAKA

- Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja*
- Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi*
- Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah*
- Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2002 tentang Bangunan Gedung*
- Undang-Undang Nomor 18 Tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi*
- Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 2021 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2002 tentang Bangunan Gedung*
- Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi*
- Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2010 tentang Jabatan Fungsional Pegawai Negeri Sipil*
- Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2018 tentang Pengadaan Barang dan Jasa*
- Peraturan Menteri PUPR 16 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat*
- Peraturan Menteri PUPR Nomor 13 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat*
- Kementerian PUPR. 2020. "Rencana Strategis Direktorat Jenderal Bina Konstruksi 2020-2024". Jakarta



Jalur Lintas Selatan Yogyakarta

KONTRIBUTOR

Prof. Reini Wirahadikusumah, Ph.D

Staf dosen di Kelompok Keahlian Manajemen dan Rekayasa Konstruksi, Fakultas Teknik Sipil dan Lingkungan, Institut Teknologi Bandung. Pendidikan sarjana di Departemen Teknik Sipil ITB lulus tahun 1991, menyelesaikan pendidikan pascasarjana tingkat magister dan doktoral bidang Teknik Sipil di Purdue University, USA, pada tahun 1999. Sepanjang karir puluhan tahun meneliti dan berkontribusi dalam pengembangan ilmu bidang teknik sipil, konstruksi, dan infrastruktur; juga seringkali terlibat dalam pengembangan jasa konstruksi nasional di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, serta instansi terkait. Saat ini sebagai guru besar bidang manajemen infrastruktur dan sedang menjabat sebagai Rektor Institut Teknologi Bandung 2020-2025.

Dr. Ir. Wahyu Utomo, MS.

Saat ini menjabat sebagai Deputy Bidang Koordinasi Pengembangan Wilayah dan Tata Ruang mempunyai tugas menyelenggarakan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang pengembangan wilayah dan tata ruang. Lahir di Jakarta pada tanggal 11 Februari 1964, menempuh pendidikan sarjana jurusan Teknik Sipil di Institut Teknologi Bandung pada tahun 1987. Kemudian melanjutkan studi S2 pada jurusan Regional Science dengan gelar Master of Science (MS) di Cornell University, USA pada tahun 1999. Gelar S3 diraihinya pada jurusan Regional Science dengan Gelar Doctor of Philosophy (Ph.D) di Cornell University, USA pada tahun 2002. Selain itu, beliau juga mengikuti pelatihan dan kursus singkat baik di dalam maupun di luar negeri diantaranya adalah Enterprise Risk Management, Bali (2015), Infrastructure in a Market Economy: Public-Private Partnership in a Changing World, Harvard University, USA (2006), Project Management Training, Jakarta (1994), Municipal Services and Environmental Infrastructure, American University, USA (1993) dan Project Planning and Implementation, University of Sheffield, UK (1989). Beliau juga terlibat dalam beberapa karya tulis yang dipublikasikan antara lain: Strategic City Development: Towards The Sustainable Cities Development in Indonesia (2015); Private Partnership: Investor's Guide (2010); Contributor for Section of Housing and Settlement: Triggering Infrastructure Development in Crisis Era (2009); Quarterly Report on Economic Infrastructure (2009); dan Survey Reports on Housing Sector (2008-sekarang).

Dewi Chomistrina, S.T., M.Sc.

saat ini menjabat sebagai Sekretaris Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, Ditjen Bina Konstruksi, Kementerian PUPR dan juga merangkap sebagai Sekretaris LPJK Periode 2021 - 2024. Lahir di Bandung, tanggal 28 Januari 1971, dan menempuh pendidikan Sarjana Teknik Lingkungan di Institut Teknologi Bandung tahun 1994 dan melanjutkan studi S2 di bidang Sanitary Engineering, di UNESCO-IHE Belanda pada tahun 1998. Beliau berkontribusi dalam penyusunan peraturan di bidang Jasa Konstruksi, diantaranya UU No. 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi dan Peraturan Pelaksanaannya, UU No. 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja, PP No. 5 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko, dan PP No. 14 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 Tentang Jasa Konstruksi. Selain itu, beliau juga pemegang International Certificate untuk Supply Chain Management, Sertifikat Insinyur Profesional Utama, Sertifikat Ahli K3 Konstruksi Madya serta Sertifikat GreenShip Profesional.

Tri Berkah, S.H., M.H.

selaku penulis merupakan Kepala Bagian Hukum, Informasi Jasa Konstruksi, dan Komunikasi Publik, Sekretariat Direktorat Jenderal Bina Konstruksi Kementerian PUPR. Penulis menyelesaikan Pendidikan Ilmu Hukum di Universitas Katolik Parahyangan dan Magister Hukum di Universitas Gadjah Mada.

Aprilia Gayatri, S.H.

Merupakan Perancang Peraturan perundang-undangan Ahli Muda, Sekretariat Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, Kementerian PUPR. Penulis menyelesaikan Pendidikan Ilmu Hukum di Universitas Padjadjaran.

Akhmad Hady Amrullah, S.ST., M.T.

Merupakan seorang Pembina Jasa Konstruksi Ahli Muda, yang sudah 10 tahun mengabdikan sebagai PNS di Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, Beliau menyelesaikan pendidikan Magister Manajemen Aset Infrastruktur, Institut Teknologi Sepuluh November Surabaya, pernah menjadi Anggota Tim Penyusun PP 5/2021 dan Permen PUPR No.6/2021 yang pada pelaksanaannya dilakukan dalam jangka waktu 3 bulan.

Ir. Nicodemus Daud, M.Si.

Saat ini mendapat amanah sebagai Direktur Kelembagaan dan Sumber Daya Konstruksi, Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, Kementerian PUPR. Menyelesaikan Pendidikan S1 Teknik Nuklir di Universitas Gadjah Mada dan melanjutkan S2 Administrasi Negara, Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi Mandala Indonesia (STIAMl). Merupakan Konseptor dan Pengembang eMonitoring Kementerian PUPR, Konseptor dan Inisiator SIMENTOR Jabatan Fungsional PUPR, berperan dalam Inisiator Satu Data, Satu Peta, Satu Referensi Kementerian PUPR. Kontribusi dalam pengembangan jasa konstruksi antara lain sebagai Penyusun materi suburusan jasa konstruksi Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja, Penyusun Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko subsektor Jasa Konstruksi, Penyusun materi kelembagaan dan sumber daya konstruksi pada Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksana Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi, Penyusun Peraturan Menteri PUPR Nomor 6 Tahun 2021 tentang Standar Kegiatan Usaha dan Produk pada Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Sektor Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat serta Penyusun Peraturan Menteri PUPR Nomor 7 Tahun 2021 tentang Pencatatan Sumber Daya Material dan Peralatan Konstruksi.

Nurasih Asriningtyas, S.T.

Seorang jafung Pembina Jasa Konstruksi Ahli Muda di Direktorat Kelembagaan dan Sumber Daya Konstruksi, Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, Kementerian PUPR, yang merupakan Lulusan S1 Jurusan Teknik Elektro dari Universitas Indonesia. Awal masuk CPNS di tahun 2010 bertugas di Bidang Kelembagaan, Pusat Pengembangan Usaha dan Kelembagaan (PPUK), Badan Pembinaan Konstruksi dan Sumber Daya Manusia (BPKSDM) yang kemudian di tahun 2015 berubah menjadi SubDirektorat Kelembagaan, Direktorat Bina Kelembagaan dan Sumber Daya Jasa Konstruksi, Direktorat Jenderal Bina Konstruksi. Tahun 2016 mendapat amanah menjadi Kepala Seksi Lembaga Pemerintah, SubDirektorat Kelembagaan, DBKSDJK. Dengan adanya penyederhanaan reformasi birokrasi di tahun 2010 menjadi Jafung Pembina Jasa Konstruksi Ahli Muda pada SubDirektorat Kelembagaan, Material, Peralatan, dan Usaha Jasa Konstruksi, Direktorat Kelembagaan dan Sumber Daya Konstruksi. Sehingga telah bertugas menekuni Bidang kelembagaan Jasa Konstruksi selama 10 Tahun.

**Ir. Kimron Manik, M.Sc.**

Selaku penulis merupakan Direktur Keberlanjutan Konstruksi, Ditjen Bina Konstruksi, Kementerian PUPR. Pendidikan Sarjana Teknik Sipil di tempuhnya di Universitas Sumatera Utara, Pendidikan Master of Science bidang Urban Environment Management di UNESCO-IHE. Penulis terlibat aktif sebagai sekretaris Komite Keselamatan Konstruksi serta penyusunan kebijakan bidang konstruksi berkelanjutan.

Niken Dwi Pramesti, S.T., M.B.A.

Selaku penulis merupakan pejabat fungsional Pembina Jasa Konstruksi Ahli Muda. Penulis menyelesaikan Pendidikan sarjananya di Universitas Trisakti dan Manajemen Strategi di Universitas Gadjah Mada. Penulis terlibat aktif dalam penyusunan kebijakan bidang konstruksi berkelanjutan.

Sheba Hartati S., S.T., M.T.

Selaku penulis merupakan pejabat fungsional Pembina Jasa Konstruksi Ahli Madya. Penulis menyelesaikan Pendidikan sarjana Teknik Sipil di Universitas Sumatera Utara dan Magister Teknik Sipil di Universitas Indonesia. Penulis terlibat aktif dalam penyusunan kebijakan bidang konstruksi berkelanjutan.

Prof. Dr. Ir. Rizal Z. Tamin

Guru Besar Manajemen Konstruksi di Fakultas Teknik Sipil dan Lingkungan (FTSL) ITB. Pendidikan Sarjana Teknik Sipil di tempuhnya di FTSL ITB, Pendidikan Magister dan Doktor Teknik Sipil di Ecole Nationale des Ponts et Chaussees (ENPC), Paris, Perancis. Penulis terlibat aktif dalam kajian pengembangan kebijakan jasa konstruksi di Indonesia dan terdaftar sebagai Penilai Ahli Kegagalan Bangunan di LPJKN semenjak tahun 2015.

Offie Nurtresnaning Putri, S.T., M.Eng.

Penulis merupakan Pejabat Fungsional Muda Pembina Jasa Konstruksi. Penulis menyelesaikan Pendidikan Teknik Lingkungan di Institut Teknologi 10 Nopember Surabaya dan Magister Pengelolaan Bencana Alam di Universitas Gadjah Mada. Penulis terlibat aktif sebagai tim perumus kebijakan, penyusun materi, dan pendampingan terkait keselamatan konstruksi, serta sebagai anggota sekretariat Komite Keselamatan Konstruksi.

Meylina Deliana Hasbullah, S.T., M.M.

Pembina Jasa Konstruksi Ahli Madya di Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, Kementerian PUPR. Saat ini menjadi mahasiswa S3 Program Doktor Ilmu Ekonomi, Konsentrasi Kebijakan Publik di Universitas Trisakti, Jakarta.

Ir. Agus Taufik Mulyono ST., MT., IPU., ASEAN Eng.

Merupakan Dosen Teknik Sipil dan Lingkungan serta selaku Ketua Tim Bidang Pelatihan, Uji Kompetensi dan Penetapan Penilai Ahli, Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi. Penulis menempuh Pendidikan Sarjana dan Magister Teknik Sipil di Universitas Gadjah Mada, dan Program Doktor di Universitas Diponegoro. Penulis terlibat aktif dalam penerbitan karya tulis dan buku, bidang akademis dan penelitian bidang Teknik sipil serta pengembangan strategi dan pendampingan terkait perkuatan penilai ahli.

Ir. Brawijaya, S.E., M.Eng.I.E, MSCE, Ph.D.

Selaku penulis merupakan Kepala Sub Direktorat Keamanan dan Keselamatan Konstruksi, Kementerian PUPR. Penulis menyelesaikan Pendidikan Teknik sipil di Insitut Teknologi Bandung dan Manajemen di Universitas Padjadjaran. Selain itu penulis turut menempuh pendidikan program magister dan program doktor di Rensselaer Polytechnic Institute. Penulis terlibat aktif sebagai Koordinator Sekretariat Komite Keselamatan Konstruksi dan turut aktif pada penyusunan kebijakan, implementasi dan pengembangan kebijakan, serta pendampingan, pemantauan dan evaluasi terkait keselamatan konstruksi.

R. J. Catherine I. Sihombing, S.Sos., M.I.Kom.

Selaku penulis merupakan pejabat fungsional Pembina Jasa Konstruksi Ahli Muda. Penulis menyelesaikan Pendidikan sarjananya di Universitas Prof Dr Moestopo dan Pendidikan magister di Universitas Pelita Harapan. Penulis terlibat aktif dalam penyusunan kebijakan bidang perkuatan penilai ahli dan kegagalan bangunan.

Muhammad Hadi Nugroho, ST, IPP

Menyelesaikan pendidikan S1 di Teknik Sipil Universitas Gadjah Mada pada tahun 2005. Sejak tahun 2015-2021 aktif sebagai sekretaris Persatuan Insinyur Indonesia Wilayah DIY. Saat ini berposisi sebagai Direktur Engineering Institute, lembaga pelatihan, penelitian dan pengembangan sumber daya manusia di bidang konstruksi.

Dimas Bayu Susanto, ST, MPSDA

Menyelesaikan pendidikan S1 Teknik Sipil di Universitas Sebelas Maret (UNS) tahun 2008, kemudian melanjutkan studi ke Institut Teknologi Bandung (ITB) dan berhasil menyandang gelar Magister Pengelolaan Sumber Daya Air pada tahun 2016. Saat ini bertugas sebagai Pembina Jasa Konstruksi Ahli Muda, Bagian Perencanaan, Program, dan Keuangan, Setditjen Bina Konstruksi, Kementerian PUPR.



Agung Budi Waskito, S.T., M.Tech.

Lahir di Boyolali, 17 Juli 1971. Agung menyelesaikan Studi Strata 1, Teknik Sipil di Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta pada tahun 1995 dan memegang gelar Magister Sumber Daya Air dari Institut Teknologi India pada tahun 2002. Ia dikenal sebagai ahli bendungan besar dan aktif dalam Komite Nasional Indonesia untuk Bendungan Besar. Dedikasi tinggi terhadap pembangunan infrastruktur tanah air membuat Agung Budi Waskito mendapatkan pengakuan internasional berupa ASEAN Outstanding Engineering Achievement 2019.

Prof. Dr. Ing. Krishna Suryanto Pribadi, DEA, AMPU, IPU, CMd.

Saat ini menjabat sebagai Guru Besar bidang Mitigasi Bencana dan Ketua Kelompok Keahlian Manajemen dan Rekayasa Konstruksi, FTSL ITB, sekaligus Wakil Kepala Pusat Penelitian Mitigasi Bencana, Institut Teknologi Bandung. Lahir di Bandung, 19 Februari 1953, memperoleh gelar Sarjana Teknik Sipil di Institut Teknologi Bandung tahun 1977 dan menyelesaikan pendidikan Docteur Ingenieur de Genie Civil di Institute Nationale des Sciences Appliquees (INSA) Lyon di Perancis pada tahun 1985. Menjadi anggota pengurus LPJK Nasional sebagai Ketua Komite Penelitian dan Pengembangan pada periode 2011-2015, kemudian menjadi Wakil Ketua-2 Bidang Litbang, Diklat dan Kerjasama LN, LPJK Nasional pada periode 2016-2020. Selain itu juga menjadi anggota dari Indonesia Monitoring Committee for Engineering Services (IMC) dari tahun 2013 hingga 2022. Berbagai publikasinya meliputi pengembangan industri konstruksi dan sumber daya manusianya, mitigasi bencana dan pemulihan pasca bencana, perencanaan keberlangsungan usaha. Sebagai anggota IAMPI memiliki SKA Utama Manajemen Proyek, juga memiliki sertifikat mediator penyelesaian sengketa dan terdaftar sebagai Penilai Ahli di LPJK.

Dr. Ir. Putut Marhayudi, M.M., M.B.A., I.P.U.

Direktur Pengembangan Jasa Konstruksi, Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, Kementerian PUPR. Beliau merupakan lulusan S3 jurusan Pengelolaan Sumber Daya Alam dan Lingkungan di Institut Pertanian Bogor. Di tangan beliau berbagai aturan terkait Jasa Konstruksi "dilahirkan", beberapa Pengaturan diantaranya, "Standar dan Pedoman Pengadaan Jasa Konstruksi Melalui Penyedia", "Design and Build", Pengaturan "Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK)", Pengaturan "Sistem Manajemen Mutu (SMM)", dan berbagai peraturan lainnya terkait jasa konstruksi. Tangan dingin dari mantan Wakil Ketua LPJK Nasional periode 2011-2015 ini mampu memimpin dan menyusun regulasi yang sangat berpengaruh terhadap Penyelenggaraan Jasa Konstruksi di Indonesia.



Ir. Biemo Woerjanto Soemardi, M.S.E, Ph.D.

Staf pengajar program Sarjana dan Pascasarjana Teknik Sipil pada Fakultas Teknik Sipil dan Lingkungan – Institut Teknologi Bandung, yang juga merupakan peneliti aktif pada kelompok keahlian Manajemen dan Rekayasa Konstruksi. Lahir di Bandung pada 9 April 1961, penulis menyelesaikan Pendidikan sarjana Teknik Sipil di ITB tahun 1985, program Master's in Engineering dari University of Michigan tahun 1988 dan Doctor of Philosophy dari University of Kentucky tahun 1993. Saat ini penulis fokus pada topik penelitian tentang Teknologi dan Visualisasi Konstruksi serta Aspek Hukum dan Kontrak Konstruksi. Selain mengajar dan meneliti, sejak akhir tahun 1990an penulis juga aktif terlibat dalam berbagai program pengembangan Pendidikan tinggi pada Direktorat Jenderal Pendidikan Tinggi. Sebagai rekayasawan dengan sertifikat sebagai Ahli Utama Manajemen Proyek (IAMPI- LPJK) dan Insinyur Profesional Utama (IPU- PII), penulis juga aktif dalam beberapa kegiatan profesional kerekeyasaan di bidang pembangunan gedung dan sarana infrastruktur lain dengan dana dalam negeri dan bantuan asing (the World Bank, ADB, IsDB, dan JICA). Penulis juga menjadi anggota dan aktif dalam berbagai organisasi seperti IAMPI, HAKI, dan HPJI, serta pernah menjabat sebagai Ketua Komisi Penelitian dan Pengembangan – LPJKN (2016-2020).

Disaintina Ari Nusanti, S.T., M.M

Saat ini penulis menjabat sebagai Kasubdit Kelembagaan, Material, Peralatan Dan Usaha Jasa Konstruksi. Penulis menyelesaikan pendidikan S-2 Magister Manajemen di Institut Pertanian Bogor.

Ir. Yaya Supriyatna Sumadinata, M.Eng.Sc,

lahir di Bandung pada tanggal 21 Maret 1959, sudah bekerja di Kementerian PUPR sejak tahun 1985 yaitu sejak lulus dari jurusan Sipil ITB pada tahun 1985. Pendidikan terakhir S2 Highway Engineering di University of New South Wales pada tahun 1992. Penugasan awal di Direktorat Jenderal Bina Marga dan ditugaskan di Jakarta, Banjarmasin, dan Bandar Lampung selama periode 1986-1999. Pernah ditugaskan di Kementerian Negara PU pada tahun 1999, dan Inspektorat Jenderal PU pada tahun 2000. Pernah ditugaskan sebagai Kepala Bidang Kurikulum di Pusat Pendidikan Keahlian Teknik Bandung 2001 – 2010, kepala bidang Material dan Peralatan Konstruksi 2011-2015, Pengurus LPJK 2011– 2015, Direktur Kelembagaan dan Usaha Jasa Konstruksi 2015-2017, dan Sekretaris Ditjen Bina Konstruksi 2017-2019. Sejak 2019 sampai saat ini menjabat sebagai Pembina Jasa Konstruksi Ahli Utama dengan pangkat Pembina Utama golongan IV/e.



Rino Febrando, S.E., M.T.

Bekerja di Kementerian PUPR sejak tahun 2006 dimulai dari Badan Pembinaan Konstruksi dan Sumber Daya Manusia (2006 – 2010), Badan Pembinaan Konstruksi (2010 – 2015), dan Direktorat Jenderal Bina Konstruksi (2015 – saat ini). Penulis menyelesaikan Pendidikan S-1 pada jurusan Ekonomi dan Studi Pembangunan, Fakultas Ekonomi Universitas Padjadjaran (2000 – 2004) dan Pendidikan S-2 pada jurusan Studi Pembangunan, Sekolah Arsitektur, Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan, Institut Teknologi Bandung (2009 – 2011). Periode 2014 – 2015, sebagai Kepala Subbidang Peningkatan Daya Saing, Pusat Pembinaan Sumber Daya Investasi, Badan Pembinaan Konstruksi. Periode 2015 – 2016, sebagai Kepala Seksi Pemantauan dan Evaluasi, Subdit Material dan Peralatan Konstruksi, Direktorat Bina Kelembagaan dan Sumber Daya Jasa Konstruksi, Ditjen Bina Konstruksi. Periode 2016 – 2017, sebagai Kepala Seksi Mitigasi Risiko, Direktorat Bina Investasi Infrastruktur, Ditjen Bina Konstruksi. Periode 2017 – 2020, sebagai Kepala Seksi Pemantauan dan Evaluasi, Subdit Pemberdayaan Wilayah II, Direktorat Kerjasama dan Pemberdayaan. Periode (2020 – saat ini), sebagai Pembina Jasa Konstruksi Muda Direktorat Pengembangan Jasa Konstruksi.

Ir. Mochammad Natsir, M.Sc

Sejak Februari 2019 sebagai Pejabat Fungsional Pembina Jasa Konstruksi Ahli Utama, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR). Sebelumnya menjabat sebagai Staf Ahli Menteri PUPR Bidang Ekonomi dan Investasi (Maret 2017–Januari 2019), Direktur Pengembangan Sistem Penyediaan Air Minum–Kementerian PUPR (Juni 2015–Maret 2017), Direktur Pengembangan Air Minum–Kementerian PU (Juli 2014–Juni 2015), Sekretaris Badan Pembinaan Konstruksi–Kementerian PU (Mei 2014–Juli 2014), Kepala Pusat Sumber Daya Investasi–Badan Pembinaan Konstruksi–Kementerian PU (Juli 2010–Mei 2014), Ketua Indonesia Monitoring Committee on ASEAN Engineering Services (November 2019–Sekarang), Ketua Delegasi Konstruksi Indonesia dalam Perundingan Liberalisasi Perdagangan Jasa WTO, ASEAN dan fora lain (2005–2014, 2019–Sekarang), Sekretaris Indonesia Monitoring Committee on ASEAN Architectural Services (2009–2012). Menyelesaikan Pendidikan Sarjana S1 Teknik Sipil di Institut Teknologi Bandung (1984) dan Master of Science bidang Environmental Engineering di University of Manitoba–Canada (1992).

Firman Herzal, S.H., M.Hum.

Lahir di Jakarta pada tanggal 30 Maret 1982, bekerja di Kementerian PUPR sejak tahun 2007. Sebelumnya pernah menjadi tenaga ahli dalam penyusunan Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 2006 tentang Tata Cara Pengadaan Pinjaman dan/atau Penerimaan Hibah Serta Penerusan Pinjaman dan/atau Hibah Luar Negeri, di Bappenas sejak tahun 2005-2006, Peneliti dan Penyusun Buku Saku Buruh Migran, di Komnas HAM sejak tahun 2006-2007. Penulis merupakan lulusan Sarjana dari Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran pada tahun 2005, dan Magister Hukum (Humaniora) dari Fakultas Hukum Universitas Parahyangan pada tahun 2014. Saat ini penulis bertugas di Biro Hukum sebagai Subkoordinator Plt Peraturan Perundang-undangan Bidang Bina Konstruksi, Pengembangan Infrastruktur Wilayah, dan Inspektorat Jenderal, juga merangkap sebagai Pejabat Fungsional Ahli Muda Perancang Peraturan Perundang-undangan sejak tahun 2010.

Ir. Taufik Widjoyono, M.Sc.

Ketua Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi,
Kementerian PUPR Periode 2021-2024

Pendidikan:

Sarjana Teknik Sipil ITB (1981), Master Teknik Sipil University of Strathclyde UK (1993)
Pengalaman Profesional:

Widyaiswara Utama Kementerian PUPR (2016-2021), Sekretaris Jenderal Kementerian PUPR (2015-2016), Inspektur Jenderal Kementerian PU (2014-2015), Staf Ahli Menteri PU (2013-2014), Kepala Biro Perencanaan Setjen Kementerian PU (2011-2014), Sekretaris Ditjen Bina Marga (2010-2011), Direktur Bina Program Ditjen Bina Marga (2007-2010). Ketua Umum Himpunan Pengembangan Jalan Indonesia (2018-2019), Sekretaris Umum Himpunan Pengembangan Jalan Indonesia (2019-2020).

Kontribusi dalam Pengembangan Jasa Konstruksi:

Penanggung Jawab pedoman tata cara registrasi, akreditasi, pemberian lisensi LSBU, pemberian rekomendasi lisensi LSP, penetapan penilai ahli, penyetaraan tenaga kerja konstruksi asing, dan pembentukan LSP atau PTUK, serta pengelolaan program PKB dalam penyelenggaraan jasa konstruksi. Penanggung Jawab pelayanan sertifikasi badan usaha dan sertifikasi tenaga kerja konstruksi masa transisi penyelenggaraan jasa konstruksi hingga Desember 2021.

**Merawati Pasenggong, S.Sos., M.M.**

Lahir di Buntu Kunyi pada tanggal 04 Nopember 1975, sudah bekerja di PUPR sejak tahun 2005 yaitu dari jurusan Administrasi Negara UNTAG 45 Surabaya pada tahun 2000. Pendidikan terakhir S2 Manajemen Sumber Daya Manusia pada tahun 2013. Penugasan awal di Badan Pembinaan Konstruksi dan Sumber Daya Manusia 2005 – 2014 staf bagian Keuangan, pernah di tugaskan sebagai Kepala Seksi Pemantauan dan Evaluasi Direktorat Kerjasama dan Pemberdayaan, Direktorat Jenderal Bina Konstruksi 2015 – 2017, kepala Seksi Lembaga Masyarakat Bina Kelembagaan dan Sumber Daya Jasa Konstruksi 2017-2020, sejak 2020 terhitung mulai tanggal 1 Juli 2020 sampai saat ini sebagai Jabatan Fungsional Pembina Jasa Konstruksi Ahli Muda dengan Pangkat III/d

Dr. Samsul Bakeri, SIP. M.Si. M.PM.

Seorang jafung Pembina Jasa Konstruksi ahli madya di Direktorat Kompetensi dan Produktivitas, Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, Kementerian PUPR, dan sudah bekerja di Kementerian PUPR sejak 1985 atau sudah berpengalaman dalam pembinaan kompetensi SDM sejak 35 tahun yang lalu, dengan pengalamannya menjadi kepala balai BJKW 4 Surabaya, BJKW 3 Jakarta, dan BJKW 5 Banjarmasin dan pengalamannya sejak mudah dalam penyusunan Standar Kompetensi Kerja Nasional Indonesia dan Modul Modul Pelatihan. Dengan bekal pendidikan S3 dari IPB dan Pendidikan Akta V dari IKIP Jakarta dan beberapa pelatihan diantaranya instruktur pelatihan, pelatihan asesor dll, DR Samsul Bakeri, sangat konsen dan tertarik mengabdikan dirinya pada pembinaan kompetensi sdm konstruksi. Keterlibatannya dalam penyusunan PP dan juga Peraturan Menteri terkait LSP, LPPK, dan SDM Konstruksi, membuat Dr. Samsul Bakeri, memiliki banyak hal yang dapat diinformasikan terkait pembinaan sdm konstruksi.

Darti Tresnawati, S.E., M.T.

Merupakan seorang pejabat fungsional pembina jasa konstruksi ahli muda, yang memulai karier di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat pada tahun 2010. Sehari -hari melaksanakan tugas dalam hal penyusunan kebijakan, data dan pelaksanaan monitoring dan evaluasi.

Dr. Abdul Malik Sadat Idris, S.T., M.Eng.

Merupakan Direktur Pengairan dan Irigasi di Kementerian PPN/Bappenas. Beliau menyelesaikan pendidikan sarjana di Jurusan Teknik Sipil Institut Teknolgi Bandung dan melanjutkan pendidikan Pascasarjana di University of Tokyo. Banyak pengalaman yang telah beliau torehkan di Kementerian PPN/Bappenas sejak tahun 2005 hingga sekarang, termasuk berkontribusi pada 8 paper yang telah resmi dipublikasi secara Internasional.

Fariroh, S.E., M.Si,

Lahir di Indramayu pada tanggal 2 Juni 1975, bekerja di Kementerian PUPR sejak tahun 2005. Pendidikan S1 Lulus tahun 1998 dari Universitas Nasional Jakarta jurusan Ekonomi dan S2 Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi Mandala Indonesia (STIAM) Jakarta jurusan Ilmu Administrasi lulus tahun 2012. Penugasan awal di Biro Perencanaan dan KLN, Setjen 2005-2012 dan tahun 2012 ditugaskan Ke Pusat Pembinaan Sumber Daya Investasi lalu di Direktorat Bina Investasi infrastruktur dan Direktorat Kerjasama dan Pemberdayaan serta Sekretariat Ditjen. Bina Konstruksi. Saat ini menjabat sebagai Kepala Subdit Advokasi dan Fasilitasi Pengadaan Jasa Konstruksi.

Teni Agustina Rahyadi, S.IP., M.T,

lahir di Bandung pada tanggal 12 Agustus 1984, bekerja di Kementerian PUPR sejak tahun 2009 setelah lulus dari jurusan Ilmu Administrasi Negara, Universitas Padjadjaran dengan pendidikan terakhir S2 Studi Pembangunan, Institut Teknologi Bandung. Penugasan awal di Pusat Pembinaan Penyelenggaraan Konstruksi beralih ke Direktorat Bina Penyelenggaraan Jasa Konstruksi. Saat ini menjabat sebagai Pembina Jasa Konstruksi Ahli Muda di Direktorat Kelembagaan dan Sumber Daya Konstruksi.

Afriandi Pohan, S.T., M.T.

Lahir di Medan pada tanggal 8 April 1980. Lulus S1 jurusan Teknik Sipil di Institut Teknologi Bandung pada tahun 2003 dan bekerja di PUPR sejak tahun 2005. Pendidikan terakhir S2 Magister Pembangunan Wilayah dan Kota di Universitas Diponegoro pada tahun 2013. Penugasan awal di Direktorat Jenderal Cipta Karya, lalu pada tahun 2012 dipindahtugaskan ke Kementerian Perumahan Rakyat sampai dengan tahun 2014. Mulai tahun 2015 sampai dengan saat ini, ditugaskan di Direktorat Jenderal Bina Konstruksi. Pada bulan Juli tahun 2018 diangkat sebagai Kepala Balai Jasa Konstruksi Wilayah VII Jayapura. Pada tahun 2019 dipindahtugaskan ke Jakarta sebagai Kepala Balai Material dan Peralatan Konstruksi. Jabatan saat ini sebagai Kepala Balai Jasa Konstruksi Wilayah III Jakarta sejak Juni 2020.

Chairul Salam, S.T., M.Sc.

Lahir di Jakarta, 26 Agustus 1984. Bekerja di PUPR sejak tahun 2009. Penempatan awal di Direktorat Jenderal Bina Konstruksi. Latar belakang pendidikan S1 di Teknik Kelautan Institut Teknologi Bandung, lulus tahun 2007. Pada tahun 2015 lulus Master Degree di Construction Contract Management Universiti Teknologi Malaysia.



.....
Pasca Renovasi Masjid Istiqlal, Jakarta





Jembatan Soekarno,
Manado, Sulawesi Utara

TIM PENYUSUN

TIM PENGARAH

Dr. Ir. Yudha Mediawan, M.Dev.Plg.
Dewi Chomistrian, S.T., M.Sc.
Dr. Ir. Putut Marhayudi, M.M.
Ir. Nicodemus Daud, M.Si.
Ir. Abdul Muis, M.T.
Dr. Dedy Natrifahrizal D.N, S.E., M.Si.
Ir. Kimron Manik, M.Sc.
Ir. Trisasongko Widiyanto Dipl. HE.

TIM PELAKSANA

Ir. Mochammad Natsir, M.Sc. (Koordinator Utama)
Ir. Yaya Supriyatna Sumadinata (Koordinator I)
Ir. Netti Malemna, M.M. (Koordinator II)
Ir. Poltak Sibuea, M. Eng.Sc. (Koordinator III)
Fariroh, S.E., M.Si.
Yan Faissal, S.T., M.T.
Meylina D Hasbullah, S.T., M.M.
Disaintina Ari Nusanti, S.T, M.M.
Ir. Joko Karsono M.T.
Supai, S.ST., M.T.
Dr. Yolanda Indah P, S.E., M.M.
Ir. Suwanto, M.M.
Ir. Ati Nurzamiati Hazar Zubir, M.T.
Anik Dwi Wahyuningsih, S.T. M.A.
Ir. Didi Ahmadi H. Djamhir, M.T.
Dr. Samsul Bakeri, S.I.P., M.Si.
Sheba Hartaty S, S.T., M.T.
Dra. Affuanie Harahap, M.M.
Zuhanif Tolhas Dipl. Um., M.M.
Sucipto. S.Sos. M.Si.
Dimas Bayu Susanto, S.T., MPSDA.
Dyah Sitaresmi Budiarti, S.T., M.M.G., M.P.W.K.

SEKRETARIAT

Tri Berkah, S.H., M.H.
Yosaphat Bisma W., S.Sos., M. Ikom.
Fauzan, S.Kom.
Aprilia Gayatri, S.H.
Kristinawati P. Hadi, S.IP., M.Si.
Agus Firngadi
Hari Maradika

Jannatin Clara Alverina
Indri Eka Lestari
Ryan Wijisovia
Angelina Butar Butar, S.H.
Yunus Fachrizal, S.H.
Indah Fitra R, S.Kom, M.Bus.
Evita Ayu Komaladewi S, S.T.
Bagoes Wicaksono, S.Kom.



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT

Gedung Utama Kementerian PUPR
Jl. Pattimura No. 20 Kebayoran Baru
Jakarta Selatan 12110
Telepon/Fax : 021-7228497
Email : pupr@pu.go.id

Hak cipta dilindungi Undang-Undang.
Dipersilahkan mengutip atau memperbanyak
sebagian buku ini dengan seizin tertulis dari penulis
dan/atau penerbit.

Copyright @ Direktorat Jenderal Bina Konstruksi
2021

Cetakan Pertama, Desember 2021
ISBN : 9-786239-893408

