



KONSTRUKSI INDONESIA

Media Informasi & Komunikasi Direktorat Jenderal Bina Konstruksi Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat | Edisi 1 Tahun 2016

**KEMANDIRIAN
DAN DAYA SAING**
KUNCI KEMAJUAN
KONSTRUKSI INDONESIA

MENGEMBANGKAN
LINK & MATCH
PENDIDIKAN DAN
INDUSTRI KONSTRUKSI

PENGENDALIAN
TENAGA KERJA ASING
KONSTRUKSI

ANALISA KAPASITAS
PEMBIAYAAN
INFRASTRUKTUR
OLEH INVESTOR

**ALAT PELINDUNG DIRI
JANGAN SAMPAI ANEH
DI PROYEK KONSTRUKSI**



Tahun 2016 merupakan babak baru bagi masyarakat Indonesia dalam menghadapi persaingan global, karena di tahun ini Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) telah resmi dimulai. Dengan lambang monyet api, tahun ini turut mengobarkan semangat bagi Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat untuk meningkatkan pembangunan infrastruktur di seluruh wilayah Indonesia.

Dengan persaingan yang semakin meluas, masyarakat Indonesia siap tidak siap dituntut untuk bisa meningkatkan kompetensi, inovasi, dan kreativitas agar bisa bertahan dan tidak menjadi penonton di negeri sendiri. Direktorat Jenderal Bina Konstruksi selaku pembina pekerjaan konstruksi terus berupaya untuk meningkatkan kualitas dan kompetensi para pekerja dan penyedia jasa konstruksi di seluruh Indonesia. Seperti melakukan pelatihan di daerah perbatasan, Atambua, NTT terkait pembangunan Rumah Instan Sehat Sederhana (RISHA) dan fasilitasi uji kompetensi tukang bangunan umum.

Ditjen Bina Konstruksi juga melakukan terobosan terbaru melalui Kebijakan penerbitan surat keterangan pengalaman tenaga kerja konstruksi untuk mempercepat sertifikasi bagi

para pekerja konstruksi. Ditjen Bina Konstruksi juga terus berupaya menekan angka kecelakaan kerja konstruksi, untuk meningkatkan kesadaran para pekerja konstruksi terhadap keselamatan dan kesehatan kerja masih kurang oleh karena itu diadakan Seminar Nasional Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) guna meminimalisir kecelakaan kerja konstruksi. Bahkan, Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat mengeluarkan Surat Edaran menteri PUPR tentang biaya penyelenggaraan SMK3 Konstruksi di Kementerian PUPR.

Peluang investasi infrastruktur Kementerian PUPR cukup menggiurkan terlihat dari analisa kapasitas infrastruktur pembiayaan oleh investor. Kinerja usaha jasa konstruksi dalam perspektif pembangunan ekonomis juga terus dilakukan guna meningkatkan investor. Peraturan Menteri PUPR terkait upaya terbaik dalam mencari pengurus LPJK 2015 - 2019 juga menjadi bahasan menarik dalam edisi pertama di tahun 2016 ini.

Semoga sajian tim redaksi pada edisi ini dapat turut memberikan kontribusi bagi kemajuan dunia konstruksi di Indonesia. Semangat Ditjen Bina Konstruksi!

Pembina/Pelindung:
Direktur Jenderal Bina Konstruksi

Dewan Redaksi:
Sekretaris Ditjen Bina Konstruksi;
Direktur Bina Investasi
Infrastruktur;

Direktur Bina Penyelenggaraan
Jasa Konstruksi;

Direktur Bina Kelembagaan dan
Sumber Daya Jasa Konstruksi;

Direktur Bina Kompetensi dan
Produktivitas Konstruksi;

Direktur Kerjasama dan Pemberdayaan.

Pemimpin Umum:
Nanan Abidin

Pemimpin Redaksi:
E. Hardiansyah P. Putra

Penyunting / Editor:
Dendy Rahadian
Kunthi Adinegoro
Maria Ulfah
Indri Eka Lestari

Redaksi Sekretariat:
Anik Dwi Wahyuningsih
Kristinawati Pratiwi Hadi
Agus Raharyo,
Budiarto Kusumawardono,
Dicky Rinaldi

Administrasi dan Distribusi:
M. Aldenny
Merti Kristina Bastari
Agus Firmgadi

Desain dan Tata Letak:
Artoio Gomes

Fotografer:
Sri Bagus Herutomo

Alamat Redaksi:
Gedung Utama Lt. 10

Jl. Pattimura No.20, Kebayoran Baru
Jakarta Selatan
Tlp/Fax : 021-72797847

E-Mail :

hukumdatakompu.djkb@gmail.com



10 Peluang Investasi Infrastruktur PUPR Menggiurkan Jika Hambatan Teratasi

BERITA TERKINI

12 Peraturan Menteri PUPR Nomor 51/PRT/M/2015 Sebagai Upaya Terbaik Dalam Mencari Pengurus LPJK 2015-2019

14 Kinerja Usaha Jasa Konstruksi dalam Perspektif Pembangunan Ekonomi

16 Analisa Kapasitas Pembiayaan Infrastruktur oleh Investor

28 Ditjen Bina Konstruksi Melakukan Peningkatan Daya Saing Pekerja Konstruksi di Wilayah Perbatasan Atambua

29 Roadmap Direktur Jenderal Bina Konstruksi 2016-2019

LAPORAN KHUSUS

31 Pengendalian Tenaga Kerja Asing Konstruksi

33 Direktorat Jenderal Bina Konstruksi Menerbitkan Surat Keterangan Pengalaman Kerja (SKPK)

BERITA UTAMA

3 Ditjen Bina Konstruksi Kementerian PUPR Kembangkan *Link and Match* antara Dunia Pendidikan dan Industri Bidang Konstruksi

5 Cerita Dibalik Lahirnya Surat Edaran Menteri Tentang Biaya Penyelenggaraan SMK3 Konstruksi

8 Rancangan Undang-Undang Tentang Jasa Konstruksi Inisiasi DPR, Memicu Pemerintah untuk berinisiatif dalam melengkapinya

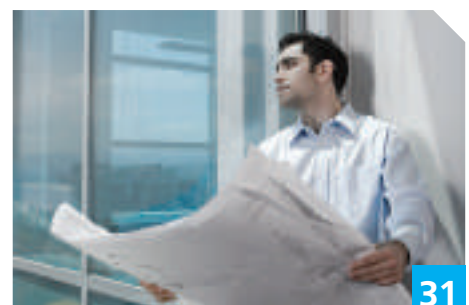
LIPUTAN KHUSUS

20 Kemandirian dan Daya Saing: Kunci Kemajuan Konstruksi Indonesia

22 Balai Pelatihan Konstruksi Wilayah II Surabaya : Menuju Tempat Pelatihan Welding Terbaik di Indonesia

24 Seminar Nasional Keselamatan dan Kesehatan Kerja Alat Pelindung Diri Jangan Sampai Aneh di Proyek Konstruksi

26 Biaya Pemeliharaan Menjadi Perhatian Khusus Menjaga Kualitas Jembatan





Ditjen Bina Konstruksi Kementerian PUPR Kembangkan *Link and Match* antara Dunia Pendidikan dan Industri Bidang Konstruksi

Saat ini dan era mendatang, pembangunan jasa konstruksi nasional dihadapkan pada dua isu strategis, yakni: masifnya pembangunan infrastruktur nasional serta berlakunya pasar terbuka regional ASEAN. Isu infrastruktur dalam RPJMN 2015-2019 adalah banyaknya rencana pembangunan proyek-proyek strategis, antara lain: 49 waduk baru dan penyelesaian 16 pembangunan Waduk; pembangunan jalan baru sepanjang 2.350 km dan jalan tol 1.000 km; pembangunan 15 bandara baru dan 24 pelabuhan baru; jaringan listrik 100% terlayani; jaringan gas untuk rumah tangga 192.000 SR; akses air minum layak 100% dan akses sanitasi layak 100%, serta mengurangi daerah kumuh perkotaan 0%; memelihara kemantapan jalan nasional 100%; memelihara jaringan irigasi dan yang dilayani waduk 20%; dan meningkatkan kapasitas air baku menjadi 118,6 m³/detik. Masifnya pembangunan infrastruktur tersebut tentu harus didukung oleh kesiapan berbagai pendukung jasa konstruksi nasional, salah satunya adalah dukungan tenaga kerja konstruksi yang kompeten. Sementara di sisi



Link and match antara kebutuhan Badan Usaha Jasa Konstruksi terhadap tenaga kerja kompeten yang bersumber dari politeknik, telah disusun sebanyak 21 skema sertifikasi

lain, pemberlakuan Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) berakibat pada terbukanya akses pasar tenaga kerja antar negara ASEAN yang mensyaratkan kompeten di bidangnya. Dalam menghadapi tantangan tersebut, perlu diupayakan percepatan peningkatan kompetensi tenaga kerja konstruksi Indonesia agar dapat menunjang peningkatan kualitas konstruksi nasional serta peningkatan daya saing tenaga kerja konstruksi Indonesia di ASEAN.

Berdasarkan data BPS Tahun 2014, ada sekitar 7,3 juta tenaga kerja Indonesia yang bergerak di sektor konstruksi, sebanyak 6,55% di antaranya memiliki sertifikat kompetensi. Angka 6,55% ini diraih sejak lahirnya UU Jasa Konstruksi tahun 1999 sampai sekarang (16 tahun). Dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Bina Konstruksi 2015-2019 untuk 5 tahun ke depan, direncanakan

ada penambahan sekitar 10% tenaga kerja konstruksi (dari 7,3 juta) bersertifikat, dengan rincian: 10.000 orang Tenaga Ahli/Manajer Proyek Terlatih dan 40.000 orang Supervisor/Foreman Terlatih sebagai calon Instruktur/Asesor; 10.000 orang Instruktur pelatihan/ asesor konstruksi; dan 750.000 orang bersertifikat (50.000 orang insinyur konstruksi bersertifikat, 200.000 orang teknisi bersertifikat dan 500.000 orang tenaga terampil bersertifikat).

Untuk mencapai target tersebut serta dalam rangka menghadapi MEA tentunya dibutuhkan percepatan sertifikasi kompetensi profesi/kerja di bidang konstruksi. Sertifikasi kompetensi kerja merupakan pengakuan kompetensi atas prestasi lulusan yang sesuai dengan keahlian dalam cabang ilmunya. Dengan demikian sertifikasi kompetensi akan

memastikan bahwa tenaga kerja (pemegang sertifikat) terjamin kredibilitasnya dalam melakukan suatu pekerjaan yang menjadi tugas dan tanggung jawabnya. Sertifikat kompetensi akan digunakan sebagai syarat untuk memperoleh pekerjaan tertentu.

Upaya percepatan sertifikasi kompetensi profesi/kerja di bidang konstruksi tentu saja tidak mungkin untuk dilaksanakan sendiri namun harus diupayakan melalui kerja sama dengan seluruh pihak. Politeknik Bidang Konstruksi dan Badan Usaha Jasa Konstruksi merupakan salah satu mitra strategis yang penting untuk diajak kerja sama. Politeknik menghasilkan lulusan-lulusan yang siap kerja karena kurikulum pendidikannya langsung mengacu pada program vocational, sedangkan Badan Usaha Jasa Konstruksi dapat menampung tenaga kerja kompeten dari politeknik.

Dalam rangka hal tersebut, pada awal tahun 2016 ini telah dilakukan Penandatanganan Skema Sertifikasi Untuk Politeknik Bidang Konstruksi, yang disaksikan oleh Menteri PUPR, Basuki Hadimuljono. Penandatanganan dilakukan oleh Dirjen Bina Konstruksi, Kementerian PUPR, Yusid Toyib, Dirjen Pembelajaran dan Kemahasiswaan, Kemenristekdikti, Intan Ahmad dan Ketua Badan Nasional Sertifikasi Profesi (BNSP), Sumarna F. Abdurahman. Dalam arahnya, Basuki Hadimuljono menekankan perlunya kompetensi khususnya bidang konstruksi untuk membangun infrastruktur. "Kita memasuki era kompetisi, dan dalam

era kompetisi ini bukan proteksi yang dikedepankan, tapi kompetensi, khususnya di bidang konstruksi. Kita tidak mungkin menahan tenaga kerja asing masuk ke Indonesia. Kompetensi harus lebih cepat, lebih murah dan lebih baik. Kalau tidak, kita tidak dapat berkompetensi dengan negara lain."

Sementara itu, Dirjen Bina Konstruksi, Yusid Toyib, mengungkapkan bahwa dalam upaya link and match antara kebutuhan Badan Usaha Jasa Konstruksi terhadap tenaga kerja kompeten yang bersumber dari dunia pendidikan, khususnya politeknik, telah disusun sebanyak 21 skema sertifikasi untuk dapat dipakai sebagai acuan dunia pendidikan dan industri. "Kita kekurangan tenaga kerja konstruksi, khususnya yang bersertifikat. Skema Sertifikasi ini kami lakukan bekerjasama dengan Politeknik untuk mendekatkan dunia konstruksi dengan dunia pendidikan. Diharapkan beberapa tahun ke depan lulusan teknik sipil bekerja sesuai dengan latar belakang pendidikan," ujar Yusid Toyib.

Dirjen Pembelajaran dan Kemahasiswaan, Intan Ahmad, mengungkapkan "MEA bukanlah masalah karena kita akan memiliki lulusan bersertifikat. Ada 4.300 Perguruan Tinggi di Indonesia, dengan jumlah 7 juta mahasiswa, 240 ribu diantaranya adalah mahasiswa politeknik. Kebutuhan lebih banyak lagi. Jangan sampai menghasilkan lulusan yang tidak sesuai dengan kebutuhan tenaga kerja. Kita harus menghasilkan

tenaga kerja yang baik dari segi kuantitas dan kualitas. Olehnya, sertifikat kompetensi menjadi hal yang paling penting".

Sementara Ketua BNSP, Sumarna F. Abdurahman, mengatakan perkembangan sertifikasi bidang konstruksi mempunyai progres yang baik. Kerjasama ini juga adalah yang pertama setelah 10 tahun yang dilaksanakan oleh tiga pilar yaitu antara Lembaga Teknis/Regulator (Kementerian PUPR), Lembaga Sertifikasi (BNSP) dan Lembaga Pendidikan (Kemenristekdikti c.q. Politeknik). "Setelah hampir 10 tahun, baru kali ini tiga pilar tersebut dapat mewujudkan kerjasama, sebelumnya baru dua. Ini merupakan model yang akan kami dorong di sektor lain," tambah Sumarna.

Dalam rangka menindaklanjuti kerja sama tersebut, sejumlah 19 politeknik dan 7 badan usaha jasa konstruksi telah berkomitmen untuk menjalankan skema sertifikasi ini sesuai dengan kewenangannya masing-masing. Skema sertifikasi ini dapat dijadikan sebagai acuan oleh seluruh politeknik dalam menyusun kurikulum pendidikan yang berbasis vocational untuk politeknik. Selain itu, skema ini juga dapat dijadikan acuan oleh industri untuk merekrut tenaga kerjanya.

Kementerian PUPR akan terus mendorong semua pekerja di lingkungannya agar memiliki kompetensi dan bersertifikat. Kemenristekdikti, melalui Ditjen Pembelajaran dan Kemahasiswaan, memastikan seluruh kurikulum dan silabus pendidikan politeknik mengacu pada skema sertifikasi ini sehingga tercipta link and match. BNSP akan memfasilitasi sertifikasi kompetensi lulusan politeknik melalui Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP). Dunia industri, yang diinisiasi oleh BUMN Karya, harus mendorong penggunaan tenaga kerja yang kompeten, terutama dari politeknik, sebagai tenaga teknis di lapangan. Selain itu, dunia industri juga harus memberikan ruang agar mahasiswa tingkat akhir atau lulusan politeknik dapat melakukan on the job training (OJT) di proyek-proyek konstruksinya.

Dengan terciptanya pasar SDM jasa konstruksi yang baik maka secara tidak langsung kita telah membangun sebuah perencanaan SDM jasa konstruksi dalam rangka mendukung terciptanya pembangunan infrastruktur nasional yang lebih baik, lebih kokoh dan berkelanjutan. •



Perkembangan sertifikasi bidang konstruksi mempunyai progres yang baik. Kerjasama ini juga adalah yang pertama setelah 10 tahun



Penandatanganan Skema Sertifikasi Untuk Politeknik Bidang Konstruksi, yang disaksikan oleh Menteri PUPR, Basuki Hadimuljono.



Cerita Dibalik Lahirnya Surat Edaran Menteri Tentang Biaya Penyelenggaraan SMK3 Konstruksi

 Kristina Pratiwi Hadi

3 Desember merupakan hari bersejarah bagi Kementerian Pekerjaan Umum. Namun tanggal tersebut bukan hanya penting untuk Kementerian Pekerjaan Umum sebagai Hari Bhakti, namun di tanggal tersebut tepatnya 3 Desember 2015 ditetapkan Surat Edaran (SE) Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 66/SE/M/2015 tentang Biaya Penyelenggaraan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Konstruksi (SMK3) Konstruksi.

Surat Edaran ini menjadi suatu penanda penting bahwa Kementerian PUPR

memang serius memperhatikan aspek Keselamatan dalam setiap proyek konstruksi di lingkungan ke-PU-an. Hal ini mengingat konstruksi adalah salah satu bagian sektor pembangunan dengan kompleksitas dan faktor-faktor yang menimbulkan resiko tinggi bagi para pekerja maupun masyarakat umum lainnya.

Inti dari SE ini bukan suatu hal yang baru. Biaya Penyelenggaraan SMK3 Konstruksi sendiri sudah tercantum dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 05/PRT/M/2014 Tentang Pedoman SMK3 Konstruksi Bidang Pekerjaan Umum,

tepatnya Pasal 20. Mari kita lihat bagaimana penjelasan mengenai hal ini.

Pada pasal 20 terdapat 2 ayat. Ayat pertama (1) disebutkan bahwa Biaya Penyelenggaraan SMK3 Konstruksi Bidang Pekerjaan Umum dialokasikan dalam biaya umum yang mencakup : a) Penyiapan Rencana Keselamatan dan Kesehatan Kerja Kontrak (RK3K) ; b) Sosialisasi dan promosi K3 ; c) Alat Pelindung Kerja ; d) Alat Pelindung Diri ; e) Asuransi dan perijinan ; f) Personil K3 ; g) Fasilitas sarana kesehatan ; h) Rambu-rambu ; i) Lain-lain terkait pengendalian risiko K3.

Sedangkan di ayat kedua (2) disebutkan bahwa Rencana biaya penyelenggaraan SMK3 Konstruksi Bidang PU menjadi bagian RK3K, yang disepakati dan disetujui pada saat persiapan pelaksanaan pekerjaan konstruksi (Pre Construction Meeting).

Untuk menegaskan aturan mengenai kewajiban pelaksanaan seluruh aspek K3 pada seluruh lingkup pekerjaan konstruksi di lingkungan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, di Pasal selanjutnya yaitu Pasal 21 ditetapkan bahwa Pejabat Pembuat Komitmen yang tidak melaksanakan aturan SMK3 sebagaimana diamanatkan dalam Peraturan Menteri Nomor 05/PRT/M/2014 maka dapat dikenakan Sanksi Administratif sesuai ketentuan yang berlaku.

Tentunya sanksi yang telah ditetapkan ini bukan untuk menjadi momok bagi setiap jajaran di lingkungan Kementerian PUPR terutama PPK atau Kepala Satker. Yang berujung pada lesunya kinerja dan bahkan



Kepedulian terhadap SMK3 pada proyek konstruksi masih rendah. Hal ini ditunjukkan dengan penerapan SMK3 pada proyek-proyek di lingkungan Kementerian PUPR sendiri, sampai dengan tahun 2014 baru terlaksana pada 19% proyek konstruksi yang ada.



Atas : robohnya Jembatan Kutai Kertanegara di Kalimantan Timur (Nopember 2011). Bawah: runtuhnya hanggar bandara udara Sultan Hasanudin (Maret 2015),



tidak selesainya proyek Infrastruktur yang sejatinya sudah ditunggu-tunggu oleh masyarakat. Apalagi mengingat tujuan utama dikeluarkannya peraturan ini memang untuk menjadi pedoman bagi seluruh unit kerja di lingkungan Kementerian Pekerjaan Umum (saat ini Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat), mewujudkan efektifitas perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja; mencegah dan mengurangi kecelakaan kerja dan penyakit kerja; serta menciptakan tempat kerja yang aman, nyaman, dan efisien.

Namun melihat kecenderungan yang terjadi, ternyata kepedulian terhadap SMK3 pada proyek konstruksi masih rendah. Hal ini ditunjukkan dengan penerapan SMK3 pada proyek-proyek di lingkungan Kementerian PUPR sendiri, sampai dengan tahun 2014 baru terlaksana pada 19% proyek konstruksi yang ada.

Sementara itu kecelakaan kerja di proyek konstruksi pun masih cukup sering terjadi. Beberapa kasus kecelakaan kerja dan kegagalan konstruksi yang terjadi beberapa tahun terakhir antara lain robohnya Jembatan Kutai Kertanegara di Kalimantan

Timur (Nopember 2011) yang terjadi pada saat pekerjaan pemeliharaan dilakukan, runtuhnya kanopi stadion tenis di Riau (September 2012), runtuhnya plat tangga pada proyek GOR Koja di Jakarta (September 2013) dan runtuhnya plat lantai pada proyek ruko di Samarinda (Juni, 2014), runtuhnya plat lantai pada proyek jembatan penghubung TIM pada tahap pelaksanaan konstruksi (Oktober 2014), runtuhnya hanggar bandara udara Sultan Hasanudin (Maret 2015) telah menimbulkan korban dan kerugian jiwa, harta benda, serta lingkungan yang besar.

Bahkan yang terbaru telah terjadi beberapa kecelakaan kerja dalam jangka

waktu berdekatan antara lain, jatuhnya crane di proyek pembangunan jalan layang tendean-ciledug paket kebayoran baru, jatuhnya crane di proyek pembangunan Normalisasi Kali Ciliwung Paket I, serta tergulirnya girder jembatan banyuwilek di Mataram Nusa Tenggara Barat, yang kesemuanya menimbulkan korban terluka dan harta benda.

Memang telah menjadi pengetahuan bersama bahwa sektor konstruksi memiliki kompleksitas dan faktor-faktor yang menimbulkan resiko tinggi bagi keselamatan dan kesehatan baik bagi para pekerja maupun masyarakat umum lainnya.



Disinyalir tren beberapa kecelakaan kerja terjadi akibat karena tidak adanya biaya SMK3 yang seharusnya tercantum dalam biaya umum/keuntungan

Namun apabila dibiarkan terus-menerus akan menimbulkan kerugian baik harta maupun jiwa yang tidak perlu, bahkan bisa berujung pada menurunnya daya saing sektor konstruksi bangsa dibandingkan luar negeri.

Selanjutnya, disinyalir tren beberapa kecelakaan kerja terjadi akibat karena tidak adanya biaya SMK3 yang seharusnya tercantum dalam biaya umum/keuntungan. Misalnya saja crane jatuh karena tidak segera dipindahkan karena tidak ada atau kurangnya biaya perawatan peralatan, kurangnya kontrol/pengecekan peralatan konstruksi, kurangnya Alat Pengaman Diri (APD) yang seharusnya dipakai pekerja konstruksi, dan seterusnya.

Bahkan pada Permen PU No.11 Tahun 2013 tentang Analisis Harga Satuan ternyata penjelasan biaya SMK3 tidak dicantumkan dalam Biaya Umum dan Keuntungan (Overhead & Profit). Sebagaimana tercantum pada Lampiran 5.3.4 tentang Biaya umum dan keuntungan (overhead & profit), dijelaskan bahwa Biaya umum adalah biaya tidak langsung yang dikeluarkan

untuk mendukung terwujudnya pekerjaan (kegiatan pekerjaan) yang bersangkutan, atau biaya yang diperhitungkan sebagai biaya operasional meliputi pengeluaran untuk: a) Biaya kantor pusat yang bukan dari biaya pengadaan untuk setiap mata pembayaran ; b) Biaya upah pegawai kantor lapangan ; c) Biaya manajemen (bunga bank, jaminan bank, tender, dll) ; d) Biaya akuntansi ; e) Biaya pelatihan dan auditing f) Biaya perizinan dan registrasi ; g) Biaya iklan, humas dan promosi ; h) Biaya penyusutan peralatan penunjang ; i) Biaya kantor, listrik, telepon dll; j) Biaya pengobatan pegawai kantor/lapangan ; k) Biaya travel, pertemuan/ rapat ; l) Biaya asuransi di luar peralatan ; m) Dan lain sebagainya

Biaya umum/overhead ini dihitung berdasarkan persentase dari biaya langsung yang besarnya tergantung dari lama waktu pelaksanaan pekerjaan, besarnya tingkat bunga yang berlaku dan lain sebagainya sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Keuntungan ini sudah termasuk biaya resiko pekerjaan selama pelaksanaan dan masa pemeliharaan dalam kontrak pekerjaan.

Jatuhnya crane di proyek pembangunan Normalisasi Kali Ciliwung Paket I, telah menimbulkan korban dan kerugian jiwa, harta benda, serta lingkungan yang besar.

Besarnya biaya umum dan keuntungan ditentukan dengan mempertimbangkan antara lain tingkat suku bunga pinjaman bank yang berlaku, tingkat inflasi, overhead kantor pusat dan lapangan, resiko investasi. Ini merupakan domain penyedia jasa yang sampai dengan saat ini belum ada ketentuan resmi dari Pemerintah yang mengatur nilai maksimum biaya umum dan keuntungan penyedia jasa.

Melihat kondisi tersebut maka bisa menjadi kerancuan bagi PPK atau Satker maupun penyedia jasa dalam melaksanakan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja. Karena itu SE tentang Biaya Penyelenggaraan SMK3 Konstruksi ini hadir untuk menjadi penjelas faktor biaya penyelenggaraan SMK3.

Diharapkan dengan hadirnya SE ini, sektor konstruksi Indonesia menjadi semakin handal dan berkualitas karena telah mencapai target zero accident. Tentunya usaha ini harus didukung oleh semua pihak karena Keselamatan bukan hanya kewajiban Pemerintah tapi kewajiban dan hak setiap pribadi. ■



Rancangan Undang-Undang Tentang Jasa Konstruksi Inisiasi DPR, Memicu Pemerintah untuk berinisiatif dalam melengkapinya

✍ Nurasih Asriningtyas

Kemajuan dan tuntutan masa tentang peran Jasa Konstruksi mengindikasikan perlunya aturan baru yang melingkupinya. Undang-Undang Jasa Konstruksi telah berlaku selama sekitar 16 (enam belas) tahun dianggap sudah tidak mampu lagi mengakomodasi segala permasalahan yang berkembang, seperti ASMET dalam pemberlakuannya pada MEA, dll. Selain itu, terdapat kurang lebih dari 19 Undang-Undang Baru yang terkait dengan Undang-Undang Jasa Konstruksi yang harus disinergiskan dengan aturan Jasa Konstruksi. Atas dasar tersebut, DPR sebagai fungsi legislasi menginisiasi Rancangan Undang-Undang tentang Jasa Konstruksi menggantikan Undang-Undang Nomor 18 Tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi.

Rancangan Undang-Undang tentang Jasa Konstruksi ini mulai digagas sejak sebelum

pemerintahan Jokowi. Upaya tersebut pun berlanjut, dalam daftar program legislasi nasional (prolegnas) DPR RI tahun 2015, Undang-Undang Tentang Jasa Konstruksi menjadi daftar prioritas untuk dilakukan pembahasan. Kehadiran Undang-Undang ini memprioritaskan pada penggunaan produk lokal dan mengedepankan pengusaha dalam negeri. Bahkan bagi badan usaha dan tenaga kerja asing harus melalui proses kualifikasi agar tidak mendominasi di Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Setiap pelaku yang akan berkarya di bidang konstruksi baik badan usaha dan tenaga kerja harus bersertifikat. Hal ini sebagai upaya untuk menjaga kualitas dan kapasitas dari badan usaha dan tenaga kerja bidang konstruksi. bjhoiujgviv

Sejalan dengan waktu pada tahun 2015, Rancangan Undang-Undang tentang Jasa

Konstruksi telah dibahas bersama dengan empat Kementerian. Didasari amanat Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011, maka Presiden menugaskan 4 (empat) menteri untuk membahas Rancangan Undang-Undang tentang Jasa Konstruksi inisiasi DPR-RI ini. Melalui Kementerian Sekretaris Negara. dalam Surat Kementerian Sekretaris Negara Nomor B1032/M. Sesneg/D-4/HK.00 00/11/2015 tanggal 6 Nopember 2015, empat menteri yang dimaksud adalah Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Kementerian Tenaga Kerja, Kementerian Dalam Negeri, dan Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia. Hasil Daftar Inventaris Masalah (DIM) Rancangan Undang-Undang tentang Jasa Konstruksi serta sudah disampaikan kepada Kementerian Sekretariat Negara yang ditandatangani oleh para Menteri terkait

tertanggal 17 Desember 2015. Selanjutnya berdasarkan Surat Presiden Republik Indonesia Nomor R-73/Pres/12/2015, diperintahkan kepada para Menteri yang ditunjuk untuk membahas bersama DPR-RI. DIM ini merupakan tanggapan pemerintah atas Rancangan Undang-Undang tentang Jasa Konstruksi yang disampaikan oleh DPR-RI.

Daftar Inventaris Masalah (DIM) Rancangan Undang-Undang tentang Jasa Konstruksi yang disusun Pemerintah tetap mengedepankan peningkatan efisiensi dan efektifitas Jasa Konstruksi nasional yang lebih baik mencakup aspek pembinaan, penyelenggaraan, penegakan ketertiban/hukum, partisipasi masyarakat, dan keselamatan, keamanan, kesehatan dan keberlanjutan konstruksi. Penyusunan DIM Rancangan Undang-Undang tentang Jasa Konstruksi juga melakukan penyesuaian dan pengharmonisasian kebijakan pengaturan di urusan pemerintahan daerah, ketenagakerjaan, keprofesian, ketenagalistrikan, dan pemberlakuan standar internasional terkait usaha jasa konstruksi.

Hal krusial pada DIM Rancangan Undang-Undang tentang Jasa Konstruksi yang disusun Pemerintah adalah usulan perubahan

2014 tentang Pemerintah Daerah juga diadopsi oleh DIM Rancangan Undang-Undang tentang Jasa Konstruksi. Harmoni yang dilakukan yaitu dengan mempertegas tanggung jawab serta kewenangan Pemerintah baik Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah baik Pemerintah Daerah sebagai wakil pemerintah Pusat, maupun sebagai daerah otonom.

Pembelaan terhadap pekerjaan konstruksi juga tertuang dalam DIM RUU tentang Jasa Konstruksi ini. Secara tegas mekanisme penyelesaian sengketa konstruksi yang merupakan

yang tidak sesuai, maka harus dikembalikan kepada klausul yang tertuang dalam kontrak. Para pihak, yakni pengguna dan penyedia jasa berprinsip untuk menyelesaikan secara musyawarah dan tidak masuk ke pengadilan.

Pentingnya keamanan, keselamatan, kesehatan dan keberlanjutan konstruksi termaktub dengan jelas agar dilaksanakan oleh para pelaku dalam penyelenggaraan konstruksi, ini menjadi substansi penting dalam pelaksanaan usaha konstruksi. Pemerintah juga menegaskan atas kewenangan penuh untuk melakukan pengawasan guna memastikan terwujudnya



lingkup pengaturan yang semakin diperluas, tidak hanya mengatur jasa, melainkan juga mengatur usaha penyediaan bangunan dan usaha lainnya sebagai pendukung usaha konstruksi. Lingkup pengaturan meliputi usaha rantai pasok dan usaha penyediaan bangunan. Usaha rantai pasok meliputi usaha jasa konstruksi dan penyelenggaraan usaha lainnya.

Peran Pemerintah asas sejalan dengan amanat Undang-Undang Nomor 23 Tahun

ranah keperdataan dengan mendorong penyelesaian sengketa konstruksi yang mengacu pada dokumen kontrak dan penyelesaian sengketa konstruksi di luar pengadilan. Bahwa dalam rangka menjaga agar tidak terjadi penyalahgunaan kewenangan dan kekuasaan dari lembaga pengawas, maka setiap laporan masyarakat atas sebuah kejadian kegagalan konstruksi harus diperiksa dahulu oleh APIP. Apabila dalam pekerjaan konstruksi terjadi hal-hal

tertib penyelenggaraan, tertib usaha dan perizinan, serta kinerja penyedia jasa dalam menyelenggarakan Jasa Konstruksi. Upaya perlindungan hukum juga ditekankan terhadap upaya yang menghambat penyelenggaraan Jasa Konstruksi agar tidak mengganggu proses pembangunan dan tidak lupa pentingnya penetapan standar remunerasi minimal untuk tenaga kerja konstruksi.

Saat ini Rancangan Undang-Undang tentang Jasa Konstruksi sedang dalam tahap pembahasan TK I yaitu dengan Panja Dan Tim Perumus. Dalam tahapan ini Pemerintah dan DPR melalui panitia kerja (Panja) membalas dan menyusun secara detail setiap klausul yang tertuang antara DIM dan Rancangan Undang-Undang tentang Jasa Konstruksi inisiasi DPR-RI. Usai tahapan pembahasan TK I akan dilanjutkan pada keputusan pleno DPR mengenai pemberlakuan Rancangan Undang-Undang tentang Jasa Konstruksi.

Kemandirian penyelenggaraan usaha konstruksi di Indonesia yang sejalan dengan kaidah-kaidah atau aturan guna terwujudnya infrastruktur yang baik dan bermutu menjadi tujuan dari Rancangan Undang-Undang tentang Jasa Konstruksi menuju Indonesia Jaya. ■

Peluang Investasi Infrastruktur PUPR Menggiurkan Jika Hambatan Teratasi

 Nugroho Purwanto

Pembangunan infrastruktur merupakan hal yang sangat penting untuk mencapai pertumbuhan ekonomi yang sustainable serta menjadi salah satu persyaratan untuk meningkatkan peringkat global competitiveness Indonesia.

Menurut Deputi Bidang Pendanaan Pembangunan Kementerian PPN/BAPPENAS perkiraan kebutuhan pendanaan infrastruktur RPJMN 2015-2019 sekitar IDR 4.796,2 trilyun = USD 399,67 milyar, dimana perkiraan sumber pendanaan berasal dari (i) APBN + APBD sekitar USD 164,83 milyar (41,25%), (ii) BUMN + BUMD sekitar USD 88,83 milyar (22,23%), (iii) swasta sekitar USD 145,92 milyar (36,52%).

Dengan melihat komposisi sumber pendanaan infrastruktur di atas, menggambarkan bahwa kapasitas fiskal pemerintah masih sangat terbatas hanya sekitar 41,25% dari total kebutuhan pendanaan infrastruktur, bahkan Menteri Keuangan menyatakan hanya sekitar 22%, sehingga untuk menutup kesenjangan financial diperoleh dari dua sumber pembiayaan utama yaitu BUMN + BUMD dan swasta/Badan Usaha Milik Swasta (BUMS).

Kondisi yang demikian tentunya menjadi daya tarik yang kuat bagi para investor swasta untuk menanamkan modalnya dalam pendanaan infrastruktur.

Aturan main pelibatan BUMN/BUMD dan swasta dalam proyek-proyek pembangunan



Indikator	Korea	Australia	China	Indonesia
Kerangka hukum/regulasi yang jelas	V	v	x	?
Penegakan hukum yang adil dan transparan	V	v	x	?
Dukungan politik jangka panjang	V	v	v	?
Standar kontrak yang berstandar internasional	V	v	x	?
Proyek-proyek yang layak	V	v	x	?
Proses lelang yang transparan	V	v	v	?
Mekanisme dukungan pemerintah yang sesuai	V	x	x	?
Pasar modal dan pinjaman yang kuat/berkembang	V	v	v	?
Regulator yang independen	V	x	x	?
Stabilitas makro ekonomi	V	v	~	?
Kinerja pemerintah yang baik	V	v	v	?
Ekuitas domestic yang aktif	V	v	v	

Sumber: Macquarie, 2008



Pemerintah terus mengupayakan kemudahan-kemudahan antara lain dengan dibentuknya Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPPIP)



infrastruktur dilaksanakan melalui skema KPBU (Kerjasama Pemerintah Badan Usaha) yang telah dilaksanakan sejak tahun 1990-an. Namun dalam perkembangannya sampai dengan tahun 2015 masih jauh dari harapan, sehingga pemerintah mengambil kebijakan tidak lagi bertumpu pada modalitas KPBU, dan terus mendorong inovasi lain dari skema KPBU seperti Availability Payment (AP) dan FIBAS serta penugasan BUMN.

Adapun hambatan-hambatan yang perlu segera diatasi oleh pemerintah seperti regulasi yang tumpang tindih, penyiapan proyek KPBU yang rumit, perijinan, pembebasan tanah dan lamanya proses perundingan dengan investor.

Salah kerumitannya dalam penyiapan proyek KPBU adalah harus melakukan kajian-kajian yang minimal tentang (i) kajian hukum dan kelembagaan, (ii) kajian teknis, (iii) kajian ekonomi dan finansial, (iv) kajian lingkungan, (v) kajian risiko, (vi) kajian jaminan/dukungan pemerintah, (vii) kajian bentuk kerjasama, (viii) kajian khusus yang disesuaikan dengan infrastruktur yang akan dibangun, sebagai contoh bidang persampahan, kajian bentuk PPA dengan PT. PLN, (ix) kajian timeplat KPBU.

Sebagai bahan perbandingan, bahwa fitur negara lain yang sukses dalam skema KPBU paling tidak terpenuhi indikator-indikator seperti pada tabel 1.

Disisi lain yang juga merupakan salah satu hambatan adalah belum jelasnya mekanisme pemilihan proyek infrastruktur publik yang dilaksanakan melalui penugasan BUMN, serta proyek infrastruktur ekonomi yang dilaksanakan melalui skema KPBU, dimana seyogyanya telah ada roadmap pembangunan infrastruktur melalui mekanisme KPBU dan dituangkan kedalam RPJMN serta diturunkan pada RPJM Kementerian.

Namun demikian, pemerintah terus mengupayakan kemudahan-kemudahan antara lain dengan dibentuknya Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPPIP) yang juga merupakan bentuk komitmen pemerintah untuk segera mewujudkan pembangunan infrastruktur, dimana komite ini telah menetapkan 30 proyek infrastruktur senilai IDR 851 triliun sebagai proyek prioritas periode 2016-2019. Bentuk nyata kemudahan dari 30 proyek infrastruktur prioritas tertuang dalam Perpres No.3 Tahun 2016 tentang percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional, dan Inpres No.1 Tahun 2016, yaitu percepatan proses perijinan dan pembebasan tanah, sedangkan jaminan berbentuk konsistensi kebijakan pemerintah, jaminan kemudahan perijinan dan jaminan finansial dari APBN, serta kemungkinan memperbesar alokasi dana dukungan tunai (viability gap funding/ VGF).

30 proyek infrastruktur prioritas yang terkait dengan Kementerian PUPR antara lain meliputi (i) jalan tol Balikpapan-Samarinda, (ii) jalan tol Manado-Bitung, (iii) jalan tol Serang-Panimbang, (iv) jalan tol trans Sumatera, (v) sistem pengolahan limbah kota Jakarta, (vi) SPAM Semarang Barat.

Dari nilai 30 proyek infrastruktur prioritas periode 2016-2019 sekitar IDR 851 triliun, jika melihat kapasitas fiskal pemerintah yang masih sangat terbatas hanya mencapai 22%, maka diperlukan dua sumber pembiayaan utama yaitu dari BUMN dan swasta yang mampu menutup kesenjangan finansial sekitar 78%. Kondisi tersebut dapat memicu peluang investasi infrastruktur yang menggiurkan bagi investor.

Hal lain yang perlu dipertimbangkan pemerintah dan segera dilakukan kajian adalah adanya kebijakan pemerintah untuk memperbesar dukungan kelayakan (VGF) disatu sisi, serta disisi lain pemerintah juga harus menjamin modalitas penugasan BUMN. Keduanya dapat tarik ulur jika tidak ditentukan kriteria-kriteria yang jelas. ■



Peraturan Menteri PUPR Nomor 51/PRT/M/2015 Sebagai Upaya Terbaik Dalam Mencari Pengurus LPJK 2016-2020

✍ Nurasih Asriningtyas

Sejalan dengan upaya memberikan ruang kepada masyarakat jasa konstruksi untuk terlibat dalam proses penyelenggaraan Jasa Konstruksi. Pemerintah melalui amanat Undang-undang Jasa Konstruksi No 18 Tahun 1999, Pasal 31 ayat 3 dengan jelas menyatakan bahwa penyelenggaraan peran masyarakat jasa konstruksi sebagaimana dimaksud pada ayat(1) dalam melaksanakan pengembangan jasa konstruksi dilakukan oleh suatu lembaga yang independen dan mandiri. Artinya sebuah lembaga yang bernama Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi (LPJK) ini, terbentuk atas dasar perintah Undang-Undang. Dalam pelaksanaannya, amanat ini memerlukan aturan dibawahnya sebagai acuan untuk melaksanakan kegiatan di Lembaga. Aturan dimaksud berupa PP ataupun Peraturan Menteri.

Masyarakat Jasa Konstruksi yang dimaksud adalah bagian dari masyarakat yang mempunyai kepentingan dan/atau kegiatan yang berhubungan dengan

usaha dan pekerjaan jasa konstruksi. Pada Undang-Undang Jasa Konstruksi masyarakat tersebut terdiri dari Asosiasi Perusahaan Jasa Konstruksi, asosiasi profesi, asosiasi perusahaan barang dan jasa mitra usaha jasa konstruksi, masyarakat intelektual, ormas yang mewakili konsumen jasa konstruksi, instansi pemerintah dan unsur lainnya.

Mengacu pada amanat tersebut termaktub Lembaga mempunyai lima tugas utama guna mewujudkan masyarakat jasa konstruksi yang mumpuni, yakni :

- a. Melakukan atau mendorong penelitian dan pengembangan jasa konstruksi;
- b. Menyelenggarakan pendidikan dan pelatihan jasa konstruksi;
- c. Melakukan registrasi tenaga kerja konstruksi, yang meliputi klasifikasi, kualifikasi dan sertifikasi keterampilan dan keahlian kerja;
- d. Melakukan registrasi badan usaha jasa konstruksi;
- e. Mendorong dan meningkatkan peran arbitrase, mediasi, dan penilai ahli di bidang jasa konstruksi.

Dalam menjalankan tugasnya, kepengurusan Lembaga terdiri dari masyarakat jasa konstruksi yang mewakili setiap unsur yang ada yakni:

- a. Unsur Asosiasi perusahaan jasa konstruksi
- b. Unsur Asosiasi profesi jasa konstruksi
- c. Unsur Pakar dan perguruan tinggi yang berkaitan dengan bidang jasa konstruksi; dan
- d. Unsur Instansi Pemerintah terkait

Keempat unsur ini mempunyai peran yang sama guna mengembangkan jasa konstruksi di Indonesia. Pengurus lembaga ini bertugas selama empat tahun yang dibentuk dari hasil proses rekrutmen dilakukan oleh Pemerintah selaku Pembina jasa konstruksi.

Agar proses pemilihan ini dapat berlangsung dengan baik, maka perlu diterbitkan pedoman dalam melaksanakan rangkaian proses pemilihan pengurus LPJK Tingkat Nasional dan LPJK Tingkat Provinsi. Sehingga pengurus Lembaga yang dihasilkan adalah personil LPJK yang memiliki integritas, tanggung jawab profesional dan

kompetensi di bidang jasa konstruksi.

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 51/PRT/M/2015, adalah acuan hukum dalam melaksanakan proses pemilihan tersebut. Permen ini lebih lengkap dan merupakan penyempurnaan dari Permen sebelumnya. Yakni Permen no. 10/PRT/M/2015. Permen 15 ini, mengakomodasi berbagai permasalahan dari hasil evaluasi pelaksanaan pemilihan pegawai Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi periode 2011-2015 untuk menjawab kekurangan-kekurangan yang masih terdapat pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum sebelumnya.

Pada pembentukan pengurus lembaga periode 2011-2015 dilaksanakan oleh Kementerian Pekerjaan Umum didasarkan pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 10/PRT/M/2010 tentang Tata Cara Pemilihan Pengurus, Masa Bakti, Tugas Pokok dan Fungsi, Serta Mekanisme Kerja Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi. Sedangkan untuk pemilihan pengurus Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi (LPJK) baik Nasional dan Provinsi untuk periode 2016-2020 didasari dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 51/PRT/M/2015 tentang Tata Cara Pemilihan Pengurus, Masa Bakti, Tugas Pokok dan Fungsi, Serta Mekanisme Kerja Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi. Masa kepengurusan dalam kurun waktu 2015-2016 dijalankan oleh pengurus lembaga yang terbentuk periode sebelumnya sesuai amanat Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 51/PRT/M/2015 Pasal 7.

Lingkup pengaturan dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 51/PRT/M/2015 ini meliputi tahapan, prosedur operasional pemilihan pengurus LPJK tingkat Nasional dan LPJK tingkat Provinsi periode 2016-2020, pendanaan, pergantian antar waktu, dan ketentuan peralihan.

Tahapan pemilihan pengurus LPJK terdiri atas:

- a. penetapan Kelompok Unsur;
- b. penetapan pengurus LPJK; dan
- c. pengukuhan susunan kepengurusan LPJK.

Dengan pengaturan yang lebih tajam namun tetap mendengar aspirasi masyarakat jasa konstruksi, diharapkan dapat terpilih pengurus LPJK yang memiliki integritas, tanggung jawab profesional dan kompetensi di bidang jasa konstruksi demi kemajuan jasa konstruksi Indonesia.

Perubahan dasar Peraturan Menteri ini dilakukan untuk membentuk Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi yang

mampu mengakomodir peran masyarakat dalam pengembangan jasa konstruksi, perlu adanya suatu mekanisme pemilihan pengurus Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi yang cermat, terbuka, tidak berpihak, dan dapat memberikan kepastian hukum. Berdasarkan hasil evaluasi pada pelaksanaan pemilihan pegawai Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi periode 2011-2015 diperlukan beberapa perbaikan dan penyesuaian antara lain:

Harapannya Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat yang baru ini menjadi pedoman dalam melaksanakan

rangkaian proses pemilihan pengurus LPJK Tingkat Nasional dan LPJK Tingkat Provinsi yang menghasilkan pengurus LPJK yang memiliki integritas, tanggung jawab profesional dan kompetensi di bidang jasa konstruksi.

Pada tahun 2016 ini direncanakan akan dilakukan pemilihan pengurus Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi (LPJK) baik Nasional dan Provinsi untuk periode 2016-2020. Diharapkan proses rangkaian pemilihan pengurus Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi (LPJK) sudah dapat dimulai pada Maret 2016. ■

Identifikasi Masalah	Perbaikan Pengaturan
Asosiasi induk berdomisili di provinsi yang memiliki otonomi khusus untuk menjadi kelompok unsur provinsi contoh AKA, Asosiasi di Papua	Asosiasi induk yang berdomisili di daerah otonomi dapat mendaftar sebagai Kelompok Unsur Provinsi
Banyaknya masukan terhadap seleksi asosiasi, antara lain sebagai berikut: <ul style="list-style-type: none"> • Permohonan pendaftaran menjadi kelompok unsur tingkat provinsi dapat dilakukan oleh asosiasi cabang, sehingga di internal asosiasi tidak terjadi koordinasi yang baik antar asosiasi pusat dan daerah. • Untuk konsultan, persyaratan asosiasi menjadi kelompok unsur provinsi dianggap terlalu berat karena mensyaratkan sebaran di lebih dari setengah jumlah kab/kota di provinsi tersebut (anggota asosiasi konsultan mayoritas berdomisili di ibu kota provinsi). • Kurangnya pemahaman asosiasi terhadap persyaratan untuk menjadi kelompok unsur. 	<ul style="list-style-type: none"> • Permohonan asosiasi menjadi Kelompok Unsur Nasional atau Provinsi melalui asosiasi tingkat pusat • Asosiasi Provinsi dapat menjadi Kelompok Unsur provinsi apabila asosiasi induk nya memiliki aspek legalitas yakni terdaftar di Kementerian Dalam Negeri, Kementerian Hukum dan HAM, AD/ART dan akta pendirian • Kesempatan sanggah terhadap hasil seleksi asosiasi
Kondisi eksisting adanya penurunan jumlah badan usaha dan tenaga kerja yang berdampak kepada kemampuan asosiasi memenuhi persyaratan dalam PERMEN PU 10/2010	Evaluasi persyaratan asosiasi untuk menjadi Kelompok Unsur Nasional maupun Provinsi dari sisi jumlah dan sebaran.
Belum jelasnya penanggung jawab dalam uji kelayakan dan kepatutan yang dapat dipercaya oleh masyarakat untuk melakukan penilaian terhadap calon pengurus Lembaga	<ul style="list-style-type: none"> • Pembagian tugas pemilihan kelompok unsur, pemilihan pengurus LPJK oleh Pokja yaitu Pokja Penilai Kelompok Unsur dan Pokja Penilai Pengurus. • Kesempatan pengaduan oleh masyarakat terhadap daftar calon pengurus yang diajukan oleh kelompok unsur • Tata cara dan substansi uji kelayakan dan kepatutan
Mekanisme pergantian antar waktu yang belum jelas	PAW, penganggaran dan mekanisme pemilihan calon yang akan di fit and proper
Persyaratan pembinaan, MUNAS/MUSDA, AD/ART yang belum detail	Pendetailan persyaratan pembinaan, MUNAS/MUSDA, AD/ART
Pemerintah dapat menambah jumlah pengurus dan memperpanjang perodesasi kepengurusan.	Selaku Pembina jasa konstruksi, Pemerintah apabila terjadi perubahan nomenklatur organisasi Negara atau terjadinya keresahan masyarakat dan perlunya percepatan infrastruktur, dapat menambah pengurus dan memperpanjang perodesasi kepengurusan.

Kinerja Usaha Jasa Konstruksi Dalam Perspektif Pembangunan Ekonomi

DR.Putut Marhayudi
Ellis Sumarna, SE, MM

Membicarakan konstruksi saya mengajak anda dan pembaca sekalian untuk mengarahkan helicopter view kita pada dampak dari kegiatan konstruksi itu dibangun. Konstruksi merupakan barometer dinamika pembangunan ekonomi dan pembangunan suatu negara. Melalui kegiatan-kegiatan konstruksi dihasilkan berbagai infrastruktur sebagai fasilitas fisik seperti jalan raya, jembatan, pabrik-pabrik dan lainnya, yang memungkinkan dan mendukung berbagai kegiatan pembangunan dan ekonomi di sektor-sektor industri lainnya. Posisi yang strategis dalam perekonomian nasional ini tentunya harus dibarengi dengan perhatian dan upaya peningkatan serius dari semua stakeholders. Dilihat dari sisi pertumbuhan nilai konstruksi, sejak tahun 2001 hingga 2014 sektor konstruksi mencatatkan pertumbuhan rata-rata tahunan sebesar 6.5% lebih tinggi dari rata-rata pertumbuhan seluruh sektor yang hanya mencapai 5.65%.

Data tersebut memberikan gambaran bahwa di masa-masa mendatang potensi sektor ini akan terus berkembang, khususnya di bidang infrastruktur publik yang menjadi fokus pembangunan pemerintah. Namun demikian, adanya pertumbuhan nilai konstruksi yang cukup mengembirakan tersebut, masih tersisa keawatiran masalah-masalah internal seperti produktivitas, tatakelola & manajemen dan lain sebagainya, yang erat kaitannya dengan kemampuan daya saing pelaku industri konstruksi nasional dalam konteks pasar internasional dan global.

Permasalahan dan kendala internal tersebut tentunya mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap kinerja sektor konstruksi nasional.

Secara umum kinerja sektor konstruksi merupakan cerminan kinerja berbagai pelaku (penyedia dan pengguna) yang terlibat langsung maupun tidak langsung dalam proses konstruksi. Dari sisi penyedia (jasa) konstruksi, konsultan perencana/perancang dan kontraktor merupakan dua pelaku yang dominan dalam menentukan kinerja sektor konstruksi. Disamping penyedia jasa

Tabel 1. Nilai Konstruksi yang Diselesaikan (dalam juta rupiah)

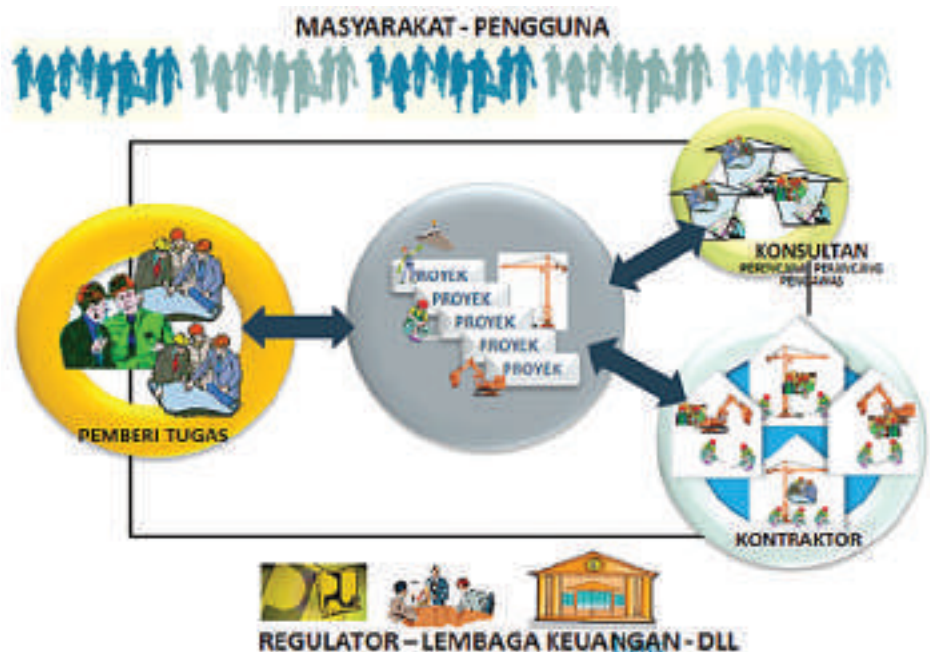
Tahun	Jenis Pekerjaan Konstruksi			TOTAL
	Bangunan Gedung	Bangunan Sipil	Konstruksi Khusus	
2004	38.449.426	34.354.289	15.592.733	88.396.448
2005	49.478.129	39.851.901	22.527.941	111.857.971
2006	622.274.910	49.713.178	26.526.202	138.514.290
2007	68.590.928	60.883.454	40.618.748	170.093.130
2008	70.591.453	86.517.919	52.988.853	210.098.225
2009	72.886.927	141.112.869	47.108.970	261.108.766
2010	95.397.270	169.975.358	54.876.925	320.249.553
2011	108.768.763	202.325.448	65.029.137	376.123.348
2012	128.551.604	237.019.258	74.782.311	440.353.173
2013*	148.334.444	271.713.059	84.535.490	504.582.993
Total	843.323.854	1.293.466.733	484.587.310	2.621.377.897

Sumber: www.bps.go.id

konstruksi tersebut, masih terdapat pihak-pihak lain yang terkait langsung maupun tidak langsung terhadap pelaksanaan proyek-proyek konstruksi seperti masyarakat pengguna, regulator, lembaga keuangan dan lain sebagainya. Dengan demikian maka patut disadari bahwa kinerja proyek dan/atau badan usaha konstruksi ini sedikit

banyak akan dipengaruhi oleh pihak-pihak lainnya.

Penilaian Kinerja Badan Usaha Konstruksi berfungsi untuk mengetahui bagaimana suatu badan usaha tersebut berusaha/bekerja, khususnya di bidang yang relevan dengan bidang usaha dan kemampuan teknisnya yang akan dimanfaatkan



Gambar 1. Interaksi Pelaku Sektor Konstruksi

Tabel 2. Indikator Penilaian Kinerja Tingkat Perusahaan

Aspek	Dimensi	Indikator	Keterangan	Threshold
Keuangan				
		Sales	Total penjualan - kontrak dalam satu tahun	
		Aset	Nilai aktiva total	
		Leverage	Kemampuan melunasi kewajiban	
		Liquidity ratio	Kemampuan pendanaan jangka pendek	
		Profitability ratio	Kemampuan menghasilkan laba	
Kesehatan Organisasi				
	Perkembangan Korporasi	Jumlah kantor cabang		
		Jumlah kemitraan - JO		
		Jumlah kemitraan - JO Internasional		
		Kepuasan pelanggan - client		
		Sertifikat penghargaan	Standard ISO	
	Keuangan	Status hasil audit publik		
	Rantai Pasok	Manajemen rantai pasok	Ada tidaknya manajemen rantai pasok	
	Peralatan dan Teknologi	Nilai peralatan (asset)		
		Jenis peralatan	utama dan khusus	
		Teknologi	Kepemilikan teknologi khusus/unggul	
	Sumberdaya Manusia	Pendidikan dan pelatihan	Ada tidaknya program pendidikan pelatihan	
		Sertifikat - SKA	Jumlah karyawan yang memiliki SKA	
		Sertifikat - SKT	Jumlah karyawan yang memiliki SKT	
	Kesehatan, Keselamatan dan lingkungan - SHE	Produktivitas	Kontribusi karyawan terhadap pendapatan perusahaan	
		Accident rate	Jumlah kematian per jumlah jam pekerja	
		Fatality rate	Jumlah kematian per jumlah jam pekerja	
		Environment management program	Ada tidaknya program pengelolaan lingkungan	
		Environment award	Ada tidaknya penghargaan pengelolaan lingkungan	

sebagai rujukan untuk meningkatkan kinerjanya pada masa-masa mendatang dan dapat dimanfaatkan oleh pihak-pihak pemangku kepentingan eksternal untuk keperluan usaha, seperti investasi dan/atau perdagangan (trade).

Dari banyak indikator kinerja, secara umum profit diyakini merupakan indikator kinerja sebuah entitas bisnis. Profit merupakan nilai yang diciptakan oleh badan usaha, sementara kinerja adalah ukuran yang dijadikan rujukan bagi penilaian baik-buruk, berhasil-tidaknya suatu badan usaha dalam menjalankan usahanya (business). Namun demikian untuk mengetahui secara rinci kinerja suatu badan usaha, khususnya yang terkait dengan kemampuan teknis badan usaha tersebut, diperlukan ukuran kinerja di luar kinerja ekonomi tersebut.

Penilaian kinerja terhadap perusahaan konstruksi bisa dilakukan terhadap dua aspek, yakni aspek keuangan dan aspek kesehatan organisasi. Aspek keuangan difokuskan pada penilaian kekuatan keuangan perusahaan, khususnya yang mencerminkan karakteristik kontraktor yang membutuhkan kemampuan likuiditas yang tinggi untuk membiayai kegiatan proyek-proyek konstruksi. Karenanya selain parameter profitability,

salah satu parameter penting dalam menilai kinerja keuangan kontraktor adalah liquidity ratio atau current ratio.

Aspek kesehatan organisasi menilai seberapa sehat suatu organisasi berfungsi sebagai badan usaha. Selain kemampuan memenuhi tujuan berusaha (profit), suatu entitas usaha atau bisnis harus dapat menunjukkan keadaan/statusnya sebagai suatu organisasi yang mampu bertahan dan berkembang menjalankan usahanya secara berkelanjutan, yang mencerminkan keberhasilan atau kegagalan tatakelola dan manajemen organisasi. Dimensi penilaian kinerja terhadap aspek keuangan dan aspek kesehatan organisasi seperti yang tertuang dalam table 2 dibawah ini.

Memahami pentingnya kinerja usaha jasa konstruksi terhadap pembangunan ekonomi, maka sudah saatnya sektor konstruksi nasional untuk mulai memperhatikan pentingnya arti penilaian kinerja. Pengusaha jasa konstruksi nasional harus mengetahui dahulu posisi kemampuan mereka dibanding para pesaingnya dari luar negeri, dan ini hanya dapat diketahui apabila kinerjanya dapat diketahuia dan dibandingkan. Hal yang sama juga berlaku jika usaha jasa

konstruksi nasional ingin meningkatkan kinerjanya.

Seiring dengan upaya meningkatkan kepedulian terhadap pentingnya penilaian kinerja usaha jasa konstruksi, beberapa hal perlu segera mendapat perhatian dari Pemerintah:

- Pemerintah perlu merumuskan konsekuensi dari diterapkannya penilaian kinerja usaha jasa konstruksi, termasuk bentuk reward and punishment yang akan diterapkan bagi kontraktor dan konsultan terkait dengan kinerjanya. Reward dapat berupa keunggulan dalam penilaian pra-kualifikasi, sementara punishment dapat dilakukan dalam bentuk kewajiban mengikuti program pembinaan oleh pemerintah atau asosiasi atau LPJKN dan/atau LPJKP.
- Sosialisasi instrument dan mekanisme penilaian kinerja usaha jasa konstruksi ke seluruh stakeholder, khususnya kontraktor dan konsultan, termasuk konsekuensi dan tindaklanjutnya.

Dan pada akhirnya, ketika kita memiliki penyedia jasa konstruksi yang memiliki kinerja yang baik dan sehat, maka kontribusinya terhadap pembangunan ekonomi nasional akan semakin besar. ■

Analisa Kapasitas Pembiayaan Infrastruktur oleh Investor

Muhammad Nizar
(SE, MT, Kasie Pasar Nasional, DBII)

Seperti kita ketahui bersama, bahwa kebutuhan pembiayaan infrastruktur sesuai dengan RPJMN 2015-2019 adalah sebesar Rp. 5.452 triliun. Dari pembiayaan prioritas tersebut separuh lebihnya (Rp. 2.746 triliun) merupakan infrastruktur ke-PUPR-an, yakni antara lain: Jalan Raya Rp. 851 triliun, SDA Rp. 845 Triliun, Perumahan Rakyat Rp. 384 triliun, dan Rp. 666 Triliun untuk Air Bersih, dan Limbah. Dari total kebutuhan pendanaan tersebut, pemerintah hanya mampu menyediakan pendanaan sekitar 22% sedangkan sisanya 78% diharapkan dapat dipenuhi melalui pendanaan strategis, diantaranya melalui off balance sheet, KPS, BUMN, BUMD, hibah, pinjaman, dll. Dalam RPJMN 2015-2019 tersebut pembiayaan melalui KPBU ditargetkan sebesar Rp 1.090 triliun.

Sekedar mengingatkan masa 5 tahun yang lalu untuk RPJMN 2010-2014, bahwa untuk pembiayaan melalui Swasta yang ditargetkan Rp. 344 triliun hanya terealisasi Rp. 269 triliun (backlog Rp. 75 triliun). Sementara Pembiayaan melalui APBN yang diperkirakan dapat membiayai proyek infrastruktur hanya 559,5 triliun malah melebihi target yakni Rp. 825 triliun. APBD yang ditargetkan Rp. 355 triliun bisa mendapatkan realisasi lebih yakni Rp. 445,6 triliun. Kalau melihat perbandingan antara

Tabel 1: Rencana Umum Jaringan Jalan Tol s/d 2025. (sumber: BPJT 2015)

No	JALAN TOL	OPERASI (s.d. Juni 2015)	KONSTRUKSI (s.d 2019)	PROGRAM (2015-2025)	TOTAL
1	P. Sumatra	43	496	2.301	2.865
	A. Lintas Sumatra	43	346	2.451	2.840
	I. Lintas Utama	43	324	1.681	2.048
	a. Banda Aceh - Medan	-	16	455	471
	b. Medan - Pekanbaru	43	197	335	575
	c. Pekanbaru - Palembang	-	111	556	667
	d. Palembang - Bakauheni	-	150	185	335
	II. Lintas Penghubung	-	22	770	792
	a. Tebing Tinggi - Sibolga	-	-	200	200
	b. Pekanbaru - Padang	-	-	240	240
	c. Palembang - Bengkulu	-	22	330	352
B. Non Lintas Sumatra	-	-	25	25	
2	P. Jawa	878	950	988	2.815
	A. Trans Jawa (Merak - Banyuwangi)	479	538	170	1.187
	B. Jabodetabek	209	250	71	530
	C. Non Trans Jawa dan non Jabodetabek	189	162	747	1.098
3	P. Kalimantan	-	99	-	99
4	P. Bali	10	-	219	229
5	P. Sulawesi	18	39	50	107
TOTAL		948	1.584	3.583	6.115

target RPJMN 2010-2014 dengan RPJMN 2015-2019 tersebut, untuk pembiayaan investasi swasta rupanya harus perlu didorong lebih lagi.

Karakteristik Pembiayaan Infrastruktur

Sebelum lebih jauh membicarakan permasalahan pembiayaan infrastruktur, alangkah baiknya kita ketahui karakteristik pembiayaannya, Pembangunan infrastruktur

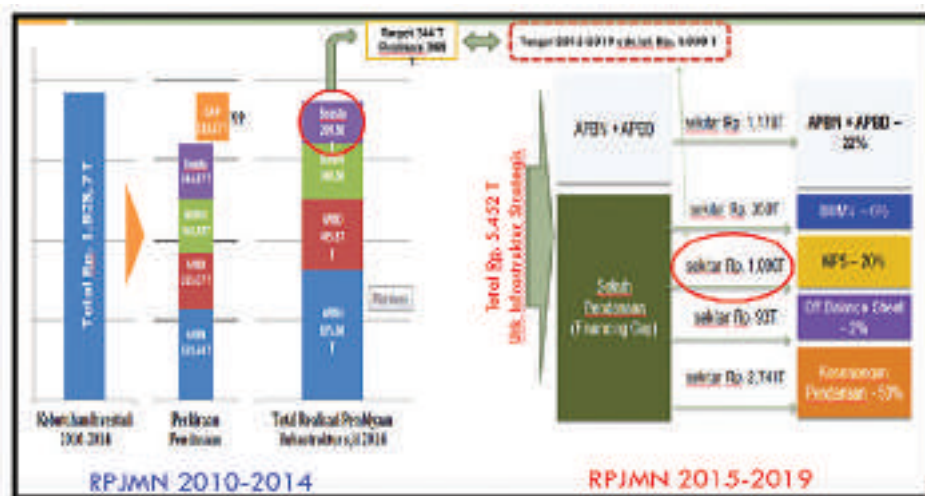
melalui investasi swasta mempunyai karakteristik tersendiri, karakteristik tersebut antara lain:

- Memerlukan dana investasi yang relatif besar;
- Merupakan investasi jangka panjang, umumnya lebih dari 30 tahun yang memerlukan pendanaan jangka panjang;
- Sumber pendanaan yang tersedia umumnya jangka pendek (8 – 10 tahun) padahal titik impas (Break Event Point) pada umumnya tercapai sekitar 12 – 16 tahun;
- Pendapatan dalam bentuk rupiah, sehingga sumber pendanaannya pun sebaiknya dalam rupiah;
- Cash flow pada awal masa konstruksi umumnya defisit;
- Cost of fund (bunga) sangat menentukan kelayakan proyek KPBU;

Dengan panjangnya masa pendanaan ini, bahkan menimbulkan banyak investor cenderung memilih investor non-infrastruktur yang lebih cepat masa pengembalian modalnya.

Investasi Jalan Tol

Sesuai dengan Rencana Umum



Gambar 1: Perbandingan RPJMN 2010-2014 dengan RPJMN 2015-2019. (sumber: data diolah 2015)

No.	KETERANGAN	2007	2012
1	Project Cost	Rp. 7.28 T	Rp. 12.56 T
2	Design BAsed	2003	2012
3	Closing Syndicated Loan	2007	2012
4	Komposisi Pembiayaan	Bank Loan : Equity = 70 : 30 (Dalam Equity terdapat porsi Mezz fin)	Bank Loan : Equity = 70 : 30 (Dalam Equity terdapat porsi Mezz fin)
5	Bank loan	Rp. 5 T	Rp. 8.8 T
6	Jaminan	<ul style="list-style-type: none"> • Gadai saham • Hak konsesi • Proceed ganti rugi pemerintah, asuransi, dan bank garansi • Gadai atas rekening proyek yang dimiliki • LoU Supporting (equity, completion, cost over run, opex & maintenance deficiency) 	<ul style="list-style-type: none"> • Gadai saham • Hak konsesi • Proceed ganti rugi pemerintah, asuransi, dan bank garansi • Gadai atas rekening proyek yang dimiliki • LoU Supporting (equity, completion, cost over run, opex & maintenance deficiency) • top up guarantee sesuai financial model
7	Tenor	12 tahun	15 tahun
8	Grace period	3,5 tahun sejak penarikan pertama	Trache A : 4 thn sejak tgl PK atau 2 thn setelah beroperasi Trache B/C : 5 thn sejak tgl PK atau 2 thn setelah beroperasi
9	Legality issues	Masih ada issues on PPJT	Adendum PPJT dan perjanjian tiga pihak

Tabel 2: Perbandingan Pembiayaan Cipali (tahun 2007 vs tahun 2012) (sumber: BCA 2015)

Pembangunan Jalan Tol, bahwa sampai dengan tahun 2025 diproyeksikan jalan tol terbangun sepanjang 6.115 km dengan membutuhkan estimasi pembiayaan Rp.723 triliun, sampai saat ini (per Pebruari 2016 sudah terbangun dan operasi 948 km). Tahun 2016 ini akan dilelang 3 (tiga) ruas jalan tol yaitu: Cisumdawu, Serang-Panimbang dan Krian-Legundi-Bunder.

Diantara pembiayaan yang masif adalah pembiayaan melalui perbankan, dengan posisi DER 70/30 tentunya perbankan menyadari untuk memahami karakteristik pembiayaan proyek infrastruktur yang penuh resiko ini, bisa kita ketahui diantaranya adalah:

1. Cost of Project yang relatif sangat besar sehingga memerlukan skema sindikasi/ joint financing;
2. Tenor kredit secara umum berjangka panjang sehingga memiliki tingkat risiko yang tinggi;
3. Kebutuhan self-financing yang besar, sehingga hanya investor tertentu yang mampu memenuhi persyaratan tersebut;
4. Ketentuan tarif jasa infrastruktur termasuk penyesuaiannya harus jelas diatur dalam perjanjian kerjasama/ kontrak;
5. Potensi terjadinya risiko overrun cost, sehingga pada umumnya perbankan mensyaratkan adanya jaminan dari pemilik proyek untuk menanggung risiko tersebut;
6. Potensi terjadinya risiko inkonsistensi kebijakan di bidang infrastruktur (antara lain kebijakan tarif, kebijakan penjaminan dari Pemerintah).

Sesuai karakteristik proyek tersebut di atas, maka diperlukan komitmen Pemerintah

dan/atau pemegang saham dalam hal Pembebasan lahan misalnya, diperlukan komitmen Pemerintah untuk menyelesaikan pembebasan lahan sesuai jadwal; dan komitmen/kepastian dari Pemerintah atas implementasi ketentuan/Undang – undang yang ada (misalnya kepastian kenaikan tarif tol). Adanya komitmen/jaminan dari pemegang saham untuk menyelesaikan proyek (termasuk dalam hal terjadi cost over run) dan pemenuhan kewajiban/ pengembalian pinjaman kepada bank (termasuk dalam hal terjadi cash deficiency)

Pengalaman Pembiayaan jalan tol Cikampek-Palimanan yang mangkrak bisa menjadi pelajaran para pelaku investasi infrastruktur nasional. Pada tahun 2007 apabila pembebasan lahannya tidak mangkrak, pembangunan jalan tol ini hanya membutuhkan pembiayaan Rp. 7,28 triliun. Pembangunan ruas jalan tol Cikampek-Palimanan (116 km) yang saat ini merupakan ruas jalan tol terpanjang di Indonesia ini membutuhkan total pembiayaan Rp. 12,5 triliun dengan komposisi DER 70/30, yang berarti membutuhkan pinjaman Bank sebesar Rp. 8,8 triliun dan equity operator sisanya yakni Rp. 3,7 triliun. Dari dana perbankan Rp. 8,8 triliun tersebut terdiri dari 4 sindikasi utama dari 22 Bank, yaitu (Bank Swasta Nasional yang dipimpin oleh BCA yang dapat memberikan loan Rp. 4,24 triliun, BPD dapat memberikan pinjaman sebesar Rp. 2,86 triliun, Bank Asing Rp. 0,9 triliun dan Multilateral Bank Rp. 0,8 triliun)

Untuk jalan tol Serang-Panimbang berjarak 83,912 km dengan kelayakan investasi: layak secara ekonomi namun belum layak secara finansial. Hasil kajian Studi Kelayakan /FS yang sudah dilakukan

oleh Pemerintah Propinsi Banten bahwa secara finansial rendah sehingga perlu dukungan dari pemerintah pusat maupun pemerintah daerah. Didalam perhitungan pembiayaan yang sudah dilakukan oleh BPJT, terdapat 3 Skenario pembiayaan sebagai berikut: Skenario 1 (Tanpa Stimulus dengan Bunga Komersial), Skenario 2 (Pembebasan Lahan oleh Pemerintah), dan Skenario 3 (Pembebasan Lahan oleh Pemerintah, 40% biaya konstruksi oleh pemerintah). Dalam perhitungan awal untuk biaya investasi adalah ± Rp. 10 triliun, WACC 14,99%, Finansial IRR 8.86%, B/C 0,21, dan Economic IRR 17,6%.

Pembiayaan Investasi Air Minum

Target MDG's untuk air minum 100% sampai tahun 2019 merupakan persoalan yang tidak gampang, perlu dilakukan kerja keras juga perlunya pembiayaan yang tidak sedikit, persoalan air baku merupakan salah satu masalah terbesar dalam memenuhi kebutuhan masyarakat akan air bersih. Seperti diketahui bahwa untuk target peningkatan kapasitas air baku untuk standar negara berpenghasilan menengah (middle income country) adalah 109.54 m³/detik, sementara kondisi sekarang baru 56 m³/detik. Juga ketergangguan suplai air baku dapat mempengaruhi sektor air minum. Khusus daerah layanan PDAM, berkurangnya debit sumber air dan menurunnya kualitas sumber air baku berakibat sulitnya untuk mempertahankan cakupan layanan eksisting.

Infrastruktur bidang air minum sendiri merupakan salah satu infrastruktur yang berhubungan langsung dengan salah satu kebutuhan dasar (basic needs) manusia sehingga selain harus mampu menarik pihak investor juga harus mengutamakan pelayanan dan kesejahteraan manusia. Investor hanya dapat melakukan efisiensi SPAM bila adanya hubungan yang harmonis antar birokrasi ditingkat daerah dan nasional, kejelasan supply air baku baik kuantitas, kualitas, dan kontinuitasnya. Investasi swasta diharapkan dapat membantu pemerintah dalam meningkatkan layanan untuk mencapai air minum yang sehat, tetapi ternyata masih banyak permasalahan yang perlu dibenahi seperti: banyaknya tumpang tindih kewenangan dari berbagai pihak sehingga investor bingung harus kemana, kurangnya keahlian pemerintah dalam pembuatan kontrak, sulitnya dan seringnya berpindah-pindah tangan dalam proses perizinan, dan tidak adanya pihak ketiga yang dapat menengahi, memonitor, dan mengontrol pelaksanaan regulasi dan peraturan yang berlaku.



Tabel 3: Kondisi Ideal vs Realisasi Pagu Pembiayaan SPAM. (Sumber: Ditpam 2015)

Berbeda dengan dengan investasi jalan tol, progres kerjasama pemerintah dan badan usaha (KPBU) bidang air minum sejak hadirnya Peraturan Presiden 67 tahun 2005 beserta perubahannya (sebelum diterbitkannya Perpres 38 tahun 2015), praktis hanya 1 (satu) KPS air minum yang telah beroperasi, yakni KPS Air Minum Tangerang (900 l/s). Lainnya masih menghadapi hambatan meski sudah lama diinisiasi, seperti Umbulan (4000 l/s) dan Lampung (500 l/s) yang tengah proses pengadaan, Semarang Barat (1000 l/s) dan lamongan (200 l/s) yang siap ditawarkan. Selain tersebut diatas, sebetulnya di Indonesia telah beroperasi tidak kurang 30 prasarana SPAM bermodelkan KPS, sebagian besar proyek-proyek tersebut bersifat terbatas, diantaranya BOT Medan, Batam Consession, KSO Pekanbaru, Western Part of Jakarta Consession.

Kebutuhan pembiayaan untuk investasi disektor air minum sampai dengan tahun 2019 sesuai target MDGs adalah sebesar Rp. 253,8 triliun. Sumber pembiayaan terbesar diharapkan dari APBD sebesar Rp. 119,9 triliun (47%) dan APBN sebesar Rp. 53,8 triliun (21%) untuk kondisi ideal (seperti terlihat pada tabel 3).

Goodwill pemerintah dalam mendorong pengembangan SPAM juga terlihat adanya perpanjangan masa berakhirnya perjanjian kredit investasi pada PDAM melalui Perpres 29 tahun 2009 dinyatakan bahwa jaminan dan subsidi bunga Pemerintah pusat hanya diberikan kepada Bank yang melakukan penandatanganan perjanjian kredit investasi dengan PDAM sampai dengan tanggal 31 Desember 2014. Namun program ini masih

berlaku sampai berakhirnya perjanjian kredit paling lambat 31 Desember 2034.

Fasilitas dan Dukungan Pemerintah

Untuk mendukung pengembangan infrastruktur dengan skema KPBU, Pemerintah juga telah mendirikan PPP Unit yang dikelola oleh Direktorat Pengelolaan Dukungan Pemerintah dan Pembiayaan Infrastruktur (Dit. PDPPI) di bawah Direktorat Jenderal Pengelolaan Pembiayaan dan Risiko, Kementerian Keuangan. Unit ini bertugas untuk mengelola fasilitas Dukungan Pemerintah untuk proyek dengan skema KPBU. Fasilitas-fasilitas Dukungan Pemerintah tersebut adalah:

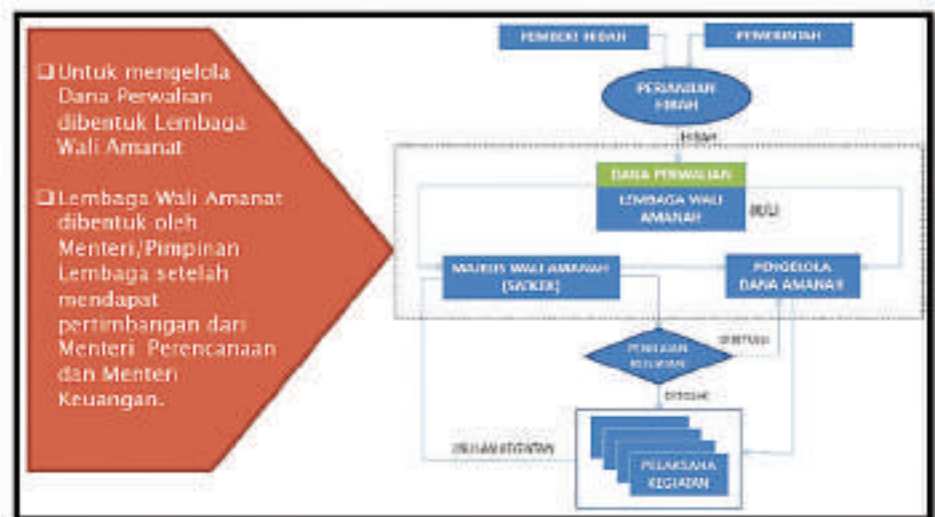
- a. Penyiapan proyek KPBU dalam tahap penyiapan dan pelaksanaan melalui lembaga pembiayaan infrastruktur melalui PT. Sarana Multi Infrastruktur (Persero) dengan skema Project

- Development Fund (PDF);
- b. Dukungan Kelayakan atau biasa disebut Viability Gap Fund (VGF) atas sebagian biaya konstruksi terhadap proyek KPBU;
- c. Penjaminan risiko infrastruktur yang dilakukan melalui Badan Usaha Penjaminan Infrastruktur melalui PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero)

Penyiapan proyek melalui skema PDF merupakan fasilitas yang diberikan Pemerintah kepada Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJPK) dalam rangka mempersiapkan proyek KPBU agar menarik dan siap ditawarkan kepada investor (Permenkeu 260/2015). Saat ini untuk proyek air minum yang mendapatkan fasilitas ini adalah Proyek Pembangunan Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM) Umbulan di Jawa Timur.

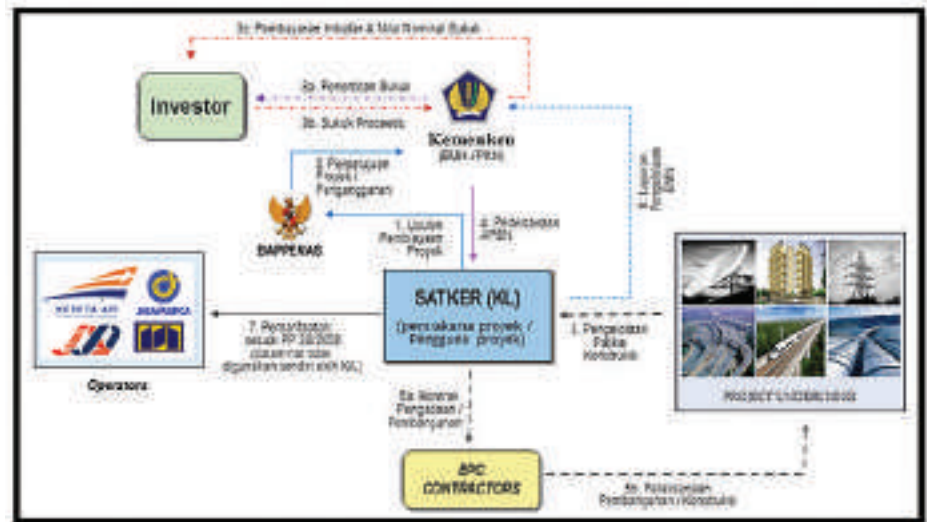
Dukungan kelayakan proyek kerja sama dalam hal ini merupakan dukungan Pemerintah dalam bentuk kontribusi fiskal yang bersifat finansial atas porsi tertentu dari biaya konstruksi proyek kerja sama. Dukungan kelayakan bertujuan untuk: (1) meningkatkan kelayakan finansial proyek kerja sama; (2) meningkatkan kepastian pengadaan proyek kerja sama dan pengadaan badan usaha pada proyek kerja sama sesuai dengan kualitas dan waktu yang direncanakan; dan (3) mewujudkan layanan publik yang tersedia melalui infrastruktur dengan tarif yang terjangkau oleh masyarakat. Saat ini, Menteri Keuangan telah memberikan persetujuan prinsip Dukungan Kelayakan untuk tiga proyek KPBU air minum yakni: Proyek SPAM Bandar Lampung, Proyek SPAM Umbulan, dan Proyek SPAM Semarang Barat.

Avaiility Payment Sebagai Alternatif Solusi Pembiayaan



Gambar 2: Skema Pembiayaan melalui Sukuk. Sumber: Dit. Pembiayaan Syariah, Kemkeu

Merujuk pada amanat Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015, saat ini Pemerintah melalui Kementerian Keuangan sedang menyiapkan peraturan untuk penerapan skema Availability Payment (AP) yang merupakan salah satu struktur pembiayaan guna memastikan pengembalian investasi bagi Badan Usaha (swasta) dalam skema KPBU. Availability Payment diharapkan dapat meningkatkan minat berinvestasi karena adanya kepastian pengembalian investasi bagi badan usaha. Availability Payment akan dibayarkan oleh Menteri/ Kepala Lembaga/Kepala Daerah selaku PJKP pada masa operasi dengan suatu komitmen pembayaran jangka panjang berdasarkan target kinerja yang telah disepakati.



Tabel 4: Skema Kelembagaan Dana Perwalian sesuai Perpres 80/2011

Alternatif Pembiayaan melalui Trust Fund dan Sukuk

Trust Fund atau Dana Amanah/Dana Perwalian adalah mekanisme pembiayaan program yang membutuhkan biaya relatif besar secara berkelanjutan dalam jangka menengah/panjang. Trust Fund digunakan untuk tujuan pengentasan kemiskinan dan pemberdayaan masyarakat, pendidikan atau beasiswa, penanggulangan bencana alam, penanggulangan masalah sosial, budaya, dan kesehatan, pelestarian SDA, dan program strategis lainnya. Dari tujuan tersebut dapat disimpulkan bahwa pembiayaan infrastruktur dapat menggunakan Trust Fund karena merupakan proyek strategis dan bermanfaat meningkatkan perekonomian untuk kesejahteraan masyarakat.

Melalui Perpres Nomor 80 Tahun 2011 tentang Dana Perwalian, diatur bahwa Pemerintah dapat menerima Hibah dalam bentuk uang untuk membiayai kegiatan melalui Dana Perwalian. Hibah melalui Dana Perwalian yang dapat bersumber dari dalam negeri dan luar negeri dan meliputi hibah yang direncanakan dan/ atau hibah langsung tersebut dimaksudkan untuk mengoptimalkan penggunaan dana Hibah. Dana Perwalian adalah dana Hibah yang diberikan oleh satu atau beberapa Pemberi Hibah yang dikelola oleh suatu lembaga sebagai wali amanat untuk tujuan penggunaan tertentu.

Saat ini lembaga trust fund yang dikelola swasta sudah relatif berkembang keberadaannya, sebagai contoh Rumah Wakaf Indonesia yang sudah mengelola pendanaannya untuk kegiatan pembangunan infrastruktur, Rumah Zakat Indonesia yang sudah bergerak di bidang pendidikan dan kesehatan, dan lain-lain.

Obligasi merupakan instrumen utang dalam bentuk sekuriti yang diterbitkan oleh

pemerintah, korporasi, atau penerbit lainnya yang bertujuan untuk mengumpulkan dana guna membiayai suatu kegiatan investasi sektor publik yang menghasilkan penerimaan dan memberikan manfaat bagi masyarakat. Salah satu jenis Obligasi pemerintah untuk membiayai infrastruktur yang akan dikaji adalah Surat Berharga Syariah Negara (SBSN) /Obligasi Syariah atau disebut juga Sukuk Negara. Sukuk Negara diterbitkan dengan tujuan untuk membiayai defisit APBN dengan berdasarkan prinsip syariah, karena Sukuk Negara merupakan jenis Obligasi baru yang diterbitkan Pemerintah yang mana dewasa ini telah tumbuh secara pesat dan selalu dinanti pasar obligasi konvensional dan Sukuk.

Alternatif pembiayaan kegiatan pembangunan, peningkatan kapasitas dan pemeliharaan sarana infrastruktur yang dapat dipergunakan dengan terlebih dahulu mendalami bisnis proses sektor infrastruktur, pilihannya Akad Sukuk adalah sebagai berikut :

1. Ijarah adalah suatu jenis akad untuk mengambil manfaat dengan jalan penggantian pemilik harta memberikan hak untuk memanfaatkan objek yang ditransaksikan melalui penguasaan sementara atau peminjaman objek dengan manfaat tertentu dengan membayar imbalan kepada pemilik objek. Ijarah mirip dengan leasing, tetapi tidak sepenuhnya sama. Dalam akad ijarah disertai dengan adanya pemindahan manfaat tetapi tidak terjadi perpindahan kepemilikan. Akad mudharabah memakai akad bagi hasil pada saat emiten telah diketahui dengan jelas.
2. Mudharabah dalam obligasi cukup sederhana. Emiten bertindak selaku mudharib (pengelola dana) dan

investor bertindak selaku shohibul mal. Keuntungan yang diperoleh investor merupakan bagian proporsional keuntungan dari pengelolaan dana investor. Mudharabah merupakan bentuk pendanaan yang paling sesuai untuk investasi dalam jumlah besar dan jangka waktu yang relatif panjang.

3. Murabahah adalah akad jual beli barang dengan harga jual sebesar biaya perolehan ditambah keuntungan yang disepakati dan penjual harus mengungkapkan biaya perolehan barang tersebut kepada pembeli.
4. Musyarakah merupakan akad kerjasama antara dua pihak atau lebih untuk suatu usaha tertentu, dimana masing-masing pihak memberikan kontribusi dana dengan ketentuan bahwa keuntungan dan risiko akan ditanggung bersama sesuai kesepakatan
5. Istishna merupakan akad jual beli dalam bentuk pemesanan pembuatan barang tertentu dengan kriteria dan persyaratan tertentu yang disepakati antara pemesan (pembeli) dengan pembuat (penjual).

Contoh Pembangunan infrastruktur melalui Obligasi Syariah ini, sudah diterapkan di Kementerian Perhubungan dan Kementerian Agama dengan total nilai Rp. 1,57 triliun. Pendanaan diambil melalui sukuk proyek. Ketiga proyek yang dibiayai tersebut adalah pembangunan double track kereta api lintas Cirebon-Kroya segmen II senilai Rp. 745 miliar dan pembangunan double track paket Manggarai-Jatinegara serta paket B antara Jatinegara-Bekasi senilai Rp. 626 miliar. Sementara untuk pembiayaan di Kementerian Agama adalah revitalisasi dan pengembangan asrama haji Medan, Padang, Jakarta Pondok Gede, dan Balikpapan senilai Rp 200 miliar. ■

Kemandirian dan Daya Saing: KUNCI KEMAJUAN KONSTRUKSI INDONESIA

Pembangunan infrastruktur menjadi salah satu fokus utama Presiden Joko Widodo. Keberadaan infrastruktur yang memadai, diyakini menjadi modal utama bagi pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Melalui serangkaian proses tersebut, diharapkan pembangunan mampu membuat kesejahteraan masyarakat Indonesia meningkat. Apabila merujuk pada salah satu kalimat dalam UUD 1945, bahwa keberadaan Pemerintah Negara Indonesia, salah satunya adalah untuk memajukan kesejahteraan umum, maka pembangunan infrastruktur adalah salah satu wujud

konkret pemerintah dalam merealisasikan hal tersebut.

Dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019, dialokasikan dana sebesar Rp.5.452 triliun untuk penyediaan infrastruktur. Alokasi dana sebesar itu, tentu memberikan peluang yang sangat besar bagi perkembangan sektor jasa konstruksi di Indonesia. Tak bisa dipungkiri, bahwa sektor jasa konstruksi di Indonesia akan tumbuh dengan sangat pesat melalui adanya komitmen dari pemerintah tersebut.

Peluang besar selama periode 2015-2019 ini tentu tidak hanya diincar oleh para

pelaku sektor jasa konstruksi yang berada di dalam negeri saja. Diberlakukannya Masyarakat Ekonomi ASEAN pada 1 Januari 2015 lalu, membuka peluang bagi pengusaha jasa konstruksi dari luar negeri untuk turut bersaing. Pelaku jasa konstruksi di Indonesia harus siap bertarung dengan pengusaha jasa konstruksi dari negara-negara ASEAN. Bahkan kedepannya, perlu dipersiapkan sebuah strategi dalam menghadapi era pasar bebas di Asia Pasifik yang diberlakukan pada 2020. "Jadi, fokusnya jangan MEA lagi. Kita harus bersiap dengan pasar bebas pada tahun 2020 nanti," ujar Panani Kesai,





Panani Kesai, Sekretaris Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.



Diberlakukannya Masyarakat Ekonomi ASEAN pada 1 Januari 2015 lalu, membuka peluang bagi pengusaha jasa konstruksi dari luar negeri untuk turut bersaing.

Sekretaris Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

Tantangan inilah yang harus dijawab dengan baik oleh para pelaku sektor jasa konstruksi di dalam negeri. Pembangunan infrastruktur yang akan berlangsung secara besar-besaran, harus dinikmati semaksimal mungkin oleh tenaga dan sumber daya

dalam negeri. Porsi impor dari setiap proyek konstruksi harus ditekan, sehingga manfaatnya untuk industri jasa konstruksi dalam negeri bisa maksimal. Caranya tentu bukan dengan membatasi investasi asing, namun lebih bagaimana membangun kesiapan pada sektor jasa konstruksi dalam negeri.

Keberadaan Direktorat Jenderal Bina Konstruksi (DJBK) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat menjadi salah satu jawaban dari tantangan tersebut. "DJBK melalui direktorat-direktorat di dalamnya, punya peran yang sangat strategis dalam meningkatkan kualitas konstruksi di Indonesia," jelas Panani Kesai.

Di DJBK Kementerian PUPR, terdapat lima direktorat yang mempunyai fungsi pembinaan konstruksi dari hulu ke hilir. Pertama, Direktorat Bina Investasi Infrastruktur. Direktorat ini bertugas untuk meningkatkan investasi dari pihak ketiga untuk pembangunan infrastruktur. Adanya investasi adalah keniscayaan bagi

berkembangnya sektor jasa konstruksi. Kedua, Direktorat Bina Penyelenggaraan Konstruksi yang bertugas menjaga keseimbangan dan menerapkan good governance antara pemerintah, swasta dan masyarakat. Pemerintah selaku regulator, swasta yang dalam hal ini adalah BUJK dan masyarakat selaku penerima manfaat. Ketiga, Direktorat Bina Kelembagaan dan Sumber Daya Jasa Konstruksi yang bertugas menyiapkan sumber daya dalam negeri bidang konstruksi, mulai dari penyiapan material dan peralatan konstruksi, sampai dengan teknologi konstruksi. Keempat, Direktorat Bina Kompetensi dan Produktivitas Konstruksi yang bertugas untuk meningkatkan kualitas sumber daya manusia di bidang konstruksi. Kelima, Direktorat Kerjasama dan Pemberdayaan. Direktorat ini mempunyai tugas untuk membangun jaringan kerjasama dengan pihak lain seperti institusi pendidikan ataupun badan usaha jasa konstruksi.

"Kuncinya ada pada kemandirian dan daya saing," tegas Panani Kesai. Menurutnya, kemandirian dan daya saing perlu dibangun bersama-sama antara pihak swasta ataupun BUMN serta pemerintah selaku pembina sektor jasa konstruksi yang dalam hal ini adalah Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. "Apabila tidak ada kemandirian, material, peralatan dan sumber daya manusia pasti akan impor," tambahnya.

Dalam membangun kemandirian, pemerintah berperan untuk membantu meningkatkan kualitas Sumber Daya Manusia pekerja konstruksi. Hal inilah yang dilakukan Kementerian PUPR melalui Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, untuk terus meningkatkan jumlah tenaga kerja konstruksi bersertifikat. Selain itu, DJBK Kementerian PUPR juga terus berupaya melakukan pembinaan Badan Usaha Jasa Konstruksi (BUJK). Pada roadmap DJBK 2014-2019, ditargetkan lahir 125 BUJK baru berkualifikasi besar. Dalam upaya pencapaian BUJK berkualifikasi besar tersebut, diharapkan tumbuh pula jumlah BUJK berkualifikasi menengah dan kecil yang nantinya turut terlibat dalam proyek-proyek konstruksi.

Setelah kemandirian terbangun dan terjadi peningkatan kualitas hasil pekerjaan di bidang konstruksi, diharapkan sektor jasa konstruksi di Indonesia mempunyai daya saing dengan pengusaha konstruksi yang berada di luar negeri. Pada tahap itu, sektor jasa konstruksi dalam negeri bisa mengeksport jasa konstruksi ke luar negeri melalui kualitas yang baik dan harga yang kompetitif. ■

Balai Pelatihan Konstruksi Wilayah II Surabaya : Menuju Tempat Pelatihan Welding Terbaik di Indonesia

 Dendy

Temaram pagi sekelompok orang terlihat dari jauh berjalan menyusuri jalan di sebuah sudut Kota di Surabaya. Sekitaran Jalan Raya Bukit Darmo, saat ini kita berada. Orang-orang itu berjalan terus menuju sebuah tempat bernama Balai Pelatihan Konstruksi Wilayah II Surabaya. Mereka adalah para welder (juru las) yang ingin mengembangkan keterampilannya sehingga kelak mereka dapat bekerja di mancanegara dan mampu berpenghasilan besar seperti kisah-kisah yang pernah mereka dengar dari para senior-seniornya di kampung. Sebut saja Mustakim, ia pernah mendengar dan melihat bahwa rekan senior yang bekerja malang melintang di Jepang hampir sekitar 30 tahun di dunia las (welding) mendapatkan penghasilan sekitar Rp. 40 juta per bulan. Mendengar hal tersebut, ia sangat termotivasi. Mustakim dan rekan-rekan, selain menjadi terampil juga ingin memiliki spesialisasi di dunia welding Indonesia bahkan mancanegara.

Mengapa sebagai tukang las? Bagi sebagian orang di Indonesia mungkin melihat profesi tukang las dianggap remeh bahkan dipandang sebelah mata. Hal ini juga sempat di utarakan Mulyadi, rekan Mustakim yang bertutur, "ada yang masih melihat kami (tukang las) sebagai pekerja yang kotor dan tidak dapat memberikan kehidupan yang layak, tapi kami punya keyakinan lain dengan mereka yang berfikiran seperti itu, kami pun insyaAllah bisa sukses".

Dunia industri konstruksi terus berkembang seiring waktu, menyerap tenaga kerja yang sangat banyak. Ini berarti peluang kerja terbuka luas, meskipun Indonesia masih dihadapkan pada kenyataan banyaknya pengangguran, terutama di kota besar seperti Jakarta. Welder (juru las) adalah satu dari sekian banyak profesi yang ada. Tugas utama seorang welder adalah menyambung, biasanya media yang disambung adalah logam/metal, bisa berupa besi, stainless, aluminium, tembaga, kuningan dan lain - lain.

Gambaran tersebut kita lihat hanya dari sudut pandang satu bidang yakni juru las, deskripsi dari salah satu profesi di dunia konstruksi yang sangat menjanjikan. Para pekerja konstruksi dituntut memiliki kesehatan yang prima dari segi fisiknya, selain tentu ia juga harus memiliki skill / keterampilan yang baik. Dua hal ini menjadi penting dan saling mendukung, karena pada prakteknya keterampilan saja tidak cukup, jika tidak didukung fisik yang prima pekerjaan sektor konstruksi memang cukup menguras tenaga. Pekerjaan yang paling sering membutuhkan tenaga extra terutama pada posisi - posisi sulit, misalnya pada posisi di ketinggian, pada posisi yang sempit dan lain - lain, sisi K3 sangat mutlak harus diterapkan. Meskipun banyak menguras tenaga dan banyak tantangan, dengan Tekad dan Cinta pada pekerjaan akan sangat membantu para pekerja mengurangi stress serta kelelahan yang berlebihan.

Balai Pelatihan Konstruksi Wilayah II Surabaya

Kementerian PUPR sebagai salah satu lembaga negara yang melakukan pembangunan infrastruktur seperti jalan, jembatan, perumahan, infrastruktur sumber daya Air, bendungan, irigasi, cipta karya tata kelola lingkungan & pemukiman, air minum, sampah, serta pengembangan wilayah, juga bertanggungjawab melakukan pembinaan terhadap jasa konstruksi nasional, dimana salah satunya adalah dukungan dan kesiapan SDM / tenaga kerja terampil Indonesia yang berkualitas.

Menteri PUPR, Basuki Hadimuljono mengatakan Kementerian PUPR semaksimal mungkin akan meningkatkan kehandalan infrastruktur PUPR dalam mewujudkan ketahanan air, kedaulatan pangan, dan kedaulatan energi, konektivitas bagi penguatan daya saing, layanan infrastruktur dasar, dan keterpaduan pembangunan antardaerah antar sektor dan antar tingkat pemerintahan untuk mensejahterakan masyarakat. Tenaga kerja yang kompeten dan produktif sangat dibutuhkan negara kita, jadi tidak ada cara lain untuk mengimbangnya dengan tenaga kerja lokal kompeten harus ditingkatkan dan diakui dengan penerbitan sertifikat. Jika keterampilan mereka sudah baik dan bersertifikat diharapkan dapat mengisi pasar kerja dalam negeri juga luar negeri.

Kementerian PUPR memiliki Balai Pelatihan Konstruksi dibawah naungan Direktorat Jenderal Bina Konstruksi. Balai


Balai Pelatihan Konstruksi
Wilayah II Surabaya

ini bertanggungjawab menghasilkan tenaga-tenaga terampil dan ahli bidang konstruksi yang akan mengisi pembangunan infrastruktur di seluruh Indonesia. Salah satu balai pelatihan konstruksi yang dimiliki Kementerian PUPR yang tersebar di nusantara adalah Balai Pelatihan Konstruksi Wilayah II Surabaya, dengan Wilayah Kerja di 6 (enam) provinsi, diantaranya Jawa Timur (29 kabupaten / 9 kota), Jawa Tengah (29 Kabupaten / 6 kota), DI Yogyakarta (5 kabupaten / 1 kota), Bali (9 Kabupaten / 1 Kota), NTB (10 Kabupaten/Kota), dan NTT (21 Kabupaten/Kota).

Balai yang berlokasi di jalan Bukit Darmo Raya Surabaya Jawa Timur ini pada tahun 2015 lalu telah menghasilkan lulusan sebanyak 7.339 orang yang terdiri dari 422 orang lulus pelatihan dan 6.917 orang bersertifikat, dengan tingkat kelulusan 89%. Capaian tersebut akan diakumulasikan dengan capaian Balai Pelatihan Konstruksi di Seluruh Indonesia, Tim Pembina Jasa Konstruksi Daerah di Provinsi Kabupaten Kota, dan hasil kerjasama dengan mitra kerja Ditjen Bina Konstruksi hingga 2019 nanti, sehingga keseluruhan dapat mewujudkan program strategis Direktorat Jenderal Bina Konstruksi (2015 – 2019) diantaranya menghasilkan 10.000 instruktur/asesor pelatihan konstruksi, dan serta 50.000 insinyur bersertifikat, 200.000 teknisi bersertifikat, 500.000 tenaga terampil bersertifikat.

Balai ini bertekad untuk menjadi balai pelatihan yang excellent di tingkat regional dan dapat dibanggakan bangsa dan Negara. Di proyeksikan pada beberapa tahun ke depan Balai ini dirancang akan menjadi balai pelatihan konstruksi yang memiliki fasilitas Las (welding) nomor wahid di Indonesia. Kepala Balai Pelatihan Konstruksi Wilayah II Surabaya, Hambali, mengatakan wilayah Jawa Timur dan sekitarnya memiliki potensi yang tinggi dalam pengembangan SDM dibidang las khusus bidang konstruksi, ditambah banyaknya industri pendukung konstruksi seperti pabrik besi, baja di wilayah ini yang membutuhkan welder menjadi faktor pendorong Balai untuk lebih banyak lagi menghasilkan tenaga kerja las bersertifikat. "Industri di wilayah kami, tidak sempat untuk melatih tenaga kerja agar memiliki keterampilan las yang baik, sedangkan kebutuhan mereka terus naik, hal ini kita supply dari tenaga kerja, karena pekerjaan welding ini sangat khas dan membutuhkan presisi yang tepat, sedikit salah dalam mengelas dampaknya bisa merugikan banyak pihak", ujar Hambali.

Untuk workshop las di balai ini telah



Dirjen Bina Konstruksi, Yusid Toyib meninjau Kegiatan Balai Pelatihan

dialokasikan pengadaan peralatan workshop las berupa simulator dan sebagian peralatan praktek yang terdiri dari atas booth praktek dan mesin las. Untuk mewujudkan workshop las berstandar internasional pihak balai telah menghubungi welding training center, Polban yang memiliki sertifikat sebagai approved Training Body dari Indonesia Welding Society – authorized national body yang merupakan anggota international institute of welding. Untuk menjalankan pelatihan dasar (welding) diperlukan sekurang-kurangnya instruktur 1 (satu) orang teknisi yang bersertifikat international. Sedangkan tenaga pengelola diperlukan sekurang-kurangnya kepala workshop untuk workshop baja, training manager dan quality manager.

"Kami sedang usulkan hal tersebut, selain itu ke depan balai pelatihan konstruksi surabaya ini akan bekerjasama dalam penyediaan infrastruktur dan tenaga kerja konstruksi khususnya pada level teknisi, serta pengadaan beberapa jenis peralatan workshop baja, workshop batu dan workshop plumbing. Semoga segera terealisasi", Ujar Kepala Balai.

Balai Pelatihan Konstruksi Wilayah II Surabaya pada tahun 2015 lalu melakukan berbagai jenis pelatihan ahli dan terampil, seperti Pelatihan Ahli Asesor, arsitektur, kepala pengawas pekerjaan jalan dan jembatan, manajemen konstruksi, teknik desain jalan, pelatihan terampil pelaksana lapangan pekerjaan jalan.

Selain itu melakukan pembekalan dan fasilitasi uji kompetensi untuk para pelaksana lapangan pekerjaan jalan,

Pelaksana Pekerjaan Jembatan, Pelaksana Lapangan Pekerjaan Gedung, Pelaksana Bangunan Irigasi, Pelaksana Penata Taman, PLJalan, Saluran Irigasi, Gedung, PL Pekerjaan Jalan - Jembatan - Bangunan Irigasi, PL Bang. Perumahan, Gedung dan Penata Taman, Mandor Tukang Batu Bata Beton, Teknisi Instalasi Penerangan dan Daya Fasa I, Juru Gambar Arsitektur, Juru Hitung Kuantitas, Juru Ukur Surveyor, Juru Ukur Kuantitas Bangunan Gedung, Tukang Bangunan Umum serta pembekalan & fasilitasi uji kompetensi (MTU) Tukang Bangunan Umum.

Dahulu pemerintah dalam melaksanakan program kerjanya melaksanakan sendiri kegiatan pelatihan/sertifikasi dengan anggaran yang ada, hal ini berdampak pada lingkup dan capaiannya yang tidak begitu luas. Dengan kondisi sekarang dan melihat target-target pemerintah yang sangat besar, pola pelaksanaan sudah harus bersinergis, beberapa pihak yang menjadi mitra kerja sama Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, diantaranya 1) Kementerian/ Lembaga (misalnya: Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan; Kementerian Desa, Pembangunan Daerah Tertinggal dan Transmigrasi; Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi, Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB) dan lain-lain); 2) Pemerintah daerah (provinsi dan kabupaten/kota) melalui Tim Pembina Jasa Konstruksi Daerah; 3) Asosiasi Profesi; 4) Asosiasi Perusahaan; 5) Badan Usaha; 6) Instansi Pendidikan (SMK dan Politeknik); 7) Pemerintah/Organisasi luar negeri; 8) Kelompok masyarakat; dan 9) Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi. ■

Seminar Nasional Keselamatan dan Kesehatan Kerja

Alat Pelindung Diri

JANGAN SAMPAI ANEH

di Proyek Konstruksi

✍️ Kristina Pratiwi Hadi

“Alat Pelindung Diri atau APD memang aneh dipakai di tempat seminar, tapi jangan sampai aneh di tempat proyek konstruksi berlangsung. Kalau sampai aneh dengan kata lain tidak digunakan di tempat proyek maka berarti ada yang salah”, demikian disampaikan Sekretaris Jenderal Kementerian PUPR Taufik Widjoyono yang mewakili Menteri PUPR pada pembukaan Seminar Nasional Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3).

Pesan tersebut disampaikan Sekjen Kementerian PUPR setelah melihat demo pemakaian APD sebelum pembacaan sambutan. Seminar Nasional K3 yang dilaksanakan pada Kamis (11/02) bertempat di Ruang Serbaguna lantai 17 Gedung Utama Kementerian PUPR ini mengambil tema “Peningkatan Budaya K3 dalam Pembangunan Infrastruktur untuk Negeri”.

Tema ini diambil karena mengadopsi visi misi Bulan K3 Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi tahun 2016 yang bertema Peningkatan Budaya K3 untuk Meningkatkan Produktivitas dan Daya Saing serta semangat Hari Bhakti PU ke 70 yang mengambil tema “Bangun Infrastruktur untuk Negeri”.

Lebih lanjut, Sekjen Kementerian PUPR menyampaikan bahwa kecelakaan kerja di lingkungan proyek konstruksi masih sering ditemui. Hal tersebut mengakibatkan kerugian bagi penyelenggara, para pekerja, masyarakat, lingkungan serta sektor konstruksi itu

sendiri, bahkan dapat mengganggu citra negara di mata internasional. Kondisi ini juga menunjukkan bahwa tingkat kepedulian terhadap Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) masih sangat rendah.

“Kami sangat peduli dengan K3 terutama di lingkungan proyek konstruksi ke-PU-an. Untuk itu Safety first dan zero accident menjadi perhatian utama yang akan terus kami tekankan pada seluruh pekerjaan konstruksi yang kami laksanakan”, ujar Taufik Widjoyono.

Namun usaha ini tak akan berjalan lancar tanpa adanya kerjasama dari semua pihak yang terlibat.

Pemerintah harus didukung dunia usaha dan pemangku kepentingan lainnya untuk membangun kesadaran K3. “Kami akan lakukan segala upaya karena implementasi K3 sangat urgent untuk menekan angka kecelakaan kerja konstruksi. Selain itu, target ini hanya akan tercapai, apabila para pelaku pembangunan benar-benar bekerja secara sungguh-sungguh dan profesional!” tambah Sekjen Kementerian PUPR.

Diharapkan tidak akan ada lagi kasus-kasus kecelakaan konstruksi yang bisa berdampak besar hingga mengakibatkan kerugian



Ke depan akan dibuat polisi khusus pengawas K3. Hal ini mengingat masih ditemukannya kasus kecelakaan konstruksi maupun kegagalan bangunan karena kelalaian atau faktor manusia.

baik bagi pengguna dan penyedia jasa bahkan masyarakat dan lingkungan. Kasus kecelakaan kerja dan kegagalan konstruksi yang telah terjadi seperti runtuhnya ruko Cendrawasih Permai Samarinda (Juni 2014), runtuhnya hanggar bandar udara Sultan Hasanudin Makassar (Maret 2015), runtuhnya Jembatan Pulau Dompok Tanjung Pinang (Oktober 2015), serta robohnya Jembatan by-pass Banyuwilek Lombok (Oktober 2015) diharapkan menjadi kasus-kasus kecelakaan yang tidak ada terjadi lagi.

Tugas Pemerintah dalam hal ini Kementerian PUPR untuk memastikan agar tenaga kerja konstruksi terlindung keselamatannya, kesehatannya, termasuk lingkungannya. Aturan dibuat untuk ditaati oleh semua pelaku jasa konstruksi dan menjadi acuan dalam melindungi tenaga kerja konstruksi pada pelaksanaan kegiatan pembangunan infrastruktur PUPR. Terobosan demi terobosan akan terus dilakukan berbarengan dengan ketaatan menjalankan instruksi. Dengan demikian tenaga kerja konstruksi ke depan selain diakui kompetensinya, tenaga kerja konstruksi pun semakin sejahtera.

Salah satu upaya untuk mendukung pelaksanaan K3 tersebut adalah telah dikeluarkannya Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 05/PRT/M/2014 Tentang Pedoman Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) Konstruksi Bidang Pekerjaan Umum.

Kemudian Peraturan ini diperkuat dengan dikeluarkannya Surat Edaran (SE) Menteri PUPR No.66/SE/M/2015 tentang Biaya Penyelenggaraan SMK3 Konstruksi. Lahirnya SE ini karena adanya kecenderungan beberapa kecelakaan kerja terjadi akibat karena tidak adanya biaya SMK3 yang seharusnya tercantum dalam biaya umum/keuntungan. Misalnya saja crane jatuh karena tidak segera dipindahkan karena tidak ada atau kurangnya biaya perawatan peralatan, kurangnya kontrol/ pengecekan peralatan konstruksi, kurangnya Alat Pengaman Diri (APD) yang seharusnya dipakai pekerja konstruksi, dan seterusnya.

Seminar Nasional yang Berjalan Menarik Pelaksanaan seminar nasional yang berlangsung sehari ini menghadirkan narasumber dari berbagai stakeholders meliputi internal Kementerian PUPR, pakar/ ahli K3 yang terdiri dari, perwakilan dari praktisi (manager/ petugas HSE perusahaan kontraktor), praktisi kesehatan, serta asosiasi K3 (Asosiasi Ahli Keselamatan dan Kesehatan Kerja Konstruksi/ A2K4).

Beberapa topik yang diangkat pada Seminar nasional ini antara lain : Panel



pertama : 1) Kebijakan dan regulasi SMK3 di Kementerian PUPR yang disampaikan oleh Staf Khusus Menteri PUPR Firdaus Ali ; 2) Evaluasi implementasi pendampingan dan pemantauan (monev) penerapan SMK3 Konstruksi di proyek konstruksi di lingkungan Kementerian PUPR tahun 2015 yang disampaikan oleh Direktur Jenderal Bina Konstruksi Yusid Toyib ; bertindak sebagai Moderator Sekretaris Ditjen Bina Konstruksi Panani Kesai.

Ada yang menarik dan cukup menjadi perhatian pada Panel pertama ini yaitu statement dari Dirjen Bina Konstruksi Yusid Toyib bahwa ke depan akan dibuat polisi khusus pengawas K3. Hal ini mengingatkan masih ditemukannya kasus kecelakaan konstruksi maupun kegagalan bangunan karena kelalaian atau faktor manusia. Sementara pihak Kementerian PUPR hanya dapat memberikan rekomendasi setelah investigasi tanpa dapat memberikan sanksi.

Tidak hanya itu, Yusid Toyib juga mengatakan bahwa Badan Usaha atau kontraktor yang tidak menyelenggarakan K3

akan diberikan sanksi tidak diikutkan lelang selama setahun. Dengan demikian hal ini akan memberikan efek jera sehingga di kemudian hari tidak ada lagi penyelenggara konstruksi yang lalai menjaga keselamatan dan kesehatan kerja di lingkungan proyek.

Atensi peserta Seminar masih tetap tinggi meskipun setelah makan siang. Pada panel kedua menghadirkan materi : 1) Peningkatan Kompetensi SMK3 pada Sumber Daya Manusia di sisi Pengguna Jasa mencakup Safety Leadership dan Safety Awareness, dibawakan oleh Lazuardi Nurdin dari Asosiasi Ahli K3 Konstruksi (A2K4) ; 2) Lesson Learn Penerapan SMK3 serta Pengembangan Budaya K3 di Perusahaan baik di Perusahaan Lokal maupun di Perusahaan Asing. Dari Perusahaan Lokal diwakili oleh PT Wijaya Karya, Tbk materi dibawakan Elvis Nurhasral sedangkan Perusahaan Asing diwakili oleh PT Kajima Indonesia dan materi disampaikan oleh Gunawan ; sebagai moderator Rosmariyani Arifuddin dari Universitas Indonesia.

Panel terakhir atau ketiga materi semakin menarik. Pada panel ketiga disampaikan materi : 1) Aspek Kesehatan Kerja dari sisi kedokteran yang dibawakan oleh Yanri Wijayanti Subronto seorang dokter dan pengajar dari Universitas Gadjah Mada ; 2) Konstruksi Berkelanjutan oleh Muhammad Abduh dari Institut Teknologi Bandung ; serta Moderator Rosmariyani Arifuddin.

Seminar Nasional K3 mengundang Pejabat Tinggi Madya dan Pratama serta Kepala Balai di lingkungan Kementerian PUPR dan para Kepala Dinas Provinsi seluruh Indonesia. Pada hari pelaksanaan, tidak kurang dari 200 orang peserta hadir.

Tidak hanya setia hingga sesi terakhir, peserta seminar juga menunjukkan interestnya dengan bertanya ataupun memberikan tanggapan. Kita semua berharap interestnya peserta seminar akan K3 juga akan dibawa hingga kehidupan kerja maupun pribadi. ■





Di masa pembangunan infrastruktur yang masif dilakukan Pemerintah saat ini, Kementerian PUPR berkomitmen untuk membangun infrastruktur yang berkualitas. Infrastruktur merupakan salah satu aset fisik vital yang melayani aktifitas perekonomian negara, kota, atau area. Sebagai negara kepulauan dan dikelilingi oleh laut dan sungai, diperlukan infrastruktur pendukung jembatan untuk menghubungkan antar pulau dan kepulauan kecil di wilayah Indonesia untuk dapat membantu masyarakat untuk beraktifitas dalam kehidupan sehari-hari dan juga mempercepat laju perekonomian di Indonesia.

Sejak jaman Presiden Soekarno, jembatan menjadi salah satu infrastruktur penting dalam memajukan masyarakat antar pulau di Indonesia dalam beraktivitas. Jembatan Ampera yang menghubungkan seberang ulu dan seberang ilir yang dipisahkan oleh sungai Musi menjadi jembatan pertama di Indonesia, dimana Pembangunan jembatan ini dimulai pada bulan April 1962, setelah mendapat persetujuan dari Presiden Soekarno. Biaya pembangunan jembatan ini diambil dari

Biaya Pemeliharaan Menjadi Perhatian Khusus Menjaga Kualitas Jembatan



Sejak jaman Presiden Soekarno, jembatan menjadi salah satu infrastruktur penting dalam memajukan masyarakat antar pulau di Indonesia dalam beraktivitas.

dana perampasan perang Jepang. Bukan hanya biaya, jembatan inipun menggunakan tenaga ahli dari Jepang.

Siiring dengan percepatan pertumbuhan penduduk dan ekonomi masyarakat Indonesia, di berbagai daerah Indonesia turut dibangun jembatan untuk menghubungkan antar kota, kabupaten, kecamatan, hingga di desa. Tidak hanya selesai pada tahap pembangunan jembatan, diperlukan

perawatan agar jembatan tersebut terus berfungsi sebagaimana mestinya dan tidak membahayakan masyarakat.

Saat ini, Indonesia bekerjasama dengan Korea merancang framework institusi dan kebijakan untuk infrastruktur Indonesia, dan mentraining para SDM di Indonesia untuk dapat melakukan inspeksi atas sebuah kualitas infrastruktur, kerjasama ini pun memfasilitasi peralatan inspeksi jembatan.



Sudah 1,5 tahun hingga Desember 2016, Indonesia dan Korea melalui Kementerian PUPR dan Korea International Cooperation Agency (KOICA) bekerjasama dalam Proyek Pengembangan Kapasitas Manajemen Keselamatan Infrastruktur Indonesia. KOICA mensertakan KISTEC yaitu salah satu lembaga negara di Korea yang mengurus tentang manajemen keselamatan infrastruktur di Korea. Korea memiliki sistem manajemen tersentralisasi oleh pemerintah dan tidak mengalami kegagalan infrastruktur fatal dalam 20 tahun terakhir.

Selama 3 bulan ke depan KISTEC memilih jembatan Balerang atau jembatan Fisabilillah untuk dijadikan percontohan untuk dilakukan inspeksi dari sisi menilai kualitas jembatan tersebut. Mereka menggunakan teknologi dan alat pengujian yang dibawa langsung dari Korea. Direktur KISTEC, Park Ku Byeon, mengatakan, secara fisik dan kasat mata struktur jembatan ini sudah seharusnya dilakukan perawatan, terlihat ada karat pada kabel utama, namun hasil lengkap bagaimana kondisi jembatan barelang saat ini didapat 3 bulan lagi setelah inspeksi dilakukan.

Membangun infrastruktur jembatan

di Indonesia yang memiliki ribuan pulau tidak bisa dielakan, bagaimanapun kualitas kehidupan masyarakat di suatu negara ditandai kondisi infrastruktur dengan aset infrastruktur yang handal akan memungkinkan terjadinya, pemerataan pembangunan dan peningkatan kualitas hidup. Hal penting lainnya adalah aspek non fisik infrastruktur yang memiliki peran vital untuk mencapai pengembangan infrastruktur yang baik. Salah satunya adalah manajemen keselamatan infrastruktur, siapapun tentu tidak ingin kegagalan bangunan terulang kembali, yang berdampak besar dalam menimbulkan kerugian jiwa harta benda dan lingkungan. Untuk itu biaya pemeliharaan pun menjadi faktor yang harus menjadi perhatian utama, bagi para siapapun yang membangun. Demikian diutarakan Sekretaris Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, Panani Kesai di depan awak Media ketika melakukan inspeksi Jembatan Fisabilillah bersama tim ahli KISTEC (Korea Infrastructure Safety and Technology) hari rabu (23/03) di Batam, Kepulauan Riau.

Selain itu, Kementerian PUPR pada tahun 2014, tepatnya pada tanggal 13 Agustus 2014 telah menandatangani Record of Discussion (RoD) antara Kepala Badan Pembinaan Konstruksi dengan Resident Representative of Korea International Cooperation Agency untuk Pengembangan Kapasitas Keselamatan Infrastruktur di Indonesia.

Beberapa upaya telah dilakukan Pemerintah untuk dapat meningkatkan kesadaran akan pentingnya penerapan SMK3 Konstruksi. Beberapa diantaranya adalah dengan diterbitkannya Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 05/PRT/M/2014 Tentang Pedoman Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) Konstruksi Bidang Pekerjaan Umum yang merupakan pengganti dari Peraturan Menteri PU Nomor 09/PRT/M/2008, serta dengan dikeluarkannya Surat Edaran Menteri PUPR Nomor 66/SE/M/2015 tentang Biaya Penyelenggaraan SMK3 Bidang Pekerjaan Umum.

Dari hasil monitoring di beberapa jembatan yang dilakukan KISTEC dalam kurun waktu 1 tahun kebelakang, didapat bahwa expansion joint di luar Jakarta mereka memberikan nilai D, lalu Finger Type Joint di Bojonegoro terdapat renggang yang di score C. Jembatan Barelang 5, pada bearing (steel) kondisi saat itu diberi nilai B. Sedangkan jembatan di sekitar Malang (ke arah Kali Lengkong) terlihat karat pada besi utama, diberi nilai D, kemudian, Sedayu lawas diberi nilai D untuk kondisi abutment (batas

akhir) jembatan. Sedangkan untuk Jembatan ampera dan Musi 2, untuk RC-Girder dan RC-Slab dinilai B oleh mereka. Namun pada kondisi Deck, Musi 2, dinilai E karena kondisi saat itu dinilai urgent untuk diperbaiki dan membahayakan masyarakat.

Indikator penilaian, Korea menyatakan bahwa E artinya harus segera dilarang penggunaannya karena rusak serius, nilai D berarti, menilai dapat digunakan atau tidak karena ada kerusakan pada bagian utama. C artinya tidak berbahaya meskipun ada sedikit kerusakan, B yang berarti ada sedikit kerusakan, dan A berarti dalam kondisi yang baik. Selain itu mereka pun menyoroti pada fasilitas untuk pemeliharaan suatu infrastruktur, pembangunan jembatan layang di Jakarta tidak memiliki pintu masuk untuk maintenance, berbeda dengan di Seoul, memiliki hal tersebut.

Sekretariat Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, Panani Kesai, mengatakan penganggaran pemeliharaan infrastruktur sangat dibutuhkan jangan sampai terlewat karena dapat berakibat fatal, ketika banyak infrastruktur khususnya jembatan dibangun maka harus juga dianggarkan pemeliharaannya jangan sampai luput.

Sementara itu, Direktur Kistec, Park Ku Byeon, mengatakan kagum dengan kekayaan alam di Indonesia yang tentu harus dijaga jika tidak akan habis, sama halnya dengan infrastruktur merupakan aset kekayaan negara yang harus dijaga dan di pakai untuk masyarakat Indonesia di masa yang akan datang. Memelihara kualitas infrastruktur sama dengan menjaga sumber daya alam agar tidak cepat habis, yang berarti infrastruktur yang ada berkualitas dan tidak mencelakakan.

Ia menambahkan di Korea melakukan pemeliharaan jembatan dilakukan setiap tahun, dan inspeksi terjadwal 5 tahun sekali, untuk jembatan-jembatan tertentu inspeksi bahkan dilakukan setahun sekali. Di Indonesia masih dilakukan secara random, hal ini mudah-mudahan akan menjadi masukan yang baik untuk kualitas infrastruktur Indonesia di masa yang akan datang, ujar Park.

Dari kerjasama yang sedang berjalan antara Indonesia dan Korea ini telah dibuatkan manual inspeksi jembatan yang telah disusun dalam proyek yang dapat digunakan oleh Kementerian PUPR agar sistem manajemen keamanan infrastruktur terutama jembatan sehingga aset penting negara serta kehidupan masyarakat pengguna infrastruktur dapat terselamatkan dan memastikan pengembangan yang berke-lanjutan di Indonesia.*

Ditjen Bina Konstruksi Melakukan Peningkatan Daya Saing Pekerja Konstruksi di Wilayah Perbatasan Atambua

✍️ Kunthi Adinegoro

“**M**embuat teman-teman dari daerah Atambua menjadi terampil di bidang konstruksi tentu sangat membantu pembangunan di Atambua ini, rekan-rekan harus meningkatkan kemampuan dan keterampilan sehingga tidak kalah dengan pekerja konstruksi dari daerah lainnya, dan ketika pembangunan infrastruktur disini sedang berlangsung kita berdayakan masyarakat setempat agar rekan-rekan tidak menjadi penonton.”

Demikian disampaikan oleh Direktur Jenderal Bina Konstruksi, Yusid Toyib, dalam mensosialisasikan Rumah Instan Sederhana Sehat (RISHA) dan Inventarisasi Data Sektor Jasa Konstruksi di Wilayah Kerja Balai Wilayah V Surabaya di Provinsi Nusa Tenggara Timur, Kamis, (04/02).

Selain teknologi terkini yang mendukung pembangunan di daerah, sumber daya manusia menjadi faktor yang tidak dapat dikesampingkan dalam pembangunan. Tenaga kerja yang terlatih dan bersertifikat diharapkan dapat mendukung pembangunan-pembangunan yang akan dilaksanakan di daerah. Ditjen Bina Konstruksi memfasilitasi daerah-daerah perbatasan dalam membangun SDM

Konstruksi Terampil yang berkualitas, agar dapat membangun permukiman layak yang cepat dan murah bagi masyarakat yang membutuhkan. Pemberdayaan masyarakat untuk menjadikan SDM konstruksi terampil ini harus didukung pemerintah daerah, masyarakat setempat harus aktif mendorong



Dinas PU Atambua untuk melakukan pelatihan kepada masyarakat yang memiliki passion di bidang konstruksi.

Peningkatan SDM ini diikuti masyarakat Kabupaten Belu, Atambua yang berasal dari Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) Kabupaten Belu, Kontraktor, perwakilan Kecamatan dan Dinas Kabupaten Belu. Selain itu DJBK pun memperkenalkan teknologi RISHA kepada masyarakat di Atambua. RISHA merupakan produk inovasi yang ditemukan dan dikembangkan oleh Pusat Penelitian dan Pengembangan Perumahan dan Permukiman (Puslitbangkim), Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian PUPR. Produk ini terbukti mudah diterapkan, kuat dan tahan terhadap gempa. Pada tahun 2005, RISHA telah diterapkan dengan baik di Provinsi Aceh untuk pemukiman warga yang terkena bencana Tsunami.

Saat ini sistem RISHA telah berkembang menjadi teknologi bangunan sederhana yang dipergunakan untuk perumahan, fasilitas umum, dan fasilitas sosial yang termasuk untuk memenuhi kebutuhan pembangunan infrastruktur permukiman yang

cepat dan handal. Untuk itulah Ditjen Bina Konstruksi, melakukan sosialisasi terkait teknologi RISHA kepada masyarakat di Atambua, sehingga diharapkan masyarakat dapat menerapkannya untuk mendukung pembangunan perumahan untuk rakyat di daerah perbatasan.

Dalam kesempatan itu, Yusid Toyib juga menekankan pentingnya Alat Pelindung Diri (APD) dalam kegiatan pelatihan para pekerja konstruksi. Bahkan setelah bekerja dengan kontraktor, para pekerja konstruksi juga diharapkan tetap menerapkan penggunaan APD sebagai bentuk penerapan dari Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3). Yusid Toyib juga menekankan kepada para peserta pelatihan untuk saling mengingatkan kontraktor untuk peduli terhadap penggunaan dan penyediaan APD bagi pekerja konstruksi yang menjadi tanggung jawab kontraktor dalam pelaksanaan suatu proyek.

Pada kegiatan ini, Direktur Jenderal Bina Konstruksi yang didampingi oleh Direktur Kerjasama dan Pemberdayaan, Rachman Arief Dienaputra, Kepala Balai Pelatihan Konstruksi Wilayah V Surabaya, Hambali, dan Kepala Dinas PU Atambua, Maria Eda Fahik, menyempatkan untuk meninjau proses pelatihan uji kompetensi tukang bangunan umum di workshop Dinas PU Kabupaten Belu dan rumah contoh RISHA yang dibangun oleh Puslitbangkim di Desa Silawan Kabupaten Belu Provinsi NTT. ■



ROADMAP

Direktorat Jenderal Bina Konstruksi 2016-2019

Pergantian tahun baru, memberikan semangat baru bagi Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat untuk terus membangun infrastruktur dan perumahan untuk rakyat Indonesia. Di tahun baru ini, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan rakyat juga mendapat tantangan baru dengan dimulainya Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA), masyarakat Indonesia harus siap bersaing dengan para pekerja asing yang masuk ke Indonesia.

Tidak kalah dengan sektor pariwisata dan transportasi, sektor konstruksi menjadi incaran pekerja konstruksi asing untuk turut terlibat dalam proyek pengerjaannya. Terlebih lagi, Presiden RI Joko Widodo terus mendorong percepatan infrastruktur di seluruh pelosok Indonesia. Dalam dunia konstruksi Indonesia, percepatan pembangunan terus dikejar pengerjaannya terbukti dengan beberapa proyek besar seperti jembatan, waduk, dan jalan yang tidak henti dikerjakan dan ditargetkan selesai tahun ini.

Hal serupa dilakukan oleh Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, di tahun 2016 Ditjen Bina Konstruksi terus berupaya meningkatkan keterampilan, kesejahteraan, dan sertifikasi para pekerja konstruksi. Direktorat Jenderal Bina Konstruksi tidak hanya fokus pada pembinaan konstruksi, namun berupaya untuk meningkatkan investasi, lelang, kelembagaan dan kompetensi bidang konstruksi.

Direktorat Jenderal Bina Konstruksi mewujudkan misi dalam meningkatkan kapitalisasi konstruksi oleh badan usaha nasional, meningkatkan Badan Usaha Jasa Konstruksi (BUJK) yang berkualifikasi besar, meningkatkan budaya penerapan manajemen mutu, SMK3, tertib penyelenggaraan, dan konstruksi berkelanjutan, meningkatnya produktivitas tenaga kerja konstruksi dan partisipasi masyarakat serta meningkatkan nilai tambah produk konstruksi unggulan.

Untuk mencapai visi dan misi tersebut, Direktorat Jenderal Bina Konstruksi menerapkan pola seperti gambar 1 di bawah.

Dalam mencapai target Ketahanan Masyarakat Konstruksi (Mandiri, berdaulat Daya Saing, Nilai Tambah), diperlukan Sumber Daya Manusia yang mencukupi untuk memenuhi target tersebut. Berdasarkan basis data, Direktorat Jenderal Bina Konstruksi mendapatkan jumlah anggaran yang terus bertambah namun tidak dengan jumlah sumber daya manusianya. Di tahun 2015, Ditjen Bina Konstruksi mengalami kenaikan sebesar 700 Milyar dengan jumlah SDM sebanyak 400 orang. Sementara itu, di tahun 2016 Ditjen Bina Konstruksi mendapatkan anggaran yang hampir sama, namun dengan jumlah SDM yang tidak berubah yaitu 400 orang.

Di tahun 2016, Direktorat Jenderal Bina Konstruksi mendapatkan anggaran sebesar 681 Milyar yang berdasarkan rekapitulasi alokasi anggaran per satker Ditjen Bina

Konstruksi TA. 2016 48 M dialokasikan untuk belanja modal, 41 M dialokasikan untuk belanja barang operasional dan 549 M dialokasikan untuk belanja non operasional serta 45 M belanja pegawai. Proporsi anggaran TA. 2016 di pusat lebih kecil dibanding TA. 2015 dan proporsi alokasi TA. 2016 diprioritaskan ke Balai/Provinsi untuk kegiatan Konkuren dan Binjakonda. Diperlukan kesiapan kapasitas balai/provinsi yang memadai.

Dengan anggaran yang tidak sedikit, Direktorat Jenderal Bina Konstruksi membuat rencana strategis sekaligus kegiatan Ditjen Bina Konstruksi di tahun 2016, dimana Direktorat Bina Investasi Infrastruktur menargetkan 20 NSPK dan 20 profil pembinaan investasi infrastruktur yang diharapkan menghasilkan Rp 15 Triliun ekspor Jasa konstruksi ke luar negeri. Dengan hasil tersebut Direktorat Bina Investasi dan Infrastruktur mengeluarkan 15% kapitalisasi konstruksi oleh badan usaha nasional.

Rencana strategis Direktorat Bina Penyelenggaraan Jasa Konstruksi menargetkan output 35 NSPK pengaturan pembinaan penyelenggaraan konstruksi dan 20 profil pembinaan Penyelenggaraan Konstruksi dengan sasaran strategis sebesar 40% penerapan manajemen mutu dan tertib penyelenggaraan konstruksi. Sehingga menghasilkan 40% budaya penerapan manajemen mutu, SMK3, tertib penyelenggaraan, dan konstruksi berkelanjutan.



Gambar. 1

Direktorat Bina Kelembagaan dan Sumber Daya Jasa Konstruksi menargetkan 40 Norma, Strategi, Prosedur dan Kriteria pengaturan pembinaan Kelembagaan dan Sumber Daya Jasa Konstruksi dan 40 profil pembinaan kelembagaan dan sumber jasa konstruksi. Dengan sasaran strategis sebesar 125 Badan Usaha Jasa Konstruksi Kualifikasi Besar B2 dan 30% Penggunaan beton pracetak. Dengan jumlah tersebut dapat menghasilkan 90% BUJK yang berkualifikasi besar dan 15% nilai tambah produk konstruksi unggulan.

Direktorat Kompetensi dan Produktivitas Kerja Konstruksi 155 NSPK pengaturan pembinaan kompetensi dan produktivitas kerja konstruksi dan 15 profil pembinaan kompetensi dan produktivitas kerja konstruksi dengan outcome sebanyak 27% produktivitas tenaga kerja konstruksi dan partisipasi masyarakat.

Terakhir, Direktorat Kerjasama dan Pemberdayaan yaitu dengan menargetkan 5 profil kerjasama pembinaan konstruksi dan 25 dokumen pelayanan administrasi teknis.

Bersamaan dengan Direktorat Kompetensi dan produktivitas konstruksi menghasilkan 200 kerja sama strategis seperti 10.000 orang tenaga ahli/manajer proyek terlatih, 40.000 orang supervisor/foreman terlatih dan 10.00 orang instruktur atau asesor pelatihan konstruksi. Dengan jumlah tersebut dapat menghasilkan 750.000 orang tenaga kerja konstruksi bersertifikat.

Adapun kegiatan yang rencananya akan dilakukan dengan Konkuren di TA. 2016 Direktorat Bina Konstruksi melalui unit kerjanya seperti Direktorat Bina Investasi Infrastruktur, Direktorat Bina Penyelenggaraan Jasa Konstruksi, Direktorat Kelembagaan dan Sumber Daya Jasa Konstruksi dan Direktorat Bina Kompetensi dan Produktivitas Konstruksi.

Berdasarkan sasaran output prioritas, sesuai penajaman pagu anggaran TA. 2016 Ditjen Bina Konstruksi yaitu melakukan pelatihan supervisor/mandor/kepala pekerja konstruksi dan pelatihan fasilitator/instruktur/asesor/manajer pemberdayaan. Pemberdayaan tenaga kerja mandiri (ASEAN

Chartered Professional Engineer (ACPE) dan ASEAN Architect (AA). Diharapkan dengan strategi tersebut, anggaran yang lebih tinggi dibandingkan tahun sebelumnya di daerah dapat membantu menghasilkan percepatan infrastuktur di seluruh Indonesia terwujud terutama target 750.000 orang pekerja konstruksi tersertifikasi di 2019. ■



Dalam dunia konstruksi Indonesia, percepatan pembangunan terus dikejar pengerjaannya terbukti dengan beberapa proyek besar seperti jembatan, waduk, dan jalan yang tidak henti dikerjakan dan ditargetkan selesai tahun ini.

DIREKTORAT BINA INVESTASI INFRASTRUKTUR

1. Sosialisasi dan diseminasi penyiapan kebijakan investasi infrastruktur
2. Bantuan teknik pengaturan investasi infrastruktur
3. Pemberdayaan pemangku kepentingan tingkat provinsi untuk pengembangan pasar konstruksi
4. Monitoring dan evaluasi pelaksanaan investasi infrastruktur
5. Bantek peningkatan kapasitas (sengketa)
6. Bantek peningkatan kapasitas (mitigasi)
7. Bantuan teknis penyiapan kebijakan penyelenggaraan investasi infrastruktur

DIREKTORAT BINA PENYELENGGARAAN JASA KONSTRUKSI

1. Bimbingan Teknis PBJ
2. Bimbingan Teknis E Procurement
3. Bimbingan Teknis Administrasi Kontrak
4. Bimbingan Teknis SMK3
5. Bimbingan Teknis SMM

DIREKTORAT BINA KELEMBAGAAN DAN SUMBER DAYA JASA KONSTRUKSI

1. Pemberdayaan PJT
2. Pemberdayaan PPMK
3. Pemberdayaan SIPAKI
4. Pemberdayaan IUJK
5. Pemberdayaan TOT PJT
6. Pemberdayaan TOT PPMK

DIREKTORAT BINA KOMPETENSI DAN PRODUKTIVITAS KONSTRUKSI

1. Pelatihan Management Of Training (MOT)
2. Pelatihan Training Of Trainer (TOT)
3. Sosialisasi Permen PU Tentang Pengembangan Keprofesionalan Berkelanjutan/ CPD Untuk Asosiasi Profesi
4. Bintek Produktivitas Konstruksi
5. Bimbingan Teknis Penyusunan Standar Kompetensi Sektor Konstruksi

Gambar 2.



Pengendalian Tenaga Kerja Asing Konstruksi

✍️ **Putut Marhayudi, DR**
(Kepala Subdirektorat Usaha Jasa Konstruksi)
Hendro Widodo, ST, MT
(Kepala Seksi Standar dan Pedoman Subdit Usaha Jasa Konstruksi)

Anda, saya dan pembaca sekalian pasti mengetahui bahwa Pembangunan infrastruktur menjadi prioritas utama dalam program pembangunan nasional. Sebagai bentuk komitmen maka pemerintah dalam RPJMN 2015-2019 merencanakan kebutuhan pengalokasikan dana sebesar Rp. 5.452 triliun. Dana sebesar itu dirasakan belum memadai mengingat pasar konstruksi nasional setiap tahun terus meningkat, seiring dengan percepatan dan perluasan pembangunan infrastruktur.

Besarnya pasar konstruksi Indonesia, ditambah dengan telah diberlakukannya Masyarakat Ekonomi Asean 2016 (MEA), suka atau tidak suka telah memicu Badan Usaha Jasa Konstruksi Asing (BUJKA) dan Tenaga Kerja Asing (TKA) untuk berpartisipasi pada kegiatan pekerjaan konstruksi di Indonesia.

Data menunjukkan sampai dengan Desember 2015 ini BUJKA Kontraktor dan Konsultan Asing di Indonesia berjumlah 268 yang aktif melakukan kegiatan konstruksi di Indonesia.

Dengan masuknya Kontraktor dan Konsultan Asing tersebut, maka tidak

menutup kemungkinan akan membawa TKA. Oleh karena itu, pengaturan pengendalian terhadap penggunaan TKA konstruksi di Indonesia diperlukan.

Tenaga Kerja Asing

Sesuai Undang - Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan yang dimaksud TKA adalah warga negara asing pemegang visa dengan maksud bekerja di wilayah Indonesia. Tujuan penempatan TKA di Indonesia, meliputi:

1. Memenuhi kebutuhan tenaga kerja profesional pada bidang-bidang tertentu yang belum dapat diisi oleh Tenaga Kerja Indonesia;
 2. Mempercepat proses pembangunan nasional dengan jalan mempercepat proses alih teknologi atau alih ilmu pengetahuan;
 3. Memberikan perluasan kesempatan kerja bagi Tenaga Kerja Indonesia sebagai Tenaga Kerja Pendamping;
 4. Meningkatkan investasi asing sebagai penunjang modal Pembangunan di Indonesia.
- Sesuai dengan ketentuan TKA tersebut

masuk ke Indonesia melalui Pemberi kerja berupa Badan Usaha dan bukan Orang Perorangan yang meliputi :

1. Kantor perwakilan dagang asing, kantor perwakilan perusahaan asing atau kantor perwakilan berita asing yang melakukan kegiatan di Indonesia;
2. Perusahaan swasta asing yang berusaha di Indonesia;
3. Badan usaha pelaksana proyek pemerintah termasuk proyek bantuan luar negeri (BUJKA Kontraktor dan Konsultan);
4. Badan usaha yang didirikan berdasarkan hukum Indonesia (PT.PMA);
5. Lembaga-lembaga sosial, pendidikan, kebudayaan.

Kebijakan Pengaturan Tenaga Kerja Asing Konstruksi

Tujuan pengaturan mengenai Tenaga Kerja Asing pada dasarnya adalah untuk menjamin dan memberi kesempatan kerja yang layak bagi warga negara Indonesia. Sehingga dalam mempekerjakan Tenaga Kerja Asing harus dilakukan melalui mekanisme dan prosedur yang ketat dimulai dengan seleksi dan prosedur perizinan hingga pengawasan.

Mekanisme dan prosedur yang ketat bukan berarti untuk menghambat masuknya TKA akan tetapi justru memberikan pelayanan terukur sesuai dengan Standar Operating Prosedur yang berlaku. Standar

Operting Prosedur yang ditetapkan oleh Kementerian Ketenagakerjaan mewajibkan bagi perusahaan pemberi kerja tenaga kerja asing dengan membuat rencana penggunaan tenaga kerja asing (RPTKA).

RPTKA yang telah dibuat oleh Pemberi Kerja harus memperoleh pengesahan dari Kementerian Ketenagakerjaan. Dalam hal RPTKA terdapat Jabatan - Jabatan kerja tertentu yang tidak terdapat dalam Keputusan Menteri tersebut maka pemberi kerja wajib memperoleh Rekomendasi dari Instansi/Lembaga Teknis.

Pengendalian Tenaga Kerja Asing Konstruksi

Khusus TKA di sektor Konstruksi, sesuai ketentuan dibawa oleh BUJKA Kontraktor atau Konsultan yang memiliki kualifikasi ahli/expert dan dalam tataran manajerial.

Pengendalian TKA Konstruksi di Indonesia sampai saat ini mengacu kepada Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi RI Nomor : KEP.247/MEN/X/2011 tentang Jabatan Yang Dapat Diduduki oleh Tenaga Kerja Asing Pada Kategori Konstruksi, yang merupakan mandat dari Undang - Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.

Sampai saat ini Kementerian PUPR dalam memberikan rekomendasi jabatan mengacu kepada peraturan Menteri Tenaga Kerja tersebut, mekanismenya adalah jabatan - jabatan yang tidak sesuai dengan daftar lampiran (positive list) Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi RI Nomor : KEP.247/MEN/X/2011 yang diberikan Rekomendasi.

Rekomendasi Jabatan Tenaga Kerja Asing Konstruksi

Sesungguhnya Rekomendasi Jabatan



Kerja TKA Konstruksi yang diberikan, sebagai bentuk afirmative policy pemerintah dalam hal ini Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat terhadap Tenaga Kerja Indonesia.

Standar Operating Prosedur dalam pemberian Rekomendasi Jabatan dan Rekomendasi Jumlah Tenaga Kerja Asing Konstruksi diluar Jabatan dalam Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi RI Nomor: KEP.247/MEN/X/2011 tentang Jabatan Yang Dapat Diduduki Oleh Tenaga Kerja Asing Pada Kategori Konstruksi memuat hal - hal sebagai berikut :

- 1) Tahapan Pemberian rekomendasi;
 - 2) Persyaratan administrasi dan teknis; dan
- Masing - Masing bagian dapat dijabarkan sebagai berikut :
1. Tahapan Pemberian rekomendasi
 - a) Surat Permohonan Dari Kementerian Ketenagakerjaan;
 - b) Pemeriksaan Kelengkapan dokumen;

- c) Evaluasi Pemenuhan Persyaratan administrasi dan teknis (analisis kelayakan oleh tim teknis);
- d) Pengajuan Penetapan kepada pejabat yang berwenang;

2. Persyaratan administrasi dan teknis

1.1 Persyaratan Administrasi

- a) Daftar Riwayat Hidup Tenaga Kerja Asing;
- b) Pengakuan kompetensi yang dimiliki TKAdari institusi yang berwenang di negara asal atau yang sudah disetarakan;
- c) salinan ijazah;
- d) Surat keterangan pengalaman kerja TKA yang akan dipekerjakan sekurang-kurangnya 5 (lima) tahun.

1.2 Pesyaratan Teknis

- a) Uraian Tugas;
- b) Ruang lingkup proyek;
- c) penjelasan mengenai alasan penggunaan TKA.

1.3 Kriteria evaluasi

- a) Rekomendasi Jabatan Kerja sekurang - kurangnya kualifikasi madya;
- b) Kompetensi untuk jabatan kerja tersebut masih sedikit dimiliki oleh Tenaga Kerja Indonesia.

Sejatinya Rekomendasi Jabatan dan Rekomendasi Jumlah Tenaga Kerja Asing di Sektor Konstruksi bukan merupakan penghambat masuknya TKA ke Indonesia tetapi merupakan filter akses terhadap Tenaga Kerja Asing Konstruksi yang akan berpartisipasi dalam pekerjaan konstruksi di Indonesia agar sesuai dengan klasifikasi dan kualifikasi yang dimiliki, sekaligus sebagai bentuk afirmative policy terhadap Tenaga Kerja Lokal. ■





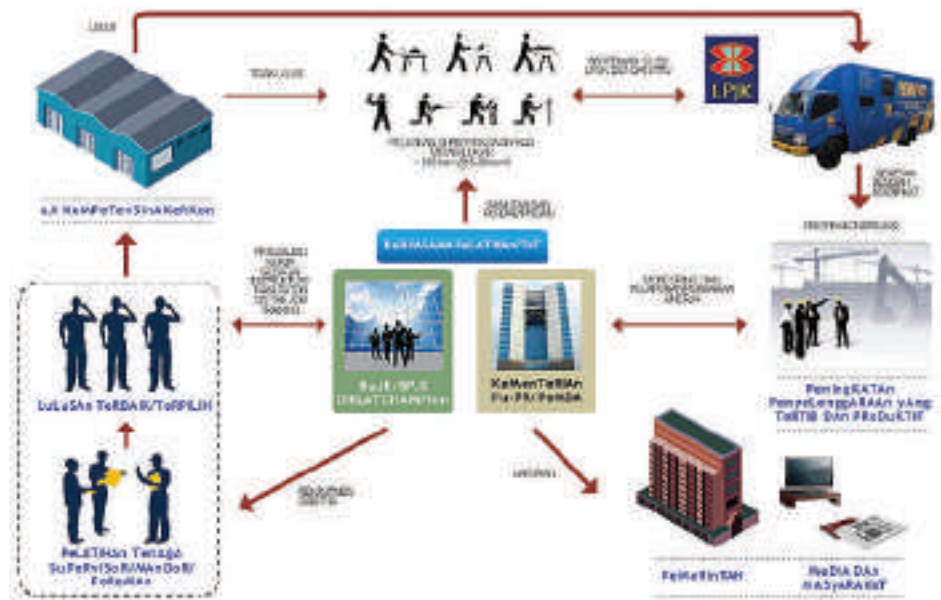
Direktorat Jenderal Bina Konstruksi Menerbitkan Surat Keterangan Pengalaman Kerja (SKPK)

Indri Eka Lestari

Pembangunan infrastruktur di seluruh wilayah Indonesia terus di percepat pekerjaannya, terutama pembangunan di wilayah timur Indonesia, yang menjadi konsen Presiden RI, Joko Widodo. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat yang bertugas memenuhi seluruh kebutuhan infrastruktur masyarakat Indonesia dari sabang hingga marauke seperti jalan, jalan tol, waduk, jembatan, dan perumahan rakyat.

Dengan berbagai proyek pekerjaan konstruksi yang tersebar di seluruh wilayah Indonesia, Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat bertugas untuk menyiapkan tenaga kerja konstruksi yang berkompeten, berkualitas, dan bersertifikat. Direktorat Jenderal Bina Konstruksi terus berupaya mewujudkan target 750.000 tenaga kerja berkompeten, berkualitas, dan bersertifikat.

Persaingan global dengan dimulainya masyarakat ekonomi ASEAN yang dimulai sejak 1 Januari 2016 sudah di mulai, memberikan tanggung jawaban lebih besar bagi Direktorat Jenderal Bina Konstruksi



Gambar 1. Pola pemberdayaan tenaga kerja konstruksi melalui model pelatihan plasma

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat untuk dapat memenuhi standar pekerja konstruksi Indonesia agar tidak kalah saing dengan pekerja asing yang datang untuk bekerja di Indonesia.

Saat ini program sertifikasi pekerja konstruksi dilakukan Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat bersama LPIK. Metode pelatihan Mobile Training Unit (MTU) menjadi andalan untuk menjangkau

seluruh pekerja konstruksi di pelosok Indonesia. Dengan MTU para pekerja konstruksi dapat melakukan pelatihan dan pendidikan singkat sesuai modul yang sudah disiapkan setelah

Selain dengan Mobile Training Unit (MTU), Direktorat Jenderal Bina Konstruksi juga menyiapkan strategi percepatan sertifikasi dengan "menjemput bola". Kami mendorong instruktur pelatihan, asesor pelatihan dan mandor, calon instruktur

terlatih dan tersertifikasi di seluruh Indonesia, kami melakukan jemput bola dengan mendatangi proyek-proyek strategis dan melakukan pelatihan dan sertifikasi disana.

Ada juga pelatihan plasma/mandiri, program ini dapat mendukung percepatan sertifikasi dengan mekanisme dilakukan dengan melatih mandor yang bekerja pada proyek-proyek konstruksi untuk dapat menjadi trainer bagi tenaga-tenaga terampil yang menjadi anggotanya. Setelah mendapatkan pelatihan mandor yang berkualitas dan berkompetensi akan melatih anak buahnya. Setelah dianggap memiliki kemampuan yang baik, mandor tersebut akan mengajukan anak buahnya menjadi peserta pelatihan dan pendidikan dan uji kompetensi untuk mendapatkan sertifikat.

INMEN Surat Keterangan Pengalaman Kerja

Selasa pagi, 9 Februari 2016 di Lt. 10 gedung utama Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat terlihat lebih ramai dari biasanya, ternyata dihari tersebut para pimpinan Direktorat Jenderal Bina Konstruksi berkumpul di ruang rapat Direktur Jenderal Bina Konstruksi guna membahas mengenai penetapan Instruksi Menteri PUPR terkait Surat Keterangan Pengalaman Kerja (SKPK) sebagai sebuah terobosan untuk dapat menjamin keberadaan tenaga kerja konstruksi lokal terhadap tenaga kerja konstruksi asing.

Jika sebelumnya Direktorat Jenderal Bina Konstruksi membuat pelatihan dan pendidikan bagi pekerja tenaga konstruksi dalam mendapatkan sertifikat, saat ini Ditjen Bina Konstruksi melakukan terobosan dengan menerbitkan Surat Keterangan Pengalaman Kerja (SKPK) bagi tenaga kerja konstruksi Indonesia.

SKPK tersebut akan menjadi modal para pekerja konstruksi untuk mendapatkan sertifikat selain mengikuti pendidikan dan pelatihan yang sebelumnya sudah diadakan. Sebagaimana besar tenaga kerja konstruksi Indonesia sudah memiliki kemampuan yang baik dalam perkerjaan konstruksi, hanya saja belum banyak diantara mereka sadar akan pentingnya memiliki sertifikasi.

Untuk itu, berdasarkan pengalaman yang sudah dimiliki, setiap tenaga kerja konstruksi yang pengalaman yang cukup mumpuni dapat melakukan pelatihan singkat dan uji kompetensi berdasarkan pengalaman dan keterampilannya bekerja di bidang konstruksi. Setelah dinilai oleh para instruktur, asesor, dan tenaga ahli konstruksi pekerja konstruksi tersebut akan

Gambar 2. Roadmap INMEN Surat Keterangan Pengalaman Kerja 2016 - 2019



Persaingan global sudah di mulai, momen ini memberikan tanggung jawaban lebih besar bagi Dirjen Bina Konstruksi untuk dapat memenuhi standar pekerja konstruksi Indonesia

mendapatkan sertifikat.

Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat telah mengeluarkan Instruksi Menteri (INMEN) terkait Surat Keterangan Pengalaman Kerja pekerja konstruksi di lingkungan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Berdasarkan roadmap yang sudah di rencanakan sebelumnya, di tahun 2016 ini Direktorat Jenderal Bina Konstruksi diharuskan untuk menata penerbitan Surat Keterangan Pengalaman Kerja (SKPK).

Nantinya SKPK tersebut akan disebarakan oleh Ditjen Bina Konstruksi kepada pekerja konstruksi. Selanjutnya akan dilakukan bimbingan teknis asesmen tenaga kerja konstruksi terhadap Pejabat Pembuat Komitmen (PPK) yang akan dilakukan oleh Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia, Kementerian PUPR.

Jika sudah disetujui, Pejabat Pembuat Komitmen (PPK) akan melakukan penataan tenaga kerja konstruksi dengan menerbitkan Surat Keterangan Pengalaman Kerja. Langkah selanjutnya adalah melakukan inisiasi "kartu Hijau" untuk Sistem Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) di site proyek pekerja konstruksi yang dilakukan oleh balai jasa konstruksi.

Penerbitan Surat Keterangan Pengalaman Kerja (SKPK) merupakan terobosan baru dari Direktorat Jenderal Bina Konstruksi sekaligus revolusi konstruksi dalam pengakuan kompetensi oleh Ditjen Bina Konstruksi kepada sektor konstruksi. Dalam rapat INMEN yang dipimpin langsung

oleh Direktur Jenderal Bina Konstruksi, Yusid Toyib dan Sekretaris Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, Panani Kesai bersama dengan seluruh unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Bina Konstruksi.

Berdasarkan hasil rapat tersebut diharapkan dengan Penerbitan Instruksi Menteri terkait Surat Keterangan Pengalaman Kerja (SKPK) ini seluruh unit organisasi di lingkungan Kementerian PUR dapat mendukung penerbitan SKPK sekaligus menyamakan persepsi dan komitmen mengenai SKPK oleh Pejabat Pembuat Komitmen (PPK) yang memiliki data akurat mengenai pekerja di lapangan baik di lingkungan Kementerian PUPR maupun pada Kementerian atau sektor lainnya yang berhubungan dengan infrastruktur. Tenaga kerja konstruksi baik tukang, kepala tukang, maupun mandor harus memiliki pengakuan yang diharapkan akan menunjang kualitas tenaga kerja konstruksi. Setelah mendapatkan SKPK, kemudian ditindaklanjuti pendidikan dan pelatihan serta uji kompetensi untuk mendapatkan sertifikasi keahlian terampil.

Penetapan Instruksi Menteri terkait Surat Keterangan Pengalaman Kerja berfungsi untuk mengontrol seluruh direktorat dalam mengawasi pemberian sertifikat, dan akan memberikan data akurat mengenai jumlah tenaga kerja konstruksi. kedepannya Direktorat Jenderal Bina Konstruksi akan mengakomodir data base informasi melalui aplikasi website dan mobile bagi tenaga kerja infrastruktur sehingga informasi menjadi lebih terbuka kepada publik.■



DIREKTORAT JENDERAL BINA KONSTRUKSI

KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT

PROGRAM STRATEGIS TAHUN 2015-2019

200 Kerjasama strategis

Dengan K/L, Pemda, PT, LPJK, Asosiasi, BUJK, Proyek, Masyarakat

10.000 Orang

Jumlah instruktur/asesor pelatihan konstruksi

50.000 Orang

Jumlah insinyur baru konstruksi bersertifikat

200.000 Orang

Jumlah teknisi bersertifikat

500.000 Orang

Jumlah tenaga terampil bersertifikat

30%

Penggunaan beton pracetak

40%

Pekerjaan konstruksi yang menerapkan manajemen mutu dan tertib penyelenggaraan konstruksi

125 BUJK

Peningkatan BUJK ke Kualifikasi Besar

Rp 15 Triliun

Ekspor jasa konstruksi ke luar negeri

DIREKTORAT JENDERAL BINA KONSTRUKSI
Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat

Gedung Utama Lt. 10 Jl. Pattimura No. 20 Kebayoran Baru Jakarta Selatan 12110
Tlp/Fax. 021-7266640 / 021-72797848



PEMILIHAN PENGURUS LPJK

Nasional dan Provinsi

PERIODE 2016-2020

Berdasarkan Permen PUPR No. 51 Tahun 2015 akan dilakukan Pemilihan Pengurus Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi (LPJK) tingkat Nasional dan Provinsi Periode 2016 - 2020.

CALON PENGURUS MERUPAKAN WAKIL DARI UNSUR ASOSIASI PERUSAHAAN, ASOSIASI PROFESI JASA KONSTRUKSI, UNSUR PEMERINTAHAN DAN UNSUR PERGURUAN TINGGI/ PAKAR

Formulir, Syarat & Ketentuan dapat diunduh melalui website :

<http://rekrutmenlpjk.pu.go.id>

BATAS
AKHIR

**19 APRIL
2016**

PUKUL 15.00 WIB

PENGEMBALIAN FORMULIR PENDAFTARAN

**DAFTARKAN
ASOSIASI* ANDA !**

*Unsur Pemerintah & Unsur Perguruan Tinggi/ Pakar ditetapkan Oleh Menteri PUPR

Sekretariat Tim Pemilihan :

Gedung Utama Lt. 11, Direktorat Bina Kelembagaan & Sumber Daya Jasa Konstruksi,
Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, Kementerian Pekerjaan Umum & Perumahan Rakyat

Jl. Pattimura No. 20, Kebayoran Baru, Jakarta Selatan 12110
Telp./ Fax. (021) 72799238 | Email : rekrutmenlpjk@pu.go.id

