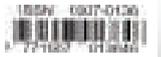




# KONSTRUKSI INDONESIA

Media Informasi & Komunikasi Direktorat Jenderal Bina Konstruksi Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat | Edisi 3 Tahun 2016



## MEA 2015 - 2025 ACTION PLAN VS PLAN TO ACTS DI SEKTOR KONSTRUKSI

**BERITA UTAMA**

**3**

**RUNTUHNYA PROYEK PEMBANGUNAN**  
Jembatan Penghubung Pancor-Sekarteja

**LIPUTAN KHUSUS**

**24**

**PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR TERHAMBAT**  
HAKKI Harus Dapat Tunjukkan Peranannya

**LAPORAN KHUSUS**

**27**

**ANALISA VALUE FOR MONEY**  
Model Kualitatif dalam Investasi Infrastruktur

barat membangun sebuah rumah, membangun pondasi adalah yang pertama dilakukan. Jika bisa diibaratkan pula, Infrastruktur adalah pondasi dari semua sektor pembangunan di negara kita. Karena itu di tahun 2016 ini, Presiden Joko Widodo meletakkan 'batu pertama' pondasi pembangunan di Indonesia yaitu dengan mendorong peningkatan pembangunan infrastruktur di seluruh wilayah Indonesia, termasuk di perbatasan hingga wilayah-pelosok Indonesia.

Tentunya Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat yang bertanggung jawab dalam pembangunan infrastruktur dan perumahan untuk rakyat, menyambut aktif peningkatan berbagai proyek infrastruktur. Seluruh usaha tersebut tidaklah mungkin tanpa adanya dukungan sumber daya manusia konstruksi yang kompeten ataupun penyelenggaraan konstruksi nasional yang terjamin kualitasnya. Disinilah Ditjen Bina Konstruksi berperan penting. Pembaca sekalian akan disuguhkan berbagai kegiatan dalam rangka mendukung pelaksanaan percepatan pembangunan Infrastruktur.

Diantaranya : Ditjen Bina Konstruksi mempercepat pelatihan dan sertifikasi konstruksi melalui kerjasama dengan stakeholder, salah satunya Ikatan Asosiasi Pracetak dan Prategang Indonesia (IAPPI) dan Politeknik untuk menghasilkan tenaga terampil beton pracetak; Link and match antara dunia kerja dan pendidikan untuk mempercepat sertifikasi tenaga kerja konstruksi setelah lulus dari perguruan tinggi agar dapat langsung memiliki sertifikat; Serah terima Mobile Training Unit (MTU), yang kali ini diserahkan kepada Pemerintah Provinsi Gorontalo, diharapkan dapat mempercepat target 750.000 tenaga kerja bersertifikat di tahun 2019 mendatang, dan artikel-artikel menarik lainnya.

Tidak hanya membahas tentang tenaga kerja konstruksi, dalam edisi 3 tahun 2016 ini, Buletin Bina

Konstruksi menyajikan perkembangan pemilihan pengurus LPJK periode 2016-2020. Dimana hingga tulisan ini disajikan, proses penyeleksian pengurus LPJK sudah sampai pada tahap Rapat Kelompok Unsur (RKU).

Topik terkait investasi infrastruktur juga tidak boleh dilewatkan. Di edisi kali ini, pembaca sekalian akan dijelaskan mengenai *Availability Payment* untuk infrastruktur Sosial, yaitu pembayaran secara berkala oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah kepada Badan Usaha Pelaksana atas tersedianya layanan Infrastruktur yang telah dibangun dengan dana badan usaha tersebut, sesuai dengan kualitas dan/atau kriteria sebagaimana ditentukan dalam perjanjian KPBU.

Proses pembangunan Infrastruktur kita juga bukan tanpa cela. Beberapa waktu lalu, dunia konstruksi kita kembali berduka dengan kejadian runtuhnya jembatan sekertaji di Lombok Timur, Nusa Tenggara Barat. Kementerian PUPR melalui Ditjen Bina Konstruksi berinisiatif mencari tahu penyebab runtuhnya jembatan tersebut. Bukan untuk mencari siapa yang salah, namun mencoba belajar dari kesalahan yang terjadi. Yang terpenting adalah bagaimana meningkatkan kesadaran akan Sistem Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) dalam setiap sendi pembangunan Infrastruktur.

Pembaca sekalian yang kami hormati. Memang Presiden Jokowi telah meletakkan 'batu pertama' melalui percepatan pembangunan Infrastruktur, namun agar menjadi sebuah rumah yang baik batu pertama tersebut harus dilanjutkan dengan bagian-bagiannya yang lain. Ditjen Bina Konstruksi melanjutkan bagiannya yaitu mewujudkan Keunggulan dan Kemandirian Konstruksi Indonesia. Menjalankan Visinya tersebut, kami harapkan bulletin ini menjadi jendela yang bisa membuka mata masyarakat akan kinerja yang sedang dan terus kami laksanakan. Selamat Membaca !



**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:**  
Yuni Erni Aguslin

**Pemimpin Redaksi:**  
Kristinawati Pratiwi Hadi

**Penyunting / Editor:**  
Dendy Rahadian  
Kunthi Adinegoro  
Indri Eka Lestari

**Redaksi Sekretariat:**  
Anik Dwi Wahyuningsih  
Agus Rahayo,  
Budiarso Kusumawardono,  
Dicky Rinaldi

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

**Desain dan Tata Letak:**  
Dagu Komunika

**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.djbn@gmail.com

## edisi ini

### BERITA UTAMA

- 3 Runtuhnya Proyek Pembangunan Jembatan Penghubung Pancor-Sekarteja
- 5 Dokumen Surety Bond untuk Proyek Infrastruktur Perlu diStandarkan
- 6 Konsolidasi Nasional: Sinergi Industri Baja dan Penyelenggara Konstruksi untuk Mendukung Program Percepatan Pembangunan Infrastruktur Nasional
- 8 Potensi Pemanfaatan *Availability Payment* untuk Penyediaan Infrastruktur Sosial
- 11 A Ticket Towards A Better Future of Indonesia: Three Actors in Waste Bank Services

### BERITA TERKINI

- 13 MEA 2015 – 2025, Action Plan Vs Plan To Acts di Sektor Konstruksi
- 15 Ditjen Bina Konstruksi Tingkatkan Tenaga Kerja Konstruksi Melalui Mobile Training Unit (MTU)
- 17 Pembentukan Pengurus LPJK (2016-2020) Memasuki Tahap Rapat Kelompok Unsur

### LIPUTAN KHUSUS

- 20 Program Studi Pendidikan Profesi Insinyur (PSPPI) Dibentuk Oleh Kemenristek Dikti, Ditjen Bina Konstruksi Kementerian PUPR Terus Wujudkan Link And Match Terjadi

- 22 Balai Pembina Jasa Konstruksi Wilayah I Banda Aceh Siap Menghasilkan Tenaga Kerja Konstruksi yang Berkualitas
- 24 Pembangunan Infrastruktur Terhambat HAKKI Harus Dapat Tunjukan Perannya

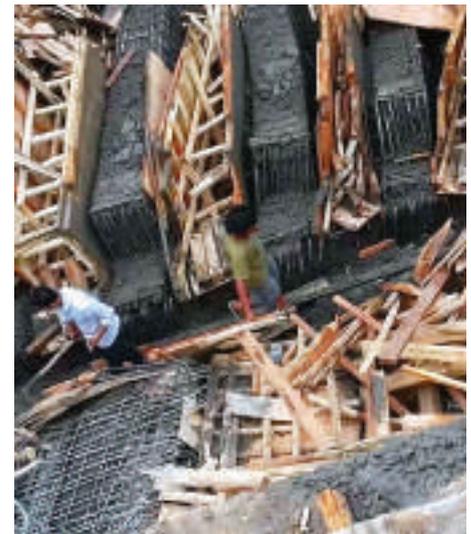
### LAPORAN KHUSUS

- 26 Pelaksanaan e-Absensi di Lingkungan Direktorat Bina Penyelenggaraan Jasa Konstruksi
- 27 Analisa Value for Money Model Kualitatif dalam Investasi Infrastruktur
- 29 Kementerian PUPR Melakukan Pelatihan dan Sertifikasi Tenaga Terampil Beton Pracetak

# RUNTUHNYA

## Proyek Pembangunan Jembatan Penghubung PANCOR-SEKARTEJA

Nizar Galang



**K**ecelakaan kerja konstruksi kembali terjadi. Kabar duka ini terjadi di daerah Nusa Tenggara Barat, tepatnya di daerah Kecamatan Selong, Kabupaten Lombok Timur, NTB. Sebuah jembatan yang tengah dibangun untuk menghubungkan Desa Pacor dan Desa Sekarteja ambruk pada hari Selasa (14/06) pukul 14.00 siang waktu setempat. Mendengar kabar tersebut, Direktorat Jenderal Bina Konstruksi Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat memberangkatkan tim investigasi guna mempelajari penyebab terjadinya kecelakaan tersebut.

Tim yang terdiri dari Ir. Lazuardi Nurdin selaku Ketua Umum Ahli Keselamatan dan Kesehatan Kerja Konstruksi (A2K4) Indonesia, Ir. Djoko Setiyo, MSi selaku Pengurus Ahli Keselamatan dan Kesehatan Kerja Konstruksi (A2K4) Indonesia, dan Nicolast Aji Wahyu P., ST selaku Staf Subdit Konstruksi Berkelanjutan yang melakukan investigasi langsung kelapangan.



Sesampainya dilokasi kejadian, tim meminta keterangan dari tim pengawas lapangan proyek pembangunan jembatan sekartaji terkait peristiwa naas tersebut. Dalam keterangan yang diberikan peristiwa ini terjadi pada pukul 08.30 waktu setempat, saat itu kontraktor tengah melaksanakan persiapan pengecoran untuk balok girder dan lantai jembatan. Pada pukul 09.00 waktu setempat truck mixer dengan kapasitas 5 m<sup>3</sup> mulai menuangkan beton ke dalam concrete pump untuk melakukan pengecoran.

Pada saat pengecoran di mulai, pengawas pekerjaan belum ada di lokasi pekerjaan. Sebelum dilakukan pengecoran, pengawas lapangan sudah meminta kepada mandor untuk melakukan perkuatan terhadap perancah, akan tetapi mandor menjawab bahwa hal itu tidak perlu karena berdasarkan

pengalaman mandor perancah yang ada sudah cukup. Sekitar pukul 11.00 pengawas merasakan ada gerakan berupa getaran di pelat lantai, akan tetapi pengecoran tetap dilanjutkan.

Pada pukul 14.30 WITA atau pada saat selesai penuangan beton dari truk mixer yang ke-16 dari 22 truk yang direncanakan terjadi keruntuhan/collapse secara tiba-tiba tanpa ada tanda bunyi patahan sebelumnya. Hingga akhirnya para pekerjaan yang sedang meratakan beton di lantai jembatan jatuh, kecelakaan/runtuhnya jembatan pun tidak dapat dihindari.

Dari penilaian tim di lapangan, terdapat beberapa kesalahan teknis maupun non teknis dalam proses pembuatan konstruksi jembatan Sekarteja tersebut. Diantaranya, tidak adanya Sumber Daya Manusia (SDM)/ tenaga kerja konstruksi yang ahli dalam bidang konstruksi jembatan (mandor yang peran penuh), tidak berkesinambungan dalam penempatan personil sesuai dengan yang dipersyaratkan di dalam kontrak kerja.

Padahal, dalam kontrak yang dibuat, pada bagian Syarat- Syarat Umum Kontrak (SSUK), huruf A. Ketentuan Umum, poin 1.22. Hal ini juga melanggar UU No. 18 Tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi Pasal 9 ayat (4) "Tenaga kerja yang melaksanakan pekerjaan keteknikan yang bekerja pada pelaksana konstruksi harus memiliki sertifikat dan keahlian kerja". Tidak hanya itu, para pekerja tidak diberikan perlindungan tenaga kerja (BPJS Ketenagakerjaan), seharusnya para pekerja ikut serta pada program jaminan kecelakaan kerja dan jaminan kematian BPJS Ketenagakerjaan sesuai yang dipersyaratkan dalam Syarat- Syarat Umum Kontrak (SSUK), A. Hak dan Kewajiban Penyedia, poin 49. Perlindungan Tenaga Kerja dan Syarat-Syarat Khusus Kontrak (SSKK), huruf K. Perlindungan Tenaga Kerja.



Permasalahan kedua adalah tidak dilakukan Rapat Persiapan Pelaksanaan (PCM). Tim tidak menemukan adanya bukti bahwa PPK telah melakukan Rapat Persiapan Pelaksanaan Kontrak dengan Penyedia jasa. Sesuai dalam Syarat – syarat Umum Kontrak . A. ketentuan Umum 19. Rapat Persiapan Pelaksanaan Kontrak 19. Lemahnya pengawasan, KPA yang merangkap sebagai PPK, lemah dalam melaksanakan pengawasan terhadap pekerjaan yang dikerjakan penyedia jasa dan dokumen yang seharusnya ada di KPA/ PPK tidak dapat di perlihatkan.

Koordinasi antara PPK dan Kontraktor tidak berjalan dengan baik. hal ini terlihat dimana tidak adanya ijin kerja secara tertulis dalam pelaksanaan pekerjaan. Terjadi pembiaran terhadap pelaksanaan pekerjaan yang belum memiliki izin kerja. Hal ini terlihat dari pemasangan perancah dan bahan yang digunakan tidak sesuai dengan

standar pemasangan perancah dan pihak Kontraktor tetap dapat melaksanakan pekerjaan pengecoran tersebut, sebagaimana hal ini sudah diatur di dalam Syarat – Syarat Umum Kontrak, B.Hak dan Kewajiban KPA 61.a,b.

Rencana Keselamatan dan Kesehatan Kerja (RK3) juga tidak dilakukan, padahal Rencana K3 di dalamnya memuat identifikasi bahaya, penilaian risiko dan pengendaliannya. Tidak dilakukan pengajuan contoh bahan untuk perancah. Sebelum memulai pekerjaan penyedia jasa wajib mengajukan contoh bahan/material untuk mendapat persetujuan dari PPK. Sebagian kayu/material perancah tidak memenuhi persyaratan sebagai perancah terdapat beberapa jenis bahan perancah (kayu) yang tidak layak di gunakan untuk bahan sebagai penyangga beban (perancah).

Sungguh disayangkan, kecelakaan ini menelan 4 orang korban mengalami luka-luka dan 5 orang lainnya dinyatakan meninggal. Korban merupakan pekerja proyek bangunan jembatan, jika dilihat pedoman Sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja (SMK3) masih belum diterapkan. Tentu saja, hal ini menjadi sangat ironis, pemerintah melalui Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) tengah gencar melakukan sosialisasi SMK3 kepada tenaga kerja konstruksi. Pedoman SMK3 harus sangat diperhatikan untuk dapat selalu diterapkan dalam setiap pelaksanaan pekerjaan konstruksi. Sesuai dalam PERMEN PUPR Nomor 05/PRT/M/2014 Tentang Pedoman Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) Konstruksi Bidang Pekerjaan Umum. ■



# DOKUMEN SURETY BOND untuk Proyek Infrastruktur PERLU DISTANDARKAN

“**T**erkait dengan penjaminan proyek infrastruktur ke depan diharapkan akan ada sinkronisasi terhadap standar dokumen penjaminan dari Bank Indonesia untuk proyek konstruksi di Indonesia, hal ini sedang dibahas oleh Ditjen Bina Konstruksi (DJBK) dengan Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah (LKPP) dalam rencana revisi Perpres 54 tahun 2010 dan peraturan perubahannya”. Hal tersebut dikemukakan Direktur Jenderal Bina Konstruksi Kementerian PUPR, Yusid Toyib, kepada Wartawan Selasa (28/06) di Jakarta.

Kementerian PUPR memberikan masukan kepada LKPP terkait dengan rencana revisi Perpres Nomor 54 tahun 2010 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah salah satunya pembahasan masalah penjaminan.

Pembangunan infrastruktur merupakan pekerjaan yang sangat beresiko, apabila pembangunan infrastruktur tidak tepat pengalokasiannya maka dapat mempengaruhi kestabilan ekonomi makro.

Untuk meminimalisir resiko terjadinya kegagalan dalam pemenuhan kewajiban sesuai dengan kontrak proyek, terdapat istilah yang dinamakan surety bond atau bentuk penjaminan.

Penjaminan merupakan salah satu cara untuk meminimalisir terjadinya Penyedia Jasa wanprestasi, kelalaian, tidak memenuhi kewajibannya, sehingga mencegah terjadinya hambatan dalam proyek, konsepnya adalah pencegahan, alih-alih penanggulangan.



**Pembangunan infrastruktur merupakan pekerjaan yang sangat beresiko, apabila pembangunan infrastruktur tidak tepat pengalokasiannya maka dapat mempengaruhi kestabilan ekonomi makro**

Pemerintah mengantisipasi resiko tersebut mengatur tentang jaminan di dalam ketentuan pengadaan barang dan jasa pemerintah. Peraturan Presiden No.4 Tahun 2015 tentang Perubahan Keempat tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah telah mengatur adanya kewajiban penyerahan suatu jaminan yang diberikan oleh Penyedia Barang/Jasa kepada PPK/Kelompok Kerja ULP.

Saat ini terdapat dua lembaga penjamin atas proyek-proyek dengan nilai di atas Rp. 100 Milyar, ada dua konsorsium yang terbentuk yakni Konsorsium Penjaminan Proyek (KPP) dan Konsorsium Jaminan Surety Bond (KJSB). Keduanya terdiri dari beberapa asuransi yang telah dijamin oleh OJK dan sesuai dengan Peraturan Menteri PUPR (Permen) Nomor 31 Tahun 2015.

“Dua konsorsium tersebut akan mengeluarkan jaminan berupa suretyship bond atau Surat Jaminan tanpa syarat yang terdiri dari Jaminan Penawaran, Jaminan Pelaksanaan, Jaminan Uang Muka, dan Jaminan Pemeliharaannya” ujar Yusid Toyib.■



# KONSOLIDASI NASIONAL: Sinergi Industri Baja dan Penyelenggara Konstruksi untuk Mendukung Program Percepatan Pembangunan Infrastruktur Nasional

1. Ir. Rusli, MT  
2. Andias Mintoarjo, ST

(Subdit Material dan Peralatan Konstruksi, Direktorat Bina Kelembagaan dan Sumber Daya Jasa Konstruksi)

Pemerintah Indonesia saat ini sedang berupaya untuk mempercepat pembangunan infrastruktur agar dapat memiliki daya saing terhadap bangsa lain. Berlakunya Era Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) awal tahun 2016 memberikan konsekuensi akan semakin ketatnya kompetisi antar negara-negara ASEAN. Selaras dengan hal tersebut, pembangunan infrastruktur nasional saat ini tidak saja sebagai sarana dasar negara tetapi menjadi instrumen penggerak pertumbuhan ekonomi nasional. Dalam hal ini, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat melalui Direktorat Jenderal Bina Konstruksi memiliki peran penting dalam pengaturan, pemberdayaan dan pengawasan guna mempersiapkan dan memastikan perencanaan dan pembangunan infrastruktur dengan berfokus pada kedaulatan pangan, permukiman dan perumahan, ketahanan sumber daya air dan jalan, keciptakaryaan dan penyediaan perumahan, serta keseimbangan pembangunan infrastruktur wilayah.

Tentu saja, peningkatan aktivitas penyelenggaraan infrastruktur nasional yang secara masif dan hampir merata di seluruh wilayah Indonesia tersebut akan membutuhkan dukungan ketersediaan sumber daya material dan peralatan konstruksi yang antara lain baja, semen, aspal, beton pracetak, dan alat berat sehingga prosesnya dapat berjalan secara efektif, efisien, dan tepat waktu.

Sebagaimana kita ketahui bersama, Industri baja merupakan induk industri (mother of industry) yang strategis dalam suatu negara oleh karena diperlukan dalam setiap pembangunan misalnya pembangunan fasilitas infrastruktur seperti jalan, jembatan, pelabuhan, maupun bandara, dan sektor strategis lainnya. Bahkan, semakin tinggi konsumsi baja per kapita dapat mencerminkan taraf kesejahteraan dan majunya suatu negara. Dengan demikian,



seluruh mata rantai yang berhubungan dengan industri baja perlu dikelola dengan baik sehingga kemandirian industri baja dalam negeri dapat terwujud.

Kementerian Perindustrian dan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) melakukan Rapat Konsolidasi dengan tema Sinergi Industri Baja dan Penyelenggara Konstruksi guna Mendukung Program Percepatan Pembangunan Infrastruktur Nasional. Acara yang diinisiasi dua kementerian tersebut turut dihadiri oleh Direktur Jenderal Industri Logam, Mesin, Alat Transportasi dan Elektronika/ILMATE Kementerian Perindustrian, I Gusti Putu Suryawirawan, Direktur Bina Kelembagaan dan Sumber

Daya Jasa Konstruksi, Kementerian PUPR, Yaya Supriyatna, dan Perwakilan dari Asosiasi Industri Besi dan Baja Indonesia/IISIA, Hidajat Triseputro dan Dadang Danusiri.

"Kita tidak ingin Indonesia hanya menjadi limpahan-limpahan pasar baja dari negara lain. Industri baja dalam negeri harus tetap hidup, mandiri dan berdaya saing. Industri baja dalam negeri harus tetap optimis dan mampu memenuhi kebutuhan baja dalam negeri agar tetap bisa berkelanjutan (*survive*) dengan memenuhi kebutuhan konstruksi baja melalui proyek-proyek pemerintah". Ujar I Gusti Putu Suryawirawan di hadapan 250 peserta yang terdiri dari para produsen industri baja dalam negeri (hulu-hilir), asosiasi terkait material dan peralatan



### Katalog Baja

Sebagai bentuk upaya mendorong penggunaan Baja dalam negeri, Ditjen Bina Konstruksi Kementerian PUPR saat ini telah menyusun Katalog Produk Baja Konstruksi yang telah memenuhi Standar Nasional Indonesia (SNI). Katalog ini nantinya akan menjadi bahan referensi, informasi, dan edukasi bagi para pembina, perencana, penyelenggara, penyedia jasa, akademisi, dan asosiasi serta seluruh stakeholder sektor konstruksi dalam merencanakan dan menentukan jenis produk baja konstruksi yang akan digunakan.

Penggunaan produk-produk baja dengan Standar Nasional Indonesia (SNI) dalam setiap pelaksanaan pekerjaan konstruksi tentu saja akan berdampak pada meningkatnya jaminan kualitas produk-produk konstruksi dan meningkatnya penggunaan tingkat kandungan dalam negeri (TKDN) sehingga industri baja nasional dapat berkelanjutan dan berdaya saing. Dengan demikian, Industri Baja dalam negeri didorong untuk dapat memenuhi kebutuhan baja nasional baik dari aspek KUANTITAS maupun KUALITAS.

Perwakilan IISIA, Hidajat Triseputro dan Dadang Danusiri menyatakan sangat mendukung dan memberikan apresiasi terhadap penyelenggaraan konsolidasi ini. Diharapkan, industri baja di Indonesia lebih maju, Pemerintah dapat membantu melalui proyek-proyek konstruksi menggunakan produksi baja dalam negeri dan memberikan kesempatan bagi pelaku industri yang masih baru dengan step-step yang jelas, serta mempermudah birokrasi agar industri baja dalam negeri semakin tumbuh dan berkembang tanpa mengesampingkan kualitas.

Pada kesempatan tersebut juga dilakukan penyerahan penghargaan dari steelindonesia kepada pihak-pihak yang selama ini telah berkontribusi dalam melakukan pembinaan terkait material dan peralatan, antara lain:

1. Subdit Material dan Peralatan Kontruksi, Ditjen Bina Konstruksi Kementerian PUPR,
2. Subdit Logam Mesin Besi, Kementerian Perindustrian,
3. Asosiasi-asosiasi terkait yaitu IISIA, ASPATINDO, AGI, HINABI, APPAKSI, PAABI, AABI, AP3I, IAPPI.

Dalam acara tersebut juga disampaikan rencana kegiatan pameran "Steel Indonesia Internationa Expo 2016" yang akan dilaksanakan pada tanggal 7 - 9 September 2016 di Hall B1 & B2 JIEXPO Kemayoran Jakarta. Pameran tersebut akan

menampilkan 13 sub industri besi baja mulai dari bahan baku material, produk besi baja, komponen baja untuk bangunan dan konstruksi, permesinan, hingga perusahaan pembiayaan (perbankan dan asuransi) yang mendukung industri ini. Tidak kurang 200 industri akan terlibat dalam pameran ini, sehingga kegiatan ini menjadi pameran baja yang pertama, terlengkap dan terbesar di Indonesia.

Dalam pameran tersebut akan mengutamakan produk-produk dalam negeri, dimana tidak ada produk import yang turut serta, kecuali yang terkait dengan teknologi industri baja. Hal ini tentu akan menjadi momentum yang tepat untuk menunjukkan kemampuan industri baja dalam negeri sehingga mampu menjadi tuan rumah di negeri sendiri. Pameran tersebut akan melibatkan berbagai pemangku kepentingan (*stakeholders*) terkait yang akan mempertemukan langsung antara pemasok (*supply*) dengan pengguna (*demand*) sehingga menjadi suatu forum bisnis (*business forum/entity*), seperti:

- 1) Kementerian Perindustrian, Republik Indonesia;
- 2) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Republik Indonesia;
- 3) Balai-balai Teknis dilingkungan Kementerian Perindustrian dan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat;
- 4) Kontraktor Konstruksi Nasional dan Daerah;
- 5) Industri Baja Dalam Negeri (Hulu sampai dengan Hilir)
  - ✓ Bahan Baku dan Mineral
  - ✓ Produk Besi Baja
  - ✓ Komponen bangunan baja dan struktur baja
  - ✓ Penyambungan baja dan peralatannya
  - ✓ Pelapis baja, pelindung baja dan peralatannya
  - ✓ Mesin Industri Baja, Peralatan & Teknologi, dll
- 6) Industri Alat Berat Nasional (Industri dan Agen Tunggal Alat Berat);
- 7) Industri Beton Pracetak dan Prategang Nasional;
- 8) Asosiasi terkait Industri, Jasa Konstruksi, Material dan Peralatan;
- 9) Perusahaan Pembiayaan (Bank, Pasar Modal, dan Asuransi);
- 10) Perusahaan Logistik dan Angkutan (Darat, Laut, dan Udara);
- 11) Industri Produk Dalam Negeri terkait (Industrial Lubricants).■

konstruksi, asosiasi perusahaan terkait dan asosiasi perusahaan pembiayaan.

Sementara itu, Yaya Supriyatna Sumadinata mewakili Direktur Jenderal Bina Konstruksi Yusid Toyib mengatakan "Pemerintah saat ini mempunyai perhatian yang sangat besar terhadap pembangunan infrastruktur guna mendorong pertumbuhan ekonomi nasional. Salah satu langkah besar yang telah dilakukan Pemerintah adalah pengalihan (*shifting*) anggaran dari SUBSIDI BBM ke INVESTASI INFRASTRUKTUR. Tentu saja, peningkatan aktifitas penyelenggaraan pembangunan infrastruktur nasional tersebut membutuhkan ketersediaan sumber daya konstruksi yang salah satunya adalah Baja".



## Potensi Pemanfaatan Availability Payment untuk Penyediaan Infrastruktur Sosial

- ✍️ 1. Dr. Ir. Putut Marhayudi, MM.  
2. Decki Rahadian F



Infrastruktur adalah fasilitas teknis, fisik, sistem, perangkat keras, dan lunak yang diperlukan untuk melakukan pelayanan kepada masyarakat dan mendukung jaringan struktur agar pertumbuhan ekonomi dan sosial masyarakat dapat berjalan dengan baik. Dari sekian jenis infrastruktur, terdapat dua infrastruktur utama yang berpengaruh bagi masyarakat yaitu infrastruktur ekonomi dan infrastruktur sosial. Infrastruktur ekonomi adalah infrastruktur yang memiliki pengaruh langsung terhadap perkembangan ekonomi masyarakat seperti misalnya infrastruktur jalan dan infrastruktur transportasi. Adapun infrastruktur sosial merupakan infrastruktur yang mendukung struktur sosial misalnya rumah sakit (infrastruktur kesehatan) dan bangunan sekolah (infrastruktur

fasilitas pendidikan).

Merujuk pada publikasi World Bank (World Development Report, 1994), infrastruktur berperan penting dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi, di mana pertumbuhan ekonomi yang lebih tinggi dijumpai pada wilayah dengan tingkat ketersediaan infrastruktur yang mencukupi. Upaya pembenahan kondisi infrastruktur disadari peran penting dalam mengurangi kesenjangan pendapatan dan dampak jangka panjangnya bagi PDB (Pendapatan Domestik Bruto) per kapita. Perbaikan infrastruktur memiliki kontribusi dalam meningkatkan produktivitas dan diharapkan mampu mendukung pertumbuhan ekonomi dalam jangka panjang. Terkait dengan pembangunan infrastruktur ini, infrastruktur sosial merupakan salah satu komponen infrastruktur yang penting

**Kebutuhan Investasi per Sektor Infrastruktur (2015-2019)**

**Rp. Triliun**

| SEKTOR                                 | APBN    | APBD  | BUMN   | PRIVATE/PPP | TOTAL |
|--|---------|-------|--------|-------------|-------|
| Jalan                                  | 268     | 200   | 65     | 200         | 733   |
| Kereta Api                             | 93      | -     | 11     | 122         | 226   |
| Transportasi Laut                      | 260     | -     | 238    | 93          | 591   |
| Transportasi Udara                     | 64      | 5     | 50     | 25          | 144   |
| Transportasi Sungai dan Ferri          | 37      | -     | 10     | -           | 47    |
| Transportasi Perkotaan                 | 61      | 15    | 5      | 5           | 86    |
| Listrik                                | 120     | -     | 445    | 435         | 1000  |
| Minyak dan Gas                         | 43      | -     | 152    | 352         | 507   |
| Teknologi Informasi & Komunikasi (ICT) | 15      | 15    | 27     | 223         | 280   |
| Sumber Daya Air                        | 196     | 68    | 7      | 180         | 451   |
| Air Minum dan Sanitasi                 | 131     | 198   | 44     | 30          | 403   |
| Perumahan                              | 184     | 44    | 13     | 87          | 328   |
| Total Funding Needs                    | 1.433.3 | 545.3 | 1.056  | 1.751       | 4.796 |
| Allocation percentage                  | 29.88%  | 11.3% | 22.23% | 36.52%      | 100%  |

Skenario : target pertumbuhan yang akan dicapai sebesar 7%

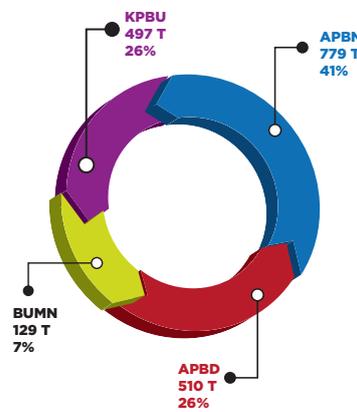
Source: BAPPENAS

Tabel 1. Kebutuhan Investasi Per Sektor

bagi masyarakat karena layanan yang disediakan oleh infrastruktur merupakan layanan dasar bagi masyarakat. Oleh karena itu, penyediaan infrastruktur sosial ini juga menjadi tanggung jawab pemerintah selain penyediaan infrastruktur ekonomi.

Kendala utama dalam penyediaan infrastruktur adalah terbatasnya anggaran yang tersedia untuk pembangunan infrastruktur. Berdasarkan data Bappenas, total kebutuhan dana untuk pembangunan infrastruktur 2015-2019 mencapai Rp. 4.796 triliun, dan di mana jenis infrastruktur yang termasuk ke dalam tanggung jawab Kementerian PUPR memerlukan pembiayaan kurang lebih sebesar Rp. 1.915 triliun. Adapun kemampuan APBN dalam membiayai pembangunan infrastruktur ini hanya 41,25%. Sehingga terdapat gap pendanaan sekitar 58,75%.

Salah satu solusi untuk menutupi gap pendanaan tersebut adalah dengan melaksanakan skema kerja sama pemerintah badan usaha (KPBU) dalam penyediaan infrastruktur. Skema KPBU tersebut didukung melalui penerbitan Perpres Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur di samping kebijakan-kebijakan pendukung lainnya, seperti dukungan dan jaminan pemerintah, skema pembayaran berdasarkan ketersediaan layanan (availability payment), penyempurnaan aturan mengenai proyek yang diprakarsai badan usaha (unsolicited project), dan sebagainya. Dalam Perpres Nomor 38 Tahun 2015, salah satu hal baru yang diatur adalah jenis-jenis infrastruktur yang dapat dikerjasamakan, yang tidak hanya infrastruktur ekonomi namun juga infrastruktur sosial. Jenis-jenis



Gambar 1. Persentase Kebutuhan Pendanaan Infrastruktur

infrastruktur ekonomi dan sosial yang dapat dikerjasamakan berdasarkan Perpres Nomor 38 Tahun 2015 adalah sebagai berikut:

- infrastruktur transportasi;
- infrastruktur jalan;
- infrastruktur sumber daya air dan irigasi;
- infrastruktur air minum;
- infrastruktur sistem pengelolaan air limbah terpusat;
- infrastruktur sistem pengelolaan air limbah setempat;
- infrastruktur sistem pengelolaan persampahan;
- infrastruktur telekomunikasi dan informatika;
- infrastruktur ketenagalistrikan;
- infrastruktur minyak dan gas bumi dan energi terbarukan;
- infrastruktur konservasi energi;
- infrastruktur fasilitas perkotaan;
- infrastruktur fasilitas pendidikan;
- infrastruktur fasilitas sarana dan prasarana olahraga, serta kesenian;
- infrastruktur kawasan;
- infrastruktur pariwisata;

- infrastruktur kesehatan;
  - infrastruktur lembaga pemasyarakatan; dan
  - infrastruktur perumahan rakyat.
- Jenis-jenis infrastruktur yang dikerjasamakan tersebut mengalami perluasan dari peraturan yang berlaku sebelumnya, yang diatur dalam Perpres Nomor 67 Tahun 2005 yang diubah terakhir kali dalam Perpres Nomor 66 Tahun 2013, di mana jenis-jenis infrastruktur yang dapat dikerjasamakan hanya terdiri dari 8 jenis infrastruktur saja, yaitu:
- infrastruktur transportasi, meliputi pelayanan jasa kebandarudaraan, penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan, sarana dan prasarana perkeretaapian;
  - infrastruktur jalan, meliputi jalan tol dan jembatan tol;
  - infrastruktur pengairan, meliputi saluran pembawa air baku;
  - infrastruktur air minum yang meliputi bangunan pengambilan air baku, jaringan transmisi, jaringan distribusi, dan instalasi pengolahan air minum;
  - infrastruktur air limbah yang meliputi instalasi pengolahan air limbah, jaringan pengumpul dan jaringan utama, dan sarana persampahan yang meliputi pengangkut dan tempat pembuangan;
  - infrastruktur telekomunikasi dan informatika, meliputi jaringan telekomunikasi dan infrastruktur e-government;
  - infrastruktur ketenagalistrikan, meliputi pembangkit, termasuk pengembangan tenaga listrik yang berasal dari panas bumi, transmisi, atau distribusi tenaga listrik; dan
  - infrastruktur minyak dan gas bumi, meliputi transmisi dan/atau distribusi minyak dan gas bumi.
- Jika dibandingkan terlihat bahwa pada peraturan yang baru meliputi juga infrastruktur sosial seperti infrastruktur fasilitas perkotaan, fasilitas pendidikan, fasilitas sarana dan prasarana olahraga, serta kesenian, kesehatan, lembaga pemasyarakatan, dan perumahan rakyat. Dengan masuknya infrastruktur sosial ke dalam jenis infrastruktur yang dapat diselenggarakan melalui skema KPBU diharapkan infrastruktur sosial yang disediakan dapat semakin banyak sehingga tanggung jawab pemerintah dalam melayani masyarakat dapat berlangsung lebih baik.
- Dengan memperhatikan tingkat balikan investasi kepada mitra pemerintah, skema KPBU pada umumnya diterapkan pada infrastruktur ekonomi. Ada pun untuk

infrastruktur sosial saat ini cenderung masih menggunakan pendanaan yang berasal dari APBN walaupun kebutuhan anggaran untuk infrastruktur sosial juga cukup besar. Dengan terbatasnya anggaran APBN untuk pembangunan infrastruktur, maka perlu upaya untuk mendorong pihak badan usaha/swasta untuk ikut serta dalam usaha penyediaan infrastruktur sosial.

Salah satu karakteristik utama yang membedakan infrastruktur sosial dengan infrastruktur ekonomi adalah adanya kewajiban pemerintah (Public Sector Obligation) dalam infrastruktur sosial, di mana dalam kondisi apapun, pemerintah tetap memiliki kewajiban untuk menyediakan infrastruktur sosial. Infrastruktur ekonomi masih memperhatikan kemungkinan pengembalian investasi atas tersedianya infrastruktur ekonomi tersebut, baik melalui penenaan tarif kepada pengguna maupun oleh pemerintah. Ada pun infrastruktur sosial lebih difungsikan menunjang struktur sosial, bukan sekedar untuk tujuan komersil seperti infrastruktur ekonomi.

Salah satu alternatif pendanaan penyediaan infrastruktur sosial melalui skema KPBU adalah Availability Payment (pembayaran atas ketersediaan layanan), yaitu pembayaran secara berkala oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah kepada Badan Usaha Pelaksana atas tersedianya layanan Infrastruktur yang telah dibangun dengan dana badan usaha tersebut, sesuai dengan kualitas dan/atau kriteria sebagaimana ditentukan dalam perjanjian KPBU. Availability Payment (AP) dianggarkan secara berkala pada setiap tahun anggaran sesuai peraturan perundang-undangan. Penganggaran pertama dilakukan pada tahun sebelum periode operasi dimulai sedangkan pencairan pertama dilakukan pada tahun pertama periode operasi. Pencairan dapat dilaksanakan secara berkala sesuai dengan spesifikasi output dan pencapaian target kinerja yang telah disepakati dalam perjanjian KPBU.

Skema pembayaran AP memiliki beberapa kelebihan dibandingkan dengan belanja modal APBN, yaitu :

- Meningkatkan daya tarik proyek KPBU bagi investor, termasuk untuk Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJPK) yang dipandang belum credible;
- Proyek-proyek infrastruktur yang kurang layak finansial (misalnya infrastruktur sosial), dapat ditawarkan sebagai proyek KPBU;
- Memungkinkan PJPK memperoleh layanan infrastruktur tanpa harus menyediakan dana sebelum proyek



Tabel 2. Perbandingan Belanja Modal APBN dengan skema pembayaran AP

- beroperasi;
- d. Meningkatkan kepercayaan investor akan kepastian pengembalian investasi;
- e. Ketergantungan terhadap pendapatan proyek dari tarif berkurang; fokus pada kapasitas finansial PJPK (Pemerintah).

Yang menjadi pokok utama dalam skema AP adalah jaminan atas risiko permintaan pengguna layanan (demand risk) akan ditanggung pemerintah sehingga investor menjadi lebih yakin bahwa investasi yang ditanamkannya akan kembali dan dapat lebih fokus pada penyediaan infrastruktur. Moda pengembalian investasi kepada badan usaha tidak berasal dari tarif pengguna layanan. Walaupun demikian, tarif tetap dapat dikenakan kepada pengguna layanan, dimana pengelolaannya dilaksanakan oleh PJPK.

Skema AP juga dapat diterapkan pada Kerjasama Pemerintah Daerah dengan Badan Usaha (KPDBU) di mana anggaran AP untuk proyek daerah bersumber dari APBD. Apabila kapasitas APBD tidak mencukupi kebutuhan AP, maka kelayakan finansial proyek KPBU dapat dibantu melalui VGF (Viability Gap Fund). VGF adalah dana dukungan atas sebagian biaya konstruksi yang bersumber dari APBN (maximum 49% dari biaya konstruksi) yang dapat diberikan kepada badan usaha baik dalam bentuk tunai maupun porsi tertentu yang

tidak mendominasi dari seluruh biaya konstruksi proyek KPBU, yang biasanya berupa pekerjaan sebagian konstruksi oleh pemerintah.

**Penutup**

Pemerintah telah berupaya untuk mempercepat penyediaan infrastruktur baik melalui skema APBN maupun skema KPBU. Penyediaan infrastruktur melalui skema KPBU telah dilakukan perbaikan regulasi, melalui penerbitan Perpres Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur. Dalam regulasi yang baru tersebut, jenis infrastruktur yang dapat dikerjasamakan diperluas, di mana tidak hanya infrastruktur ekonomi saja yang dapat dikerjasamakan tetapi juga infrastruktur sosial. Hal lain yang diperkenalkan dalam Perpres 38 Tahun 2015 adalah variasi sumber pengembalian investasi untuk badan usaha pelaksana proyek KPBU. Sumber pengembalian investasi tersebut selain bersumber dari tarif yang dibayar oleh pengguna layanan dapat juga bersumber dari pembayaran oleh pemerintah atas ketersediaan layanan (availability payment). Dengan skema availability payment / AP ini, diharapkan dapat menarik minat investor untuk berpartisipasi dalam penyediaan infrastruktur sosial melalui skema KPBU.■

# A Ticket Towards A Better Future of Indonesia: Three Actors in Waste Bank Services

 Hasfarm Dian Purba

**R**egional growth and development gives significant impact to several of development aspects, including the environment. Its presence also encourages behavioral change of the society to the environment. The increasing activities and consumptions of the society have created and influenced the type of waste in urban and rural areas. According to the Indonesian Ministry of Environment, in 2014 the garbage volume reached 490.000 tons/day and in a year it reached 178.850.000 tons. About 50% of the garbage was from domestic waste. The increasing volume of the garbage was not balanced with the waste management program in Indonesia. In addition, the lack of finance for the waste management from the government has affected the continuity of the waste management programs. The waste problem in Indonesia becomes strategic issue that should be considered by the government, because the impacts are not only affecting the environment, but also economic, education, and health.

Indonesian Ministry of Environment has created a regulation (Regulation No. 13/2012) about the implementation guideline of reduce, reuse, and recycle (3R) through waste bank. This regulation also states the definition of waste bank as a place to sort and collect the garbage that can be recycled and/or reused that have economic values. The waste bank development is the social engineering activities that teach the societies to sort their garbage and make them aware in managing their garbage wisely. This action will bring contribution in decreasing the garbage volume. The main principle of the waste bank development is to let the society get involved and it will be reached if the social capital is used well. The elements of social capitals needed in empowering the society, in term of the waste bank development, are as follow:

- Human resources' competency
- Management of society's organizations
- Balanced social structure



- Involvement of Local leadership
- Legal system
- Government's support

As a developing country, Indonesia has some characteristics that are different from other countries in terms of high informal values, such as tolerance, kinship, and mutual assistance which have become strong potentials in advancing Indonesia to be a much better country. The waste problems in Indonesia can be solved by the waste bank program, which can be implemented if the social binding is well used. Two main problems today in implementing this program are finance and program continuity. Government as public sector has ability to make the policy in development program especially in waste management. Unfortunately, government has limitation in implementing the program due to the lack of the government to accommodate what the societies' wants.

One of the ways to include the private sectors in some program is in the form

of Corporate Social Responsibility (CSR). According to The World Business Council for Sustainable Development (2013), CSR is a sustainable commitment from the business doers (private sectors) to behave ethically and to give contribution in the economic development while improving the employees' abilities and their families' living quality, and also for the local community and societies in general. From this definition, it can be concluded that CSR has social



responsibility to the human life sustainability. The social responsibility is the main key for CSR activities to give comprehensive contribution from business sector to the sustainable development, by considering the economic, social and environmental impacts of the activities. The most common CSR's community development projects in Indonesia are activities in the form of infrastructure provision, education quality improvement, and local economic development. But the waste management project of CSR sometimes is not done yet optimally. In Solid Waste Management Book by UNEP (2005), one of stakeholders in waste management is private sector who do not have any direct responsibility for maintaining public sanitation or health, as

of waste bank program. Government as the local authority formulates the policy and legal aspects in the implementation of the program. Private sectors, through CSR has social responsibilities to become the stimulant in financing and implementing the program. Both of the agents will run effectively by optimizing the social capital in the communities for the success of the waste bank program as the waste management program that empower the communities.

The merits of the community based waste bank are as follows:

1. Environment aspect
  - a) Government gets benefit from lessening the waste volume from the household which it will extend soil's age and decrease air pollution from the methane

function their social capital in positive way

- c) Private companies have ability to improve positive relation with the community as an example of mutuality. In reverse, the society will have a good point of view of the company and the company will create a better brand image.

3. Education aspect

- a) In the community level, the whole society should be covering children and teenagers as well as adult. The community has local awareness on how to manage their domestic waste. In addition the community understands the saving and loaning system implemented in waste bank program.

- b) Private company can adopt waste bank program in their company's activities. The program can become a linkage between social responsibility and the company's culture.

- c) Government has the ability to drive private sector on social responsibility activity. Government and private sector, through CSR, together can give understanding and knowledge about the importance of environmental protection to the community

4. Economic aspect for the Community

- a) From this program, the community can get many advantages for having a better life such as: more job opportunities, higher income opportunity, and women involvement

- b) Government has financial resources alternatives from the collaboration with the private sectors to support the communities' financial for managing the waste in Indonesia

- c) The employee in private company will have a better sense of belonging and good job performance to their company since the companies show their highest response for the environment and society.

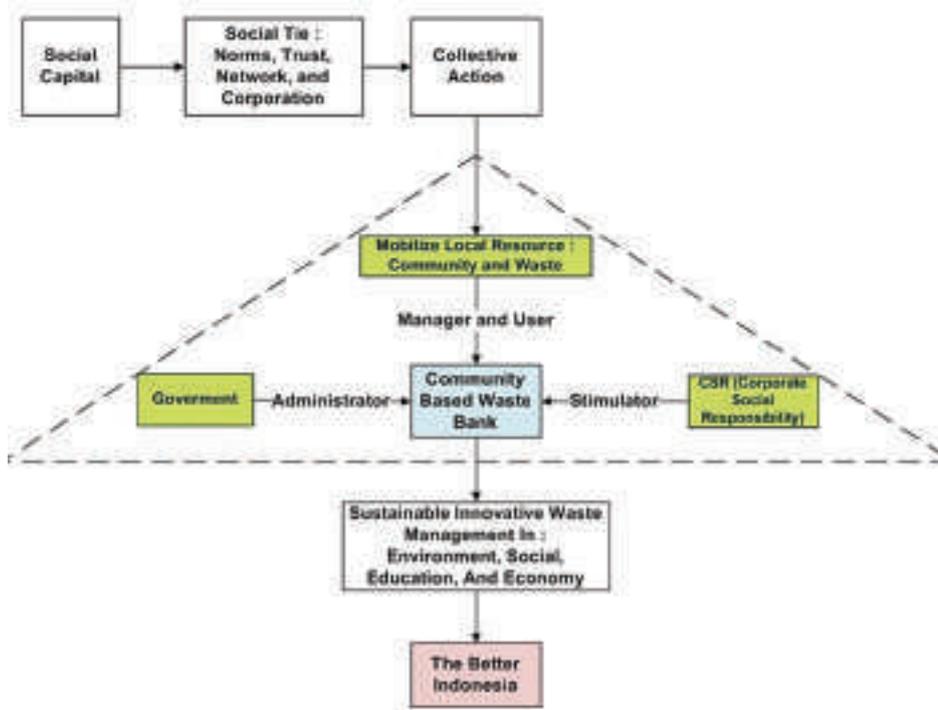


Figure 1: The concept of collaboration of government, CSR, and community (The three-sides) in the waste bank program in Indonesia

it is the duty of the government to fulfill. CSR is part of private sectors' activities as their respond in making positive impact for the society. The collaboration of private sectors and Indonesian government as well as the involvement of social capital in the society will make the waste bank program a sustainable waste management program in Indonesia. The concept will make Indonesia better and no doubt Indonesia will stay different from the other developing countries. The picture below is the concept of the private-public collaboration.

Figure 1 shows the optimization of the government and CSR roles in the development

gas produced by the waste.

- b) Community has ability to make a healthier living neighborhood than before. In addition, community will change the viewpoint and behavior to the waste, where the waste that was once used to be avoided but now the waste is approached to be managed integrally.

- c) Private companies have direct role to develop a better environmental condition.

2. Social aspect

- a) Government plays as a mediator to interlock between private sector business activity and community activities

- b) Community can understand how to

**CSR has social responsibility to the human life sustainability. The social responsibility is the main key for CSR activities to give comprehensive contribution from business sector to the sustainable development**

# MEA 2015 – 2025 Action Plan Vs Plan To Acts DI SEKTOR KONSTRUKSI

Sebagai salah satu bagian dari negara-negara yang tergabung dalam ASEAN, Indonesia telah ikut meratifikasi kesepakatan perdagangan bebas regionalnya. Berbagai perundingan dari kesepakatan-kesepakatan bertujuan untuk meletakkan pondasi yang saling menguntungkan bagi negara anggota. ASEAN Framework Agreement On Services (AFAS) telah diratifikasi sejak tahun 1995.

Dari ratifikasi tersebut

teratifikasi diharapkan dapat menciptakan kawasan yang stabil, sejahtera, dan sangat kompetitif. Adanya kebebasan dalam lalu lintas barang, jasa, investasi, modal, pembangunan ekonomi yang setara, dan pengurangan kemiskinan dan kesenjangan sosial ekonomi di negara-negara ASEAN menjadi pencapaian dalam berlakunya MEA. Awal 2016, MEA telah diberlakukan secara resmi diseluruh negara anggota ASEAN.

Time frame AFAS yang selanjutnya harus menjadi perhatian saat ini yaitu

jasa konstruksi untuk mempersiapkan segala kemungkinan untuk tercipta atmosfer dunia konstruksi yang positif.

Memperhatikan uraian diatas, Direktorat Bina Investasi Infrastruktur menyelenggarakan Forum Diskusi Rencana Aksi MEA 2015 – 2025 Bidang Jasa Konstruksi pada tanggal 27 Juni 2016 bertempat di Hotel Ambhara, Jakarta Selatan.

Tujuan dari Forum Diskusi Rencana Aksi ini adalah untuk



muncul paket-paket kebijakan di tahun-tahun berikutnya. Paket terakhir yang dalam proses ratifikasi adalah Paket 9 pada tahun 2015 dan Paket 10 on Process.

Tujuan dari ratifikasi paket tersebut adalah : meningkatkan kerjasama dalam rangka terciptanya efisiensi dan daya saing, diversifikasi kapasitas produksi serta pasokan dan distribusi jasa, menghapus hambatan perdagangan jasa, dan meliberalisasikan perdagangan jasa (Perdagangan bebas yang diatur). Sehingga dari AFAS yang telah

dengan transformasinya AFAS menjadi ASEAN Trade In Services Agreement (ATISA) pada tahun 2025. Artinya, AFAS yang pada mulanya berupa kerangka kesepakatan akan diratifikasi menjadi kesepakatan mengikat di organisasi ASEAN yang disebut ATISA.

Oleh karena itu, agar dapat meningkatkan daya saing pelaku konstruksi Indonesia perlu dipahami secara lebih komprehensif oleh seluruh pelaku usaha, sehingga diperlukan kehadiran negara dalam hal ini pemerintah dan masyarakat

mendapatkan rekomendasi dari stakeholder terkait dan selanjutnya Pemerintah melalui Direktorat Jenderal Bina Konstruksi memfasilitasi terbitnya Paket Kebijakan Ekonomi di Sektor Konstruksi dan Rencana Aksi Bersama Menghadapi MEA 2025 di Sektor Konstruksi Indonesia. Sehingga hasil akhirnya diharapkan dapat tercipta iklim investasi dan usaha di sektor konstruksi yang semakin baik bagi para pelaku rantai pasok konstruksi. Sedangkan rencana aksi bersama tersebut meliputi strategi Indonesia



Forum Diskusi Rencana Aksi MEA 2015 - 2025 Bidang Jasa Konstruksi pada tanggal 27 Juni 2016 bertempat di Hotel Ambhara, Jakarta Selatan. Tampak Bapak Indro Pantja Pramodo, ST, MT, Kasie Pasar Internasional, Ditjen Bina Konstruksi, Direktorat Bina Investasi Infrastruktur menjadi moderator pada forum ini.

dalam perundingan ATISA ASEAN di Sektor Konstruksi, strategi program dan kegiatan serta implementasi strategi penguatan daya saing industri konstruksi Indonesia.

Pada Forum Diskusi Rencana Aksi ini hadir Bapak Ir. Ober Gultom, MT (Direktur Bina Investasi Infrastruktur), Bapak Ir. Yaya Supriyatna Sumadinata, M.Eng.SC (Direktur Bina Kelembagaan dan Sumber Daya Jasa Konstruksi) dan Bapak Dr. Ir. H. Masrianto, MT. (Direktur Bina Kompetensi dan Produktivitas Konstruksi) serta perwakilan dari AKAINDO, AKLI, APEI, GAPEKSINDO, INKINDO, PII, PT Waskita Karya, PT WIRATMAN, dll.

Sementara sebagai narasumber adalah Bapak Ir. Kimron Manik, M.Sc. (Kepala Subdit Pasar Infrastruktur) dan Bapak Ir. Akhmad Suraji, MT., Ph.D, IPM (Ketua Dewan Peneliti Ciides) dan Bapak Indro Pantja Pramodo, ST, MT (Kasie Pasar Internasional) selaku moderator.

Berikut adalah Policy Brief Rencana Aksi Bersama Menghadapi MEA 2025 Di Sektor Konstruksi Indonesia.

(1) Sektor konstruksi merupakan bagian utama dari sektor perekonomian nasional (BPS, 2015). Sektor konstruksi melingkupi kegiatan permintaan (demand) dan penawaran (supply) barang dan jasa dari rantai pasok konstruksi untuk menghasilkan infrastruktur (Suraji, 2016). Sektor ini menyumbang 8 - 9 % PDB dan mampu menyerap 7 juta tenaga kerja tetap serta 10.000.000 hari orang pekerja tidak tetap (BPS, 2015). Politik infrastruktur yang direfleksikan melalui infrastruktur apa dan dimana

dibangun perlu dilengkapi dengan politik konstruksi dengan representasi siapa dan bagaimana membangun infrastruktur tersebut. Sektor konstruksi harus menjadi urusan semua K/L/D/ I serta masyarakat terkait lainnya.

(2) Berdasarkan 4 (empat) pilar MEA, Indikator utama keberhasilan Indonesia dalam MEA di sektor konstruksi meliputi Semakin Banyak Investasi Infrastruktur di Indonesia

- a. Semakin banyak investasi infrastruktur di Indonesia
- b. Semakin Banyak Kapital Bagi Industri Konstruksi Indonesia
- c. Semakin Banyak Bahan Bangunan Indonesia Menguasai Pasar Asean
- d. Semakin Banyak Teknologi Konstruksi Indonesia dipakai Pasar Asean
- e. Semakin Banyak Arsitek Indonesia Menguasai Pasar Asean
- f. Semakin Banyak Insinyur Indonesia Menguasai Pasar Asean
- g. Semakin Banyak Konsultan Indonesia Menguasai Pasar Asean
- h. Semakin Banyak Kontraktor Indonesia Menguasai Pasar Asean
- i. Semakin Banyak Supplier/ Vendor Indonesia Menguasai Pasar Asean
- j. Semakin Banyak Pabrikator Indonesia Menguasai Pasar Asean
- k. Semakin Banyak Pekerja Terampil Indonesia Menguasai Pasar Asean
- l. Semakin Banyak UMKM Konstruksi Menjadi Semakin Hebat
- m. Semakin Banyak Pelaku Industri Konstruksi Indonesia Menjadi

### Jaringan Rantai Pasok Konstruksi Global

(3) Namun demikian, data empirik menunjukkan bahwa daya saing industri konstruksi Indonesia masih lemah (SKN, 2013) dan kesiapan para pelaku rantai pasok konstruksi Indonesia juga masih maksimal (SKN, 2013). Disamping itu, problematika dan hambatan struktural dan kultural di sektor konstruksi sebagai prasyarat kemajuan industri konstruksi juga masih tinggi (Suraji & Pribadi, 2012). Disamping itu, agenda restrukturisasi industri konstruksi dan penguatan elemen-elemen pembentuk struktur, perilaku dan kinerja industri konstruksi belum terimplementasikan (Suraji, 2014).

(4) Oleh karena itu, Negara melalui representasi Pemerintah dan Masyarakat harus bahu membahu berkerja secara konvergen dan memiliki resultante positif menghasilkan kekuatan (dayasaing) industri konstruksi yang mampu mewujudkan indikator keberhasilan industri konstruksi Indonesia dalam MEA tersebut di atas dengan cara mengatasi berbagai tantangan dan problematika baik struktural maupun kultural yang membelenggu industri konstruksi selama ini. Dengan demikian, transformasi industri konstruksi sedemikian rupa sehingga menjadi tuan di negeri sendiri dan di Asean perlu menjadi platform politik konstruksi Indonesia.

(5) Dengan demikian, aksi-aksi yang konvergen dari setiap eksponen stakeholder di sektor konstruksi Indonesia untuk mewujudkan misi transformasi industri konstruksi perlu segera disusun secara sistematis dan terkoordinasi dengan baik dalam rentang 2015 - 2016 sebagai rencana aksi bersama untuk MEA 2025. Rencana aksi bersama ini melingkupi paket kebijakan ekonomi di sektor konstruksi serta program dan kegiatan setiap pihak stakeholder secara terkoordinasi dengan baik. ■



Agar dapat meningkatkan daya saing pelaku konstruksi Indonesia perlu dipahami secara lebih komprehensif oleh seluruh pelaku usaha

# Ditjen Bina Konstruksi Tingkatkan Tenaga Kerja Konstruksi Melalui Mobile Training Unit (MTU)

Indri, Dendy & Kunti

**M**ungkin, bagi sebagian masyarakat menjadi tenaga kerja konstruksi masih menjadi pekerjaan yang dianggap sebelah mata, bekerja di bawah terik matahari, berteman dengan debu, tanah yang becek dan berpenghasilan pas-pasan. Padahal, pekerjaan ini merupakan pekerjaan yang paling dibutuhkan dengan resiko pekerjaan yang paling rentan terhadap kecelakaan kerja.

Andai saja, tenaga kerja konstruksi di Indonesia memiliki penghasilan yang layak agar tidak dipandang sebelah mata, disertai dengan pengetahuan para tenaga kerja konstruksi untuk lebih handal dalam bekerja di berbagai proyek pekerjaan infrastruktur di Indonesia.

Dalam penyelenggaraan konstruksi, ketersediaan SDM konstruksi berkualitas dinilai sangat penting. Sebab SDM konstruksi merupakan modal bagi pembangunan infrastruktur, di samping teknologi, sumber daya alam, dan modal usaha. Kenyataannya, meski sudah memiliki banyak pengalaman, namun belum semua tenaga kerja konstruksi di Indonesia memiliki sertifikat.

Semenjak dimulainya Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) di awal tahun 2016, sertifikat menjadi sangat dibutuhkan bagi tenaga kerja konstruksi di Indonesia, khususnya tenaga kerja ahli. Pasalnya, saat itu pula tenaga kerja konstruksi asing diperbolehkan bekerja di dalam proyek konstruksi di Indonesia.

Jika tenaga kerja konstruksi tidak memiliki sertifikat bisa dibayangkan, pekerja konstruksi Indonesia hanya duduk menonton pembangunan Infrastruktur Indonesia yang dikerjakan oleh tenaga kerja asing dengan kemampuannya tidak kalah bagus dengan tenaga kerja lokal.

Bekerjasama dengan Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi (LPJK) dan Badan Nasional Sertifikasi Profesi, Kementerian PUPR melalui Ditjen Bina Konstruksi berusaha untuk meningkatkan jumlah tenaga kerja konstruksi bersertifikat.

Mengemban tugas yang tidak mudah,



MTU terdiri dari tiga komponen, di antaranya Unit Operasional berupa kendaraan dan perlengkapan pelatihannya sebagai hardware, Materi dan bahan ajar sebagai software, dan tenaga instruktur sebagai brainware yang akan menjadi penggerak terselenggaranya pelatihan

Ditjen Bina Konstruksi berusaha melakukan terobosan dengan melakukan sertifikasi langsung di lokasi proyek pekerjaan dengan menggunakan Mobile Training Unit (MTU).

## Mobile Training Unit (MTU)

Pelatihan pekerja konstruksi menggunakan Mobile Training Unit (MTU) merupakan salah satu upaya yang dilakukan Direktorat Jenderal Bina Konstruksi untuk mempercepat peningkatan kuantitas dan kualitas pekerja konstruksi di Indonesia karena dapat menjangkau kantong-kantong pekerja konstruksi yang ada di pelosok daerah, melalui pelayanan pelatihan dan uji keterampilan.

Ditjen Bina Konstruksi pada tahun

2015-2019 menargetkan, 10.000 instruktur/ asessor pelatihan konstruksi tersertifikat dan menargetkan 750.000 tenaga kerja konstruksi yang bersertifikat diantaranya 200.000 teknisi bersertifikat, 50.000 insinyur baru konstruksi bersertifikat, dan 500.000 tenaga terampil yang bersertifikat.

Saat ini, baru 153.690 orang tenaga kerja konstruksi bersertifikat tenaga ahli dan 358.489 orang tenaga kerja konstruksi bersertifikat terampil.

Ditjen Bina Konstruksi telah mengupayakan MTU sebagai stimulus bagi semua Provinsi agar senantiasa membina dan meningkatkan kuantitas serta kualitas pekerja konstruksi yang ada di daerahnya.

MTU terdiri dari tiga komponen,



di antaranya Unit Operasional berupa kendaraan dan perlengkapannya sebagai *hardware*, Materi dan bahan ajar sebagai *software*, dan tenaga instruktur sebagai *brainware* yang akan menjadi penggerak terselenggaranya pelatihan. Ketiga komponen tersebut merupakan satu kesatuan yang tidak dapat dipisahkan dari MTU, demi mensukseskan peningkatan daya saing bangsa di bidang jasa konstruksi.

Sejauh ini Ditjen Bina Konstruksi sudah menyebarkan 33 MTU di 33 Provinsi di Indonesia dan yang sudah diserahkan pengelolaannya kepada pemerintah provinsi sebanyak 12 unit (hingga akhir juli). Salah satunya, beberapa waktu lalu, Ditjen Bina Konstruksi menyerahkan MTU kepada pemerintah Provinsi Gorontalo, hal ini merupakan bentuk kepedulian terhadap peningkatan kompetensi pekerja konstruksi di daerah. MTU akan hadir di daerah-daerah, sehingga uji kompetensi dapat berlangsung dalam waktu yang singkat dengan jumlah capaian yang banyak.

Direktur Bina Penyelenggaraan Jasa Konstruksi, Darda Daraba menyerahkan pengelolaan acara serah terima MTU ke Provinsi Gorontalo mengatakan bahwa sejak diberlakukannya MEA sejak 1 Januari 2016 lalu, keberadaan pekerja konstruksi bersertifikat menjadi sangat penting dalam pembangunan infrastruktur di sebuah wilayah, termasuk di Provinsi Gorontalo.

Penyerahan MTU kepada Provinsi Gorontalo ini diterima langsung oleh Gubernur Gorontalo, Idris Rahim, "Kami apresiasi kepada Ditjen Bina Konstruksi dan berharap MTU dapat bermanfaat dalam mendukung proses pembangunan infrastruktur yang berkualitas di Provinsi Gorontalo. Provinsi Gorontalo

membutuhkan tenaga kerja konstruksi yang berkompeten dalam melakukan pekerjaannya."

"Satu pekerjaan yang baik, tidak akan dihasilkan dalam waktu yang sekejap, diharapkan tenaga kerja di Gorontalo memiliki kompetensi sesuai bidangnya". Tutup Idris Rahim

Sejak tahun 2013, Provinsi Gorontalo mencanangkan lima mega proyek pembangunan infrastruktur, diantaranya pembangunan *Gorontalo Outer Ring Road* (GORR), irigasi Randangan, rumah sakit umum provinsi dr. Hasri Ainun Habibie, blok plan kantor pemerintahan Provinsi Gorontalo, serta pengembangan bandara Djalaludin.

Menindaklanjuti penyerahan MTU di Gorontalo, pada 11 Mei – 13 Mei 2016 lalu dilaksanakan pelatihan dan sertifikasi tukang kayu dengan menggunakan MTU.

Sebanyak 25 orang mengikuti pelatihan ini yang diselenggarakan oleh Balai Pembinaan Konstruksi Wilayah VI Makassar bekerjasama dengan Pembinaan Jasa Konstruksi Daerah Prov. Gorontalo.

Serupa dengan kegiatan yang dilakukan di Gorontalo, di Ibukota Jakarta Ditjen Bina Konstruksi turut mengadakan Training Of Trainers (TOT) Mobile Unit Training (MTU). Diikuti oleh peserta terbaik dari masing-masing unit Pembinaan Jasa Konstruksi Daerah Provinsi, rangkaian pelatihan yang terdiri dari pelatihan teknis konstruksi yaitu bidang konstruksi batu, kayu, dan besi; serta pelatihan metodologi keinstrukturan.

Kedua bidang pelatihan akan dibimbing para fasilitator dan narasumber kompeten, yang berasal dari praktisi bidang konstruksi dan praktisi bidang keguruan dan ilmu pendidikan. Pelatihan ToT MTU angkatan pertama ini diikuti oleh 32 Provinsi. Setelah lulus dari pelatihan, para peserta akan langsung disertifikasi sebagai instruktur oleh Badan Nasional Sertifikasi Profesi (BNSP) melalui Lembaga Sertifikasi Profesi.

Selain itu, Ditjen Bina Konstruksi melalui Balai Pembinaan Wilayah di seluruh Indonesia, terus bersinergi dengan para Pembina Jasa Konstruksi di wilayah kerjanya. Sinergi tersebut dilakukan untuk memantau kualitas dan meningkatkan kuantitas pelatihan konstruksi dengan memberdayakan para instruktur konstruksi yang tersebar di seluruh penjuru Indonesia. Semangat kebersamaan dan sinergi antara pemerintah pusat, pemerintah daerah dan mitra kerja merupakan kunci keberhasilan untuk mencapai target tercetaknya 750.000 tenaga kerja konstruksi kompeten dan tersertifikasi. ■



# Pembentukan Pengurus LPJK (2016-2020) Memasuki Tahap Rapat Kelompok Unsur

Indri, Tiwi, & Dendy



Indonesia adalah bangsa yang besar. Bukan hisapan jempol semata, fakta sejarah telah membuktikannya. Mataram kuno, Kutai, Sriwijaya, Majapahit, Mataram Islam, dan seterusnya telah menjadi saksi yang terukir dalam dinding sejarah dunia. Untuk kembali mengukir sejarah itu, karena sempat bangsa kita tercinta mengalami cobaan saat penjajahan, perang kemerdekaan, hingga dinamika pembangunan maka Pemerintah kita menetapkan sejumlah program.

Saat ini, program Pemerintah Kabinet Kerja dibawah pimpinan Presiden Joko Widodo memiliki program kerja yang lazim disebut dengan Nawacita. Isinya antara lain tentang Meningkatkan Kualitas Hidup Manusia Indonesia, Meningkatkan Produktivitas Rakyat dan Daya Saing di Pasar Internasional, dan Mewujudkan Kemandirian Ekonomi Dengan Mengerakan Sektor-sektor Strategis Ekonomi Domestik.

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, sebagai salah satu lembaga pemerintah turut gencar mewujudkan program tersebut dengan



**Peserta RKU perdana merupakan kelompok dari unsur asosiasi perusahaan, asosiasi profesi, perguruan tinggi dan atau pakar, serta instansi pemerintah yang tercantum dalam SK Menteri PUPR Nomor 471 dan 472/2016 tentang Penetapan Asosiasi Perusahaan**

cara meningkatkan sektor infrastruktur Indonesia dari sabang hingga merauke. Sektor konstruksi memiliki peranan penting terhadap meningkatnya perekonomian Indonesia, pasalnya Indonesia merupakan pasar terbesar nomor 1 di ASEAN, dan menjadi pasar terbesar nomor 4 di Asia setelah China, Jepang, dan India. Tidak heran, jika pemerintahan era Joko Widodo saat ini mengalokasikan dana lebih besar pada sektor konstruksi jika dibandingkan dengan sektor-sektor lainnya.

Sebagai salah satu unit kerja Kementerian PUPR, Direktorat Jenderal

Bina Konstruksi turut berperan aktif dalam mewujudkan target nawacita tersebut.

Amanat Undang-undang No 18 Tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi, Pengaturan tentang jasa konstruksi ini bertujuan untuk memberikan arah pertumbuhan dan perkembangan jasa konstruksi untuk mewujudkan struktur usaha yang kokoh, handal, dan berdaya saing tinggi serta menghasilkan pekerjaan yang berkualitas, sehingga dapat meningkatkan peran masyarakat di bidang jasa konstruksi.

Undang-Undang Nomor 18 Tahun 1999, tepatnya pada Pasal 31 ayat 3 menyatakan



Saat ini struktur usaha jasa konstruksi Indonesia 'berbentuk krusut landai' dengan rata-rata 85% merupakan badan usaha kualifikasi kecil. Selain itu badan usaha jasa konstruksi juga lebih banyak didominasi generalis dan belum banyak yang spesialis.

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 lembaga yang bernama Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi (LPJK), terbentuk atas dasar perintah Undang-Undang.

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, Lembaga ini mempunyai lima tugas utama guna mewujudkan masyarakat jasa konstruksi, yaitu : Melakukan atau mendorong penelitian dan pengembangan jasa konstruksi, menyelenggarakan pendidikan dan pelatihan jasa konstruksi, melakukan registrasi tenaga kerja konstruksi, yang meliputi klarifikasi, kualifikasi dan sertifikasi keterampilan dan keahlian kerja, melakukan registrasi badan usaha jasa konstruksi, dan mendorong dan meningkatkan peran artribrase, mediasi dan penilai ahli di bidang jasa konstruksi.

Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi (LPJK) saat ini berada dalam proses pemilihan anggota kepengurusan terbaru. Dalam menjalankan tugasnya, kepengurusan lembaga ini terdiri dari masyarakat jasa konstruksi yang mewakili setiap unsur yang ada yakni : Unsur Asosiasi perusahaan jasa konstruksi; Unsur Asosiasi profesi jasa konstruksi; Unsur Pakar dan Perguruan tinggi yang berkaitan dengan bidang jasa konstruksi; dan Unsur Instansi Pemerintah terkait.

Keempat unsur ini mempunyai peran yang sama untuk 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 (Permen) 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, yaitu Permen no. 10/PRT/M/2015. Di dalamnya mengakomodasi berbagai permasalahan dari hasil evaluasi pelaksanaan pemilihan pengurus Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi periode 2011-2015 untuk menjawab kekurangan-kekurangan yang masih terdapat pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum sebelumnya.

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 PUPR 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: penetapan Kelompok Unsur; penetapan pengurus LPJK; dan pengukuhan susunan kepengurusan LPJK.



RKU merupakan rapat kelompok unsur perdana yang dihadiri oleh wakil dari kelompok unsur yang telah ditetapkan oleh Menteri. Kelompok unsur tersebut menunjuk perwakilannya untuk mengikuti proses uji kelayakan dan kepatutan menjadi pengurus lembaga nasional dan provinsi.

Peserta RKU perdana merupakan kelompok dari unsur asosiasi perusahaan, asosiasi profesi, perguruan tinggi dan atau pakar, serta instansi pemerintah yang tercantum dalam SK Menteri PUPR Nomor 471 dan 472/2016 tentang Penetapan Asosiasi Perusahaan.

#### Rapat Perdana Rapat Kelompok Unsur (RKU)

Beberapa waktu lalu Dirjen Bina Konstruksi, Kementerian PUPR, Yusid Toyib, memberikan arahan pada Rapat Kelompok Unsur (RKU) perdana atau rapat pertama dalam proses seleksi pemilihan pengurus lembaga. Dimana tahapan besar dalam tahapan Pemilihan Pengurus Lembaga Periode 2016-2020 diantaranya adalah seleksi daftar kelompok unsur yang telah dilalui. Hasil ini diharapkan dapat memberikan makna yang positif bagi perkembangan dunia jasa konstruksi ke depan.

Hal tersebut diutarakan pada kesempatan tersebut Dirjen Bina Konstruksi meminta semua pihak harus dapat menghormati keputusan pokja penilai kelompok unsur

yang dibentuk oleh Menteri PUPR yang terdiri atas 11 Kementerian sektor konstruksi.

Dari RKU Perdana ini akan di dapat usulan nama-nama calon dari setiap kelompok unsur untuk mengikuti tahapan selanjutnya yakni uji kelayakan dan kepatutan. Kementerian PUPR menyerahkan uji kelayakan dan kepatutan calon



**Dalam menjalankan tugasnya, kepengurusan LPJK terdiri dari masyarakat jasa konstruksi yang mewakili setiap unsur yang ada yakni : Unsur Asosiasi perusahaan jasa konstruksi; Unsur Asosiasi profesi jasa konstruksi; Unsur Pakar dan Perguruan tinggi yang berkaitan dengan bidang jasa konstruksi; dan Unsur Instansi Pemerintah terkait.**

pengurus lembaga ini kepada pokja penilai pengurus independen yang terdiri dari : Wibisono Setiowibowo, Dipl.DA, M.Sc, Ir. Beti Alisyahbana, Prof. DR. Ir. Chaidir Makarim, M.SCE, DR. Imam B. Prasodjo, Ir. Abdul Wahab Bangkona, M.Sc dan Komjen Pol (P) Drs. Oegroseno, SH.

"Lembaga ini menjadi perwujudan peran masyarakat sehingga lembaga ini milik bersama bukan milik golongan tertentu, saatnya wujudkan cita-cita bersama dengan memiliki pengurus LPJK dan LPJKP yang berintegritas, profesionalitas, dan kapabilitas dengan menjaga proses ini dengan tertib, damai dan berlandaskan nilai luhur", ujar Dirjen Bina Konstruksi. Bahkan kedepan, Lembaga sebagai partner kerja Pemerintah dalam pengembangan jasa konstruksi dituntut untuk bisa lebih berdaya. Dimana Lembaga harus mampu membina anggotanya, dan menjalankan lima tugas yang diamanatkan oleh UU No.18 Tahun 1999.

Sementara itu Direktur Bina Kelembagaan dan Sumber Daya Jasa Konstruksi Yaya Supriyatna mengatakan bahwa saat ini struktur usaha jasa konstruksi Indonesia 'berbentuk krucut landai' dengan rata-rata 85% merupakan badan usaha kualifikasi kecil. Selain itu badan usaha jasa konstruksi juga lebih banyak didominasi generalis dan belum banyak yang spesialis.

Hal ini menjadi pekerjaan rumah bersama untuk meningkatkan kualitas pelaku jasa konstruksi Nasional agar berjaya di negeri sendiri. Disinilah peran sosok Lembaga yang kuat dan solid akan mampu mewujudkan cita-cita tersebut. Perlu diingat pula bahwa dengan potensi pasar jasa konstruksi Indonesia yang menempati posisi pertama di lingkup ASEAN, dan nomor empat di Asia, menjadikan Indonesia mau tidak mau harus bersiap menghadapi serbuan pelaku konstruksi Asing.

Saat tulisan ini diturunkan, Proses pemilihan Pengurus Lembaga Periode 2016-2020 sudah mencapai tahap seleksi melalui Rapat Kelompok Unsur di daerah atau di serentak dilakukan di 34 Provinsi. Diharapkan Proses pemilihan Pengurus Lembaga dapat berlangsung sesuai dengan Permen PUPR No 51/PRT/M/2015 tentang Tata Cara pemilihan pengurus, masa bakti, tugas pokok dan fungsi serta mekanisme kerja 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.■





## Program Studi Pendidikan Profesi Insinyur (PSPPI) Dibentuk Oleh Kemenristek Dikti, Ditjen Bina Konstruksi Kementerian PUPR

# TERUS WUJUDKAN LINK AND MATCH TERJADI

 Dendy Rahadian

Profesi keinsinyuran merupakan kebutuhan yang sangat mendesak saat ini untuk memenuhi jumlah permintaan profesi insinyur di lapangan, ditengah-tengah gencarnya pembangunan infrastruktur, salah satunya oleh Kementerian PUPR, Indonesia disinyalir akan kekurangan banyak Insinyur dan diprediksi dalam 3-5 tahun yang akan datang ada banyak insinyur dari ASEAN yang bekerja di sini.

Sementara itu sertifikasi profesi insinyur juga sangat diperlukan guna bersaing di era Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) yang sudah berlangsung di Indonesia. Menteri Riset Dikti sempat mengungkapkan akan mengeluarkan peraturan menteri terkait profesi keinsinyuran untuk melengkapi Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2014 tentang Keinsinyuran.

Keputusan tersebut diambil untuk langkah awal sambil menunggu presiden

mengeluarkan peraturan presiden atau peraturan pemerintah dalam mendukung UU Keinsinyuran yang disahkan pada 2014. Setelah itu, langkah yang harus dilakukan ialah dengan membentuk organisasi profesi keinsinyuran di perguruan tinggi agar dapat dimasukkan ke dalam struktur organisasi.

Kementerian Riset dan Dikti menekankan kepada perguruan tinggi untuk menjangkau para sarjana teknik agar mengikuti program profesi keinsinyuran guna mendapat kompetensi dari organisasi profesi. Terdapat 40 perguruan tinggi negeri atau swasta untuk menjalankan program profesi keinsinyuran.

Program tersebut akan menjadikan para sarjana teknik mendapat sertifikat profesi sebagai insinyur. Profesi insinyur tersebut sama halnya seperti program profesi lain seperti akuntan, psikolog, dokter, apoteker, dan lain-lain.

Menteri Riset Teknologi dan Pendidikan Tinggi (Menristek dan Dikti) Mohamad Nasir menargetkan program studi profesi keinsinyuran yang dimandatkan pada 40 perguruan tinggi mulai berjalan di tahun ajaran 2016/2017, start di bulan Agustus 2016 ini.

Daftar PT yang di beri mandat 40 Perguruan Tinggi yang di tunjuk sebagai perintis Program Studi Pendidikan Profesi Insinyur (PS PPI) terpilih dari 26 PTN dan 14 PTS: ITB Bandung, 2. UGM Yogyakarta, IPB Bogor, UI Jakarta, ITS Surabaya, UB Malang, Univ Sebelas Maret Surakarta, Undip Semarang, Unhas Makassar, Univ Andalas, Univ Negeri Malang, Univ Negeri Yogyakarta, Univ Riau, Univ Lampung, Univ Sriwijaya, Univ Negeri Medan, Univ Jambi, Univ Pattimura, Univ Mataram, Univ Sumatera Utara Medan, Univ Udayana Bali, Univ Mulawarman Kaltim, Univ Lambung Mangkurat Kalsel, Univ Syah Kuala Nanggro Aceh, Univ Sam Ratulangi Manado, Univ. Jember.

Untuk Perguruan Tinggi Swasta yang ditunjuk diantaranya : Universitas Kristen Petra Surabaya, Univ Sanata Dharma Yogyakarta, Univ Katolik Parahyangan Bandung, Univ Muhammadiyah Malang, Univ Katolik Widya Mandala Surabaya, Univ Islam Bandung, Univ Katolik Indonesia Atmajaya Jakarta, Univ Muslim Indonesia Makassar, Univ Katolik Soegijapranata Salatiga, Univ Bina Nusantara Jakarta, Univ Muhammadiyah Surakarta, Univ Islam Malang, Univ Muhammadiyah Yogyakarta,

Univ Trisakti Jakarta.

Target penerimaan mahasiswa baru 2016/2017 program profesi keinsinyuran ini sudah mulai diberlakukan seperti yang diutarakan Menristekdikti sesuai memberikan mandat pendidikan profesi keinsinyuran pada 40 perguruan tinggi sebagai tahap awal rintisan di Jakarta seperti dilansir Antara, April lalu. Lalu bagaimana sinkronisasi pada tataran lapangan pekerjaan.

Tantangan dan kendala di lapangan menurut beberapa kalangan dari perguruan tinggi adalah adanya persyaratan Dosen Praktisi di Industri yang harus memiliki sertifikat yang jarang sekali ditemui bahkan tidak ada yang memiliki di Industri. Selain itu, dalam hal ini pada proyek-proyek pemerintah yang menggunakan APBN/D harus mengikuti aturan UU Jasa Konstruksi Nomor 18 tahun 1999 dimana para tenaga kerja harus memiliki sertifikat tenaga kerja ahli, yang dikeluarkan LPJK. Hal tersebut menjadi isu yang dibahas dalam pertemuan yang diinisiasi Direktorat Jenderal Bina Konstruksi Kementerian PUPR, dengan Universitas / Perguruan Tinggi di Jawa Timur, pada Rabu (20/07) di Surabaya.

Tanpa ingin membenturkan antara aturan satu dengan aturan lain, Ditjen Bina Konstruksi Kementerian PUPR terus berkomitmen dan mengupayakan bahwa tenaga kerja konstruksi Indonesia harus memiliki kualitas yang baik dan dapat langsung terlibat dalam pembangunan di Indonesia.

Termasuk para lulusan Sarjana, Kementerian PUPR telah mulai mensyaratkan kepada para penyedia jasa pemenang lelang paket pekerjaan di atas Rp.100 Miliar wajib memberikan kesempatan magang kepada para mahasiswa teknik agar memiliki pengalaman bekerja di lapangan.

Hal ini disambut baik oleh para perwakilan Universitas dan Perguruan Tinggi di Jawa Timur, baik swasta dan negeri, khususnya perwakilan dari Fakultas Teknik Sipil diantaranya Universitas Airlangga, Institute Teknologi Sepuluh Nopember (ITS), UNESA, UNTAG, Universitas Kristen Petra, Universitas Katolik Widyamandala, Ubaya, Unitomo, UPH, Universitas Narotama, dll.

Diskusi menarik ini terjadi ketika Direktorat Jenderal Bina Konstruksi (DJBK) melakukan Inisiasi Kerjasama antara dengan Perguruan Tinggi (PT) di Provinsi Jawa Timur, hari Rabu (20/07) di Surabaya. Para undangan yang hadir sempat memberikan masukan pada Direktur Kerjasama dan Pemberdayaan, DJBK, Dudi Suryobintoro, bahwa program nyata berupa magang

tersebut harusnya dapat lebih flexible untuk dapat mengakomodasi mahasiswa dari tingkat II, hingga mahasiswa tingkat akhir yang akan lulus.

Input lain untuk DJBK dari para dosen dan ketua jurusan sipil, magang disarankan bisa dilaksanakan pada saat masa berlibur, sehingga mahasiswa benar-benar dapat mengaplikasikan ilmu juga mendapatkan uang tambahan pada saat melakukan magang.

Upaya dan komitmen lain dari Kementerian PUPR untuk membentuk tenaga kerja konstruksi Indonesia yang berkualitas dan dapat langsung terlibat dalam pembangunan Indonesia, salah satunya program link and match dengan merevitalisasi peran pendidikan vokasi (D I, D II, dan D III) dan Sekolah Menengah Kejuruan.

Presiden RI pada kunjungannya ke Jerman pada April 2016 lalu yang satu bahasannya tentang pendidikan Vocational, Ketua BNSP mengatakan Presiden berencana untuk mengeluarkan Inpres terkait revitalisasi SMK (Sekolah Menengah Kejuruan) dan Pendidikan Vokasi serta menginstruksikan seluruh Kementerian untuk memanfaatkan peran SMK dan Politeknik dalam menghasilkan SDM yang berkualitas.

Ditjen Bina Konstruksi Kementerian PUPR telah menginisiasi revitalisasi tersebut dengan menggandeng Ditjen Belmawa Kementerian Riset Dikti, Ditjen Dikdasmen Kementerian Dikbud, BUMN Konstruksi, dan Badan Nasional Sertifikasi Profesi sejak 2015 lalu. Hal tersebut diutarakan Direktur Jenderal Bina Konstruksi Kementerian PUPR, Yusid Toyib, kepada pers hari Kamis (21/07) di Politeknik Negeri Jakarta, Depok.

Bentuknya dengan mengadakan sertifikasi kepada asesor / dosen dan para tenaga kerja lulusan Politeknik dan SMK, setelah itu lulusannya dapat langsung bekerja tanpa harus mengikuti pelatihan kembali sertifikasi itu tanda bahwa ia mampu bekerja, selain itu dengan telah disusunnya skema sertifikasi yang disesuaikan dengan permintaan industri, secara tidak langsung kita telah membangun perencanaan SDM konstruksi untuk mendukung terciptanya pembangunan infrastruktur nasional yang lebih baik lagi," lanjut Yusid Toyib.

Diharapkan melalui kerjasama ketiga lembaga negara tersebut, target jumlah tenaga kerja konstruksi bersertifikat dapat tercapai. Ditargetkan pada tahun 2019 nanti jumlah tenaga kerja yang tersertifikasi akan naik sebanyak 10% yang terdiri dari 10.000 orang instruktur pelatihan/ asesor kolnstruksi serta 750.000 tenaga kerja

konstruksi bersertifikat (50.000 orang insinyur bersertifikat, 200.000 orang teknisi bersertifikat dan 500.000 orang tenaga terampil bersertifikat).

Direktur Kerjasama dan Pemberdayaan Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, Dudi Suryobintoro mengatakan bahwa DJBK terus mencari terobosan dalam pengimplementasian Program "link and match" agar insinyur-insinyur lulusan perguruan tinggi bukan hanya menjadi tenaga ahli yang jago berteori, tapi mampu berpraktik menunjukkan langsung keahliannya di lapangan dan dapat langsung di sertifikasi.

Hal ini dilakukan salah satunya agar minat para lulusan insinyur Indonesia terus meningkat, dan mempertontonkan kepada mereka bahwa saat ini dan masa yang akan datang, pasar jasa konstruksi di Indonesia bahkan di luar negeri sangat menjanjikan untuk mereka.

Selain itu Dudi menambahkan kerjasama Kementerian PUPR dengan para PT harus dapat memberikan manfaat menguntungkan kepada 2 pihak yang terlibat, misalnya kami perlu Asesor, maka perguruan tinggi dapat menyediakan asesor/dosen yang berkualitas juga dapat membantu kami untuk memenuhi kebutuhan narasumber di daerah.

Hadir pula pada kesempatan ini Direktur Bina Penyelenggaraan Jasa Konstruksi, Darda Daraba, ia mengatakan bahwa mahasiswa teknik yang sedang melakukan penelitian atau tugas akhir terkait isu nasional jasa konstruksi baik itu jenjang S1 sampai S3, DJBK akan berikan dukungan penuh dan mengawal kepada para calon insinyur tersebut sehingga hasil akhirnya itu dapat dipakai langsung oleh Kementerian PUPR bahkan untuk mahasiswa itu sendiri dapat menjadi konsultan perorangan.

Kemudian Direktur Bina Kompetensi dan Produktivitas Konstruksi, Masrianto, menambahkan bahwa terkait pentingnya sertifikasi untuk para lulusan Perguruan Tinggi selain dapat langsung mengaplikasikan ilmunya di proyek-proyek PUPR, termasuk agar para lulusan PT dapat ikut meregistrasi penyetaraan kelulusannya pada MRA agar dapat bersaing di pasar ASEAN.

Pertemuan ini di nilai oleh para perwakilan perguruan tinggi yang hadir sangat baik mengingat bahwa PT selama ini kesulitan mendapatkan standar kualifikasi / kemampuan SDM, yang industri butuhkan, Ditjen Bina Konstruksi, Kementerian PUPR, menyiapkan modul-modul kebutuhan tersebut. ■



## Balai Pembina Jasa Konstruksi Wilayah I Banda Aceh Siap Menghasilkan Tenaga Kerja Konstruksi yang Berkualitas



Balai Pembina Jasa Konstruksi Wilayah I Banda Aceh telah mensertifikasi tenaga konstruksi sebanyak 2.688 orang.

**M**enyebut Nama Provinsi Nangroe Aceh Darussalam yang sempat terngiang di pikiran penulis seketika pada saat itu yaitu peristiwa Bencana Gempa dan Tsunami pada tanggal 26 Desember 2004 silam. Bagaimana luluh lantaknya provinsi ini diterjang bencana Tsunami yang saat itu belum banyak dikenal oleh mayoritas penduduk Indonesia. Beberapa saksi hidup mengatakan saat itu, "Tolong, air bah datang".

Air Bah yang dimaksud yaitu Tsunami. Orang Jepang tentu sangat familiar sekali dengan kata "Tsunami", "Tsu" yang berarti pelabuhan, dan "nami" = gelombang, atau diartikan juga "ombak besar di pelabuhan" yang diartikan perpindahan badan air yang

disebabkan oleh perubahan permukaan laut secara vertikal dengan tiba-tiba.

Perubahan permukaan laut tersebut bisa disebabkan oleh gempa bumi yang berpusat di bawah laut, letusan gunung berapi bawah laut, longsor bawah laut, atau hantaman meteor di laut, gelombang tsunami dapat merambat ke segala arah. Gelombang tsunami di laut dalam dapat merambat dengan kecepatan 500–1000 km per jam, setara dengan kecepatan pesawat terbang.

Ketika mendekati pantai, kecepatan gelombang tsunami menurun hingga sekitar 30 km per jam, namun ketinggiannya sudah meningkat hingga mencapai puluhan meter. Hantaman gelombang Tsunami bisa masuk

hingga puluhan kilometer dari bibir pantai. Kerusakan dan korban jiwa yang terjadi karena hantaman air maupun material yang terbawa oleh aliran gelombang tsunami.

Bencana Gempa bumi dan tsunami yang menimpa Indonesia khususnya Provinsi Aceh dan negara-negara sekitarnya merupakan peristiwa yang memberikan hikmah yang besar bukan hanya untuk masyarakat Indonesia tetapi untuk seluruh masyarakat dunia. Bencana itu tidak dibatasi pada bencana yang menimpa orang yang dikenal karena dekat, tetapi hanya karena satu alasan yaitu kemanusiaan. Planet Bumi adalah bukan hak milik satu orang, juga bukan hak milik semua manusia, tapi milik semua makhluk hidup yang tinggal di Bumi

dengan segala isinya. Rasa kemanusiaan, menuntut kita untuk berfikir, tanpa kita, siapa lagi yang membantu terhadap sesama?

Tercatat 33 Negara memberikan bantuan berupa materil dan segala kebutuhan sandang, pangan, dan papan. Termasuk bantuan domestik dari seluruh penjuru tanah air terus mengalir, termasuk seluruh unsur pemerintah Kementerian dan Lembaga, diantaranya Kementerian PUPR.

Pemulihan dan pembangunan kembali Provinsi Aceh dilakukan, banyak tenaga kerja dari luar daerah Sumatera, khususnya Jawa yang kirim ke Aceh untuk membangun fasilitas darurat dan fasilitas-fasilitas lainnya, sementara rakyat Aceh dan masyarakat Sumatera pada umumnya masih tidak percaya akan peristiwa yang terjadi tersebut. Masih menyimpan rasa trauma mendalam karena bencana yang merenggut hampir sekitar 260 ribu orang meninggal dunia ini terjadi begitu cepat.

Sudah hampir 12 tahun kejadian itu berlalu, kini Aceh berubah dibanding pada saat 1 – 5 tahun pasca Bencana besar itu datang. Infrastruktur jalan jembatan terus dibangun dan dipelihara, beberapa perluasan jalan jembatan dan pembangunan jembatan layang di kota Banda Aceh pun dilakukan seiring dengan iklim perekonomian masyarakat yang mulai membaik di Aceh.

Pada awal tahun 2016 ini pun Mesjid yang menjadi simbol kota Serambi Mekkah ini melakukan perubahan pada tampilan luar, kesan, yang benar-benar ingin menunjukkan bahwa Banda Aceh terus optimis menatap ke depan.

Sementara itu, dari 225 proyek strategis nasional yang telah ditetapkan Presiden Joko Widodo, 130 proyek diantaranya, merupakan kewenangan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) dan dipastikan seluruh proyek tersebut saat ini telah berjalan.

130 proyek strategis tersebut terdiri dari 47 pembangunan ruas tol, 60 bendungan, Program Sejuta Rumah, pembangunan PLBN, tanggul-tanggul dan beberapa lainnya. Pembangunan jalan tol di Pulau Sumatera diantaranya tol ruas Medan-Kualanamu-Tebing Tinggi, jalan tol ruas Palembang-Indralaya, dan jalan tol ruas Bakauheni-Terbanggi Besar. Sementara untuk bendungan pun ada di Provinsi Aceh.

Sektor pembangunan infrastruktur di Sumatera Bagian Utara termasuk di Provinsi Aceh ini terus dilakukan termasuk manusia atau tenaga kerja selaku pelaku pembangunan langsung pun harus disiapkan. Tenaga kerja konstruksi yang dipersiapkan adalah orang-orang yang harus memiliki

kompetensi yang tinggi (baik itu yang ahli dan terampil), berintegritas, transparan, dan akuntabel.

Kementerian PUPR melalui Direktorat Jenderal Bina Konstruksi bertanggungjawab pada ketersediaannya tenaga kerja konstruksi di lapangan. Pada anggaran 2016 ini telah memiliki rencana strategis mengenai pembangunan infrastruktur di Provinsi Nangroe Aceh Darussalam, diantaranya,

Direktorat Jenderal Bina Konstruksi melalui Balai Pelatihan Konstruksi Wilayah I Banda Aceh, berbagai pengembangan konstruksi di wilayah Sumatera terus dilakukan. Balai yang terletak di Jalan Teungku Tanoh Abee ini telah mensertifikasi tenaga konstruksi sebanyak 2.688 orang. Sebanyak 1.416 orang lulus pelatihan dan 2.065 lulus kompetensi. Kerja sama dengan berbagai pihak terus dilakukan untuk memperluas pelayanan pelatihan dan memperkenalkan keberadaan Balai Pelatihan Konstruksi Wilayah I Banda Aceh. Salah satu instansi yang kerap melakukan kerjasama adalah Universitas Syiah Kuala.

Keberadaan Balai Pelatihan Konstruksi Wilayah I Banda Aceh merupakan pusat percontohan, pengembangan, dan pelatihan bidang jasa konstruksi dan industri konstruksi. Berbagai fasilitas workshop seperti workshop sheet metal, welding, carpentry, masonry, concrete work, plumbing, electrical, workshop ruang gambar serta

ruang surveying tersedia untuk membina sumber daya manusia bidang konstruksi di Banda Aceh dan sekitarnya.

Berbagai pelatihan yang dilakukan balai untuk meningkatkan kompetensi pekerja konstruksi di wilayah Aceh dan sekitarnya. Pelatihan pemberdayaan bidang konstruksi, sertifikasi keterampilan dengan Mobile Training Unit, serta Bimbingan teknis Juru gambar arsitektur hanya beberapa dari kegiatan yang dilaksanakan oleh Balai yang berdiri sejak tahun 2011. Selain itu, Balai Pelatihan Konstruksi Wilayah I Banda Aceh ini akan melaksanakan Uji Kompetensi Mandor dan Kepala Tukang, Pelatihan Teknisi, Uji Kompetensi Pelaksana dan Supervisor, serta Pelatihan Tenaga Ahli Muda adalah beberapa dari pelatihan yang akan dilaksanakan Balai Aceh.

Sejalan dengan akan berubahnya Balai Pelatihan Konstruksi menjadi Balai Pembinaan Konstruksi, Balai akan mengemban tugas yang berat. Membina bidang konstruksi di Banda Aceh dan sekitarnya diharapkan dapat meningkatkan kompetensi sumber daya manusia dan daya saing industri konstruksi di wilayah Sumatera. Tanggung jawab yang diemban oleh Balai Pelatihan Konstruksi Wilayah I Banda Aceh akan memberikan kontribusi terhadap target Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, untuk membina sektor konstruksi Indonesia ke arah yang lebih baik dan lebih kokoh. ■



# Pembangunan Infrastruktur Terhambat HAKKI HARUS DAPAT TUNJUKAN PERANANNYA

 Dendy Rahadian

Pada Selasa, 19 Juli 2016 lalu, Presiden mengumpulkan Kepolisian dan Kejaksaan di Istana Kepresidenan Jakarta. Dari awal pertemuan Presiden RI, Joko Widodo, terus berbicara dengan nada serius terkait dengan proses pembangunan yang terjadi di Indonesia.

Seperti yang dilansir dari Tempo, "Saya masih banyak mendengar yang tidak sesuai dengan apa yang saya sampaikan. Tolong kawal pembangunan ini sebaik-baiknya," ujar Presiden Joko Widodo dengan nada tinggi saat

memberikan arahan kepada para kepala kejaksaan tinggi dan kepala polda se-Indonesia di Istana Kepresidenan, pertengahan Juli lalu. Presiden merasa arahan darinya selama ini jelas. Itu sebabnya, ia merasa bingung kenapa masih ada kejaksaan dan kepolisian di daerah yang tak kunjung mematuhi.

Arahan itu ada empat. Pertama, tidak mempidanakan kebijakan atau diskresi. Kedua hal itu, kata Presiden, tidak bisa dipidanakan. Kedua, tidak sembarangan memperkarakan tindakan administrasi pemerintah. "Tolong dibedakan mana yang *beneran nyolong* dan mana yang tidak," ucapnya.

Arahan ketiga, Jokowi meminta jangan mudah membeberkan kerugian negara kepada media selama jumlah dan statusnya belum pasti. Menurut dia, kerugian negara baru bisa diekspos apabila sudah konkret atau akan masuk ke proses penuntutan.



Adanya keterlambatan pembangunan di daerah saat ini, dibutuhkan para perencana dalam hal ini SDM ahli kontrak konstruksi yang berkualitas. Para ahli yang berhimpun di Himpunan Ahli Kontrak Konstruksi Indonesia (HAKKI) harus dapat mengupayakan hasil produk konstruksi yang berkualitas.

Arahan lain, (keempat) BPK diberi waktu 60 hari untuk memastikan kerugian Negara.

Ada beberapa kepala daerah yang diperkarakan penegak hukum dalam beberapa waktu terakhir akibat kebijakannya. Salah satunya Gubernur DKI Jakarta Basuki Tjahaja Purnama alias Ahok. Ahok, beberapa bulan terakhir, terseret banyak perkara dalam kaitan dengan kebijakannya. Dari pembelian lahan di Cengkareng, pembelian lahan Sumber Waras, hingga diskresi perihal reklamasi di pantai utara Jakarta.

Menurut Presiden, ada polisi dan jaksa yang tak mematuhi perintahnya yang menyebabkan kebijakan di daerah sulit terlaksana. Presiden Jokowi tak mau menyebutkan kebijakan yang dimaksudkan itu kepada awak media. "Saya akan sampaikan keluhan wali kota, bupati, dan gubernur lain kalau sudah tidak ada (awak) media di sini (Istana Negara)," ujar Presiden Jokowi. Ia merasa bahwa arahnya selama ini jelas agar penegak hukum tidak memperkarakan kebijakan, administrasi,



dan diskresi pemerintah daerah. Presiden berjanji akan blakblakan menyampaikan keluhan yang datang dari pemerintah daerah. Ia berharap jajaran kepolisian dan kejaksaan bisa belajar dari hal itu dan bekerja secara harmonis dengan pemerintah daerah layaknya orkestra.

"Sekali lagi saya minta jajaran kepolisian dan kejaksaan betul-betul merespons perintah yang diberikan. Kami sudah pontang-panting melakukan terobosan, dari deregulasi hingga amnesti pajak. Tapi, kalau ini tidak didukung dengan support di jajaran daerah, baik di pemda maupun kejar dan kepolisian, ya tidak akan jalan," ucapnya.

Peristiwa tersebut muncul bukan tanpa alasan, Presiden pada Mei 2016 lalu Presiden mengungkapkan uang di APBD kabupaten/

(Rp1,57 triliun), Banten (Rp1,52 triliun), Bali (Rp1,4 triliun) dan Aceh (Rp1,4 triliun).

Untuk tingkat kabupaten, diantaranya, Kabupaten Bogor menyimpan dana Rp1,9 triliun, Kabupaten Badung di Bali (Rp1,6 triliun), Kabupaten Bandung (Rp1,6 triliun), Kabupaten Bekasi (Rp1,5 triliun), Kabupaten Tanah Laut (Rp1,3 triliun), Kabupaten Kediri (Rp1,39 triliun), Kabupaten Berau (Rp1,37 triliun), Kabupaten Nias (Rp1,31 triliun).

Untuk tingkat kotamadya, diantaranya Kota Medan menyimpan Rp2,27 triliun, Kota Surabaya (Rp1,85 triliun), Kota Tangerang (Rp1,36 triliun), Kota Cimahi (Rp1,52 triliun), Kota Depok (Rp1,31 triliun), Kota Magelang (Rp1,1 triliun), Tangerang Selatan (Rp1,03 triliun), Kota Serang (Rp948 miliar) dan Kota Mojokerto (Rp917 miliar).

antara pengguna dan penyedia jasa di mulai.

Permasalahan Kontrak Konstruksi yang kompleks tak jarang menimbulkan sengketa antara penyedia jasa dan pengguna jasa. Karena sifatnya yang dinamis dan berbeda dengan jenis kontrak yang lain, kontrak konstruksi dapat menimbulkan perbedaan interpretasi.

Sengketa dapat muncul karena durasi proyek yang panjang, adanya kekeliruan estimasi ketersediaan material dan peralatan di lapangan, sehingga harga yang disepakati dan jumlah pekerjaan dapat berubah setiap saat.

"HAKKI hadir sebagai tempat para ahli kontrak konstruksi bertukar pengalaman, meningkatkan kemampuan, mencari solusi, untuk dapat membantu menyelesaikan



kota dan provinsi masih Rp246 triliun dan pada Juni turun Rp214 triliun.

"Ini keterlambatan realisasi, pelaksanaan seperti ini jangan diteruskan. Stop, Harus segera dikeluarkan", kata Jokowi. Selain itu, Presiden juga mengingatkan jika uang masih disimpan di bank-bank daerah maupun nasional, maka tidak ada uang yang beredar di daerah. Apalagi, daerah yang tidak punya kekuatan di sektor swasta, akan lebih berat lagi, sehingga penting segera keluarkan, segera lelang, jangan ditunda.

Presiden Jokowi kemudian mengungkap 10 daerah terbesar yang menyimpan dananya di bank berturut-turut, Provinsi Daerah Khusus Ibukota (DKI) Jakarta masih menampung dananya di bank dengan nilai terbesar Rp13,9 triliun, Jawa Barat (Rp8,034 triliun), Jawa Timur (Rp3,9 triliun), Riau (Rp2,86 triliun), Papua (Rp2,59 triliun), Jawa Tengah (Rp2,46 triliun), Kalimantan Timur

#### **HAKKI Harus Tunjukkan Peranannya**

Dengan massifnya pembangunan infrastruktur yang digalakan pemerintah saat ini, dan adanya keterlambatan pembangunan di daerah saat ini, dibutuhkan para perencana dalam hal ini SDM ahli kontrak konstruksi yang berkualitas. Para ahli yang berhimpun di HAKKI (Himpunan Ahli Kontrak Konstruksi Indonesia) harus dapat mengupayakan hasil produk konstruksi yang berkualitas. Hal tersebut diutarakan Sekjen HAKKI, Panani Kesai, mewakili Ketua Umum DPP (Dewan Pimpinan Pusat) Himpunan Ahli Kontrak Konstruksi Indonesia (HAKKI) ketika meresmikan pendirian Dewan Pimpinan Daerah (DPD) HAKKI Provinsi Jawa Timur, Rabu (20/07) di Surabaya.

Proses pembangunan infrastruktur diawali dengan adanya rencana penyusunan dokumen kontrak, dari sinilah seharusnya proses pemenuhan hak dan kewajiban

permasalahan yang ada, serta berperan sebagai "problem solver" yang bijak dan taat pada aturan", ujar Panani Kesai.

Pada kesempatan ini pun para anggota HAKKI bertekad untuk bersama mengedepankan solusi menyelesaikan sengketa bidang konstruksi melalui mediasi, arbitrase, sebagai alternatif penyelesaian sengketa.

Sementara itu pakar hukum, Firman Wijaya, yang juga sebagai pengurus HAKKI, mengatakan kemarahan Presiden Jokowi pada awal paragraph artikel ini pada akhirnya, menyimpulkan bahwa pembangunan infrastruktur ini membutuhkan konsolidasi bersama para penyedia jasa, aparaturnegara, gubernur, walikota dan bupati, termasuk kejaksaan, kepolisian, bersama mengawal untuk menghasilkan jalan produktif dalam mengawal proses pembangunan infrastruktur di Indonesia. ■

# Pelaksanaan e-Absensi di Lingkungan Direktorat Bina Penyelenggaraan Jasa Konstruksi

 Nizar Galang

**S**ekretaris Direktorat Jenderal Bina Konstruksi Ir. Panani Kesai, M.Sc bersama Direktur Bina Penyelenggaraan Jasa Konstruksi Dr.Ir Darda Daraba, M.Si melakukan sosialisasi E-Absensi yang di Lt.12 (DBPJK) dimana pada 1 Juni lalu telah dicetuskan pemakaian E-Absensi tersebut. Pelaksanaan E-Absensi ini mengacu pada surat Sesditjen nomor Um.01.03-ks/534 perihal Pelaksanaan E-Absensi Terintegrasi di Direktorat Jenderal Bina Konstruksi.

Sistem E-absensi adalah suatu bentuk meningkatkan disiplin dan kinerja pegawai di lingkungan Direktorat Bina Penyelenggaraan Jasa Konstruksi. Sistem ini merupakan sistem absensi terintegrasi dengan mesin absen berbasis sidik jari yang berada di masing-masing unit kerja, yang terhubung dengan server dan aplikasi yang sudah disediakan oleh Pusat Data dan Teknologi Informasi (Pusdatin).

Pada hari kerja biasa waktu kehadiran dalam 5 hari kerja berjumlah 37,5 jam sesuai ketentuan yaitu hari Senin-Kamis mulai pukul 08.00-16.30 dan Jum'at mulai pukul 08.00-17.00. Keterlambatan pada waktu kedatangan bagi pegawai diberikan toleransi waktu selama 60 menit dengan ketentuan wajib mengganti sebanyak 2 kali waktu keterlambatan di waktu kepulangan.

Jika kehadiran di bulan Ramadhan mempunyai dispensasi mengacu kepada Surat Edaran Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan RB No. 03 Tahun 2016, Tanggal 17 Mei 2016 Waktu kehadiran dalam 5 hari kerja di lingkungan Kantor Pusat Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat berjumlah 32,5 jam sesuai ketentuan yaitu hari Senin-Kamis mulai pukul 08.00-15.00 dan Jum'at mulai pukul 08.00-15.30. Dispensasi dapat diberikan kepada pegawai dalam 1 bulan sebanyak 3 kali, misalnya ada keperluan keluarga, kepentingan pribadi, dan lupa absen.

Bagi Pegawai yang tidak hadir atau terlambat dikarenakan dinas atau alasan lainnya wajib menyampaikan surat keterangan sesuai dengan format yang terdapat pada Permen PUPR Nomor 04/PRT/M/2016

tentang Pedoman Pelaksanaan Pemberian Tunjangan Kinerja di Kementerian PUPR kepada admin di masing-masing unit kerja paling lambat 3 hari setelah ketidakhadiran / keterlambatannya. Di masing-masing Direktorat, Balai, dan Bagian terdapat admin/petugas absensi yang akan bertugas melakukan penginputan surat keterangan atas ketidakhadiran dan keterlambatan pegawai. Setiap pegawai dapat memantau E-Absensi masing-masing di alamat [url www.eabsensi.pu.go.id/binakon/](http://url www.eabsensi.pu.go.id/binakon/) dengan login menggunakan NIP sebagai username dan password.

Pada pemakaian e-absensi ini juga mengurangi kenakalan para pegawai/unit kerja dalam menjalankan tugasnya seperti mengurangi kemungkinan manipulasi data kehadiran, jadi melalui e-absensi ini

data kehadiran dan kepulangan sudah menjadi data yang akurat. Selain itu bermanfaat juga bagi lingkungan salah satunya pengurangan pemakaian kertas yang bahwasannya secara tidak langsung e-absensi juga menerapkan konsep *go green*.

Melalui e-absensi Direktorat Bina Penyelenggaraan Jasa Konstruksi selalu memperhatikan pegawainya untuk datang dan pulang tepat waktu, sehingga pekerjaan tidak tertunda. Ketidakhadiran seorang pegawai akan berpengaruh terhadap produktivitas kerja, dan Dit. Bina Penyelenggaraan Jasa Konstruksi tidak bisa mencapai tujuan secara optimal. Untuk mengukur tinggi rendahnya semangat pegawai dapat terlihat pada semangat kerja para pegawai yang meliputi tingkat kehadiran, disiplin kerja, kerja sama, dan tanggung jawab. ■



E-absensi adalah suatu bentuk meningkatkan disiplin dan kinerja pegawai di lingkungan Direktorat Bina Penyelenggaraan Jasa Konstruksi.

# Analisa Value for Money

## Model Kualitatif dalam Investasi Infrastruktur

Decki Rahadian F., M.Sc., M.Ec.Dev.

Salah satu tantangan utama yang dihadapi oleh pemerintah dalam penyediaan infrastruktur dasar yang memadai adalah adanya funding gaps antara kebutuhan investasi infrastruktur dengan keterbatasan keuangan negara untuk memenuhi kebutuhan tersebut. Menyikapi hal tersebut, maka pemerintah mengusahakan pembangunan infrastruktur tersebut salah satunya melalui skema Kerjasama Pemerintah-Badan Usaha (KPBU). Skema KPBU tersebut terus dikembangkan oleh pemerintah agar minat dan potensi swasta dalam penyediaan infrastruktur dapat dioptimalkan.

Penyediaan sarana dan infrastruktur publik dengan melibatkan partisipasi swasta harus dilakukan dengan prinsip kehati-hatian dengan mengedepankan prinsip transparansi, akuntabilitas dan keadilan. Salah satu prinsip tersebut diwujudkan melalui evaluasi kelayakan proyek infrastruktur agar proyek infrastruktur tersebut dapat memberikan Value for Money (VfM) bagi pemangku kepentingan, terlepas dari bentuk penyediaan infrastruktur tersebut, misalnya dengan skema APBN atau KPBU. Prinsip Value for Money menekankan kualitas infrastruktur yang dihasilkan terhadap pengembalian investasi. Definisi VfM sendiri beragam, salah satunya disampaikan oleh UK's HM Treasury (2006), yaitu : "Kombinasi optimum dari biaya siklus hidup dan kualitas (atau kesesuaian untuk tujuan) dari barang atau jasa untuk memenuhi kebutuhan pengguna".

VfM adalah salah satu bagian dari Public Sector Comparator (PSC). Di negara-negara maju, PSC digunakan oleh pemerintah dalam pengambilan keputusan dengan cara menguji apakah investasi swasta dalam penyediaan infrastruktur menawarkan kualitas yang lebih baik (VfM) daripada melakukan penyediaan infrastruktur melalui pengadaan publik yang paling efisien.

Secara sederhana, VfM membandingkan nilai manfaat uang dari suatu proyek yang dibiayai melalui skema KPBU (oleh swasta) dengan proyek yang dibiayai secara tradisional oleh pemerintah, misalnya APBN.

Metode perhitungan VfM sendiri ada 2 (dua), yaitu metode kuantitatif dan kualitatif. Metode kuantitatif melakukan komparasi antara skema-skema penyediaan infrastruktur sebelum pelelangan/pengadaan BU. Ada pun metode kuantitatif dilakukan pada saat penyiapan proyek dan dapat digunakan sebelum dan sesudah analisa kuantitatif.

Sebelum menerapkan VfM terdapat beberapa kondisi yang harus dipenuhi dalam skema KPBU :

- Sektor swasta diberikan ruang untuk berinovasi dan diberi insentif untuk meningkatkan kualitas layanannya.
- Mitra badan usaha swasta dipilih melalui kompetisi pasar yang adil.
- Risiko dialokasikan secara baik antara publik (pemerintah) dan swasta.
- Kinerja swasta/badan usaha dimonitor dengan baik dan terdapat mekanisme penalti untuk kinerja yang tidak tercapai.

Salah satu pedoman/toolkit untuk melakukan penilaian proyek KPBU berdasarkan metode kualitatif VfM telah dikeluarkan oleh United Nations ESCAP (*Economic and Social Commission for Asia and the Pacific*) pada tahun 2016. Secara garis besar, terdapat 2 tahap *screening*

(penyaringan) proyek sebelum proyek tersebut dapat dilaksanakan dengan skema KPBU, yaitu :

- Tahap eliminasi (lolos/gugur).
- Tahap seleksi (skoring).

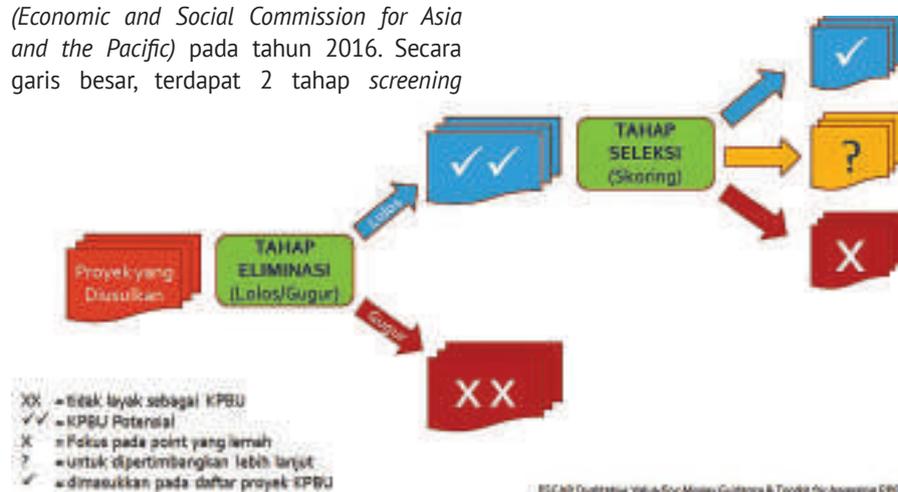
Tahap eliminasi menentukan apakah suatu proyek layak atau tidak untuk dilaksanakan dengan skema KPBU. Beberapa kriteria eliminasi yang dipakai adalah sebagai berikut :

- Proyek merupakan layanan atau infrastruktur yang menjadi kewajiban pemerintah.
- Proyek sesuai/*eligible* dengan kebijakan KPBU.
- Proyek berasal atau sedang diusulkan melalui prosedur yang relevan untuk identifikasi proyek publik.
- Proyek sesuai atau konsisten dengan rencana nasional atau rencana sektor.

Jika terdapat salah satu kriteria yang tidak dipenuhi, maka proyek tersebut tidak perlu dilaksanakan dengan skema KPBU.

Apabila suatu proyek memenuhi semua kriteria eliminasi, maka proyek tersebut lolos ke tahap seleksi. Kriteria-kriteria seleksi yang digunakan adalah sebagai berikut :

- Kesiapan sektor.
- Kesiapan dan ketertarikan swasta.
- Kesiapan pemerintah dan dukungannya.
- Kelayakan proyek dan kriteria kesiapan.



Gambar 1. Proses Penyaringan Proyek

| 1 | 2 | 3 | 4 |   |
|---|---|---|---|---|
| ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | Proyek lolos ke Tahap Seleksi   |
| ✗ | ✓ | ✓ | ✓ | Proyek bukan infrastruktur atau layanan yang menjadi tanggung jawab pemerintah, atau tidak berkontribusi terhadap target pemerintah → tidak perlu dilanjutkan oleh pemerintah |
| ✓ | ✓ | ✓ | ✗ | Proyek merupakan proyek public, tapi tidak eligible untuk dijadikan KPBU  |
| ✓ | ✗ | ✓ | ✓ | Proyek perlu dikaji ulang prosedurnya atau dijadikan proyek <i>un-solicited</i>   |

Tabel 1. Pilihan Pasca Eliminasi Proyek

5. Kesesuaian KPBU untuk proyek spesifik.

Kriteria kesiapan sektor berkaitan dengan kondisi dan kapasitas sektor dalam mendukung program KPBU. Kriteria tersebut masih dibagi lagi ke dalam beberapa sub-kriteria, yaitu:

- a. Kerangka peraturan dan hukum;
- b. Organisasi sektor;
- c. Rekam jejak sektor;
- d. Kebijakan pendukung;
- e. Keandalan administrasi sektor;
- f. Mekanisme penetapan tarif.

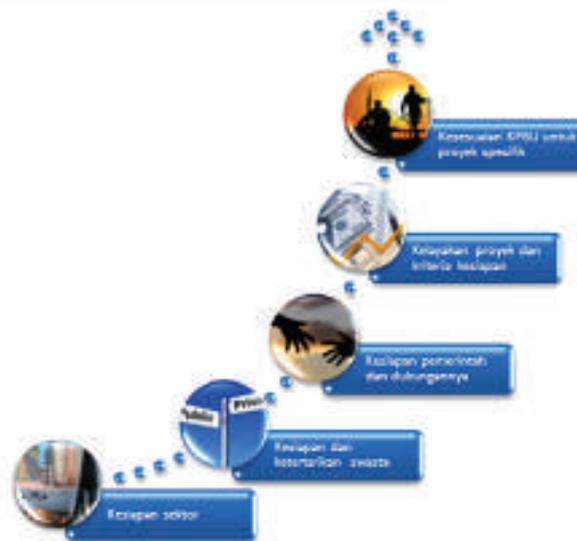
Kriteria kesiapan dan ketertarikan swasta berkaitan dengan kemampuan sektor swasta untuk menyerap proyek KPBU guna memastikan bahwa semua sumber daya yang telah dikeluarkan termasuk studi tambahan berkaitan dengan proyek benar-benar berdaya guna. Yang termasuk sub-kriteria untuk kriteria ini adalah sebagai berikut:

- a. Selera pasar;
- b. Ketertarikan investor manca negara;
- c. Akses pembiayaan;
- d. Kapasitas lokal;
- e. Penerimaan alokasi risiko.

Kriteria selanjutnya adalah kriteria kesiapan pemerintah dan dukungannya. Kriteria ini akan mengevaluasi kemampuan instansi pemerintah untuk menerapkan proyek termasuk kecukupan pembiayaan yang diperlukan untuk membiayai studi tambahan yang diperlukan untuk mendukung dan memperkuat daya tawar proyek. Beberapa sub-kriterianya adalah sebagai berikut:

- a. Adanya institusi yang diberikan mandat untuk menjalankan proyek;
- b. Kapasitas institusi pemerintah;
- c. Rekam jejak institusi pemerintah;
- d. Dukungan tingkat tinggi pemerintahan;
- e. Dukungan publik terhadap proyek.

Kriteria berikutnya adalah kelayakan proyek dan kriteria kesiapan. Kriteria ini akan menilai proyek dalam hal karakteristik intrinsik (bentuk dan hal-hal umum yang



Gambar 2. Kriteria Seleksi dalam Vfm Model Kualitatif

dimiliki proyek tersebut) dan potensi komersial dari proyek KPBU tersebut, dengan memperhatikan beberapa sub-kriteria sebagai berikut:

- a. Kelayakan teknis dan kompleksitas pelaksanaan;
- b. Aspek sosial, lingkungan, kesehatan, dan institusional;
- c. Aspek kelayakan finansial/ komersial;
- d. Ketersediaan dokumentasi dan informasi proyek.

Kriteria terakhir dari penilaian Vfm model kualitatif adalah kesesuaian KPBU untuk proyek spesifik. Kriteria ini berkaitan dengan seberapa jauh suatu proyek dapat dilaksanakan dengan skema KPBU. Beberapa fitur/sub-kriteria yang harus dinilai untuk kriteria ini adalah sebagai berikut:

- a. Seberapa besar proyek dapat dimanifestasikan ke dalam suatu spesifikasi output yang jelas;
- b. Ukuran proyek memadai untuk memikat sektor swasta berpartisipasi;
- c. Risiko proyek teridentifikasi dan dapat dialokasikan dengan baik;
- d. Proyek mempunyai kontrak jangka panjang;
- e. Sektor swasta mempunyai kesempatan untuk melakukan efisiensi dalam hal

desain, konstruksi, operasi, pemeliharaan, dan/atau pemanfaatan aset.

Poin krusial dalam analisa Value for Money model kualitatif selanjutnya adalah melakukan penilaian untuk setiap kriteria-kriteria seleksi hingga sub-subkriterianya berdasarkan tingkat kesiapan aktual di lapangan. Bobot tertinggi akan diberikan untuk kriteria kesiapan tertentu yang merupakan faktor paling penting dalam pengusahaan Kerjasama Pemerintah Badan Usaha (KPBU). Proses penilaian tersebut

dapat dikerjakan menggunakan aplikasi spreadsheet. Namun sebelumnya, perlu dilakukan penetapan ambang batas penilaian untuk menentukan kriteria proyek prioritas. Misalnya, agar suatu proyek dapat dimasukkan ke dalam proyek prioritas, maka hasil penilaian klasifikasi proyek minimum adalah 80 dari nilai maksimum sebesar 100. Secara umum, hasil tersebut dapat dibedakan menjadi 3 (tiga) kemungkinan, yaitu :

▶ Hasil penilaian menunjukkan bahwa rata-rata kriteria penilaian untuk proyek tersebut memenuhi syarat dan angka penilaian melebihi ambang batas penilaian proyek prioritas. Proyek tersebut akan masuk sebagai proyek prioritas dengan skema KPBU. Selanjutnya, proyek-proyek yang masuk kategori ini harus divalidasi untuk menguji kembali kelayakan proyek dan kesiapannya.

▶ Hasil penilaian menunjukkan proyek tersebut mempunyai nilai rata-rata (tidak terlalu tinggi atau terlalu rendah) khususnya pada kriteria “Kesiapan dan Ketertarikan Swasta” dan “Kesiapan Pemerintah dan Dukungannya”. Proyek-proyek tersebut dapat dimasukkan ke dalam kategori proyek yang dapat dilaksanakan dengan skema KPBU namun bukan dalam daftar prioritas.

▶ Hasil penilaian menunjukkan proyek tersebut mempunyai nilai yang rendah di mana terdapat masalah organisasi sektoral, kecukupan pembiayaan, dan/ atau kurangnya komitmen dan dukungan dari pemerintah dan masyarakat. Dengan melakukan kajian ulang atas hasil penilaian terutama pada setiap sub-kriteria penilaian, pemerintah dapat mengidentifikasi titik-titik lemah yang harus segera diperbaiki guna lebih menarik minat swasta untuk terlibat dalam pembangunan infrastruktur.■

# Kementerian PUPR Melakukan Pelatihan dan Sertifikasi Tenaga Terampil Beton Pracetak

Indri Eka Lestari



keutuhan Negara Republik Indonesia. Untuk itu, 9 point program strategis Presiden Jokowi yang dikenal sebagai Nawacita ini, terus di kejar pengerjaannya.

Sesuai arahan Presiden Joko Widodo, bahwa ditahun 2016 ini merupakan tahun percepatan pada seluruh sektor strategis termasuk sektor konstruksi di Indonesia. Sebagai lembaga pemerintah yang bertanggung jawab dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat terus berupaya menyelesaikan proyek-proyek konstruksi di seluruh Indonesia seperti jalan, jalan tol, jembatan, waduk, dan perumahan untuk rakyat.

Di tahun 2015 lalu, tepatnya pada 29 April 2015 Presiden RI Joko Widodo memberikan arahan kepada Kementerian PUPR melalui Direktorat Jenderal Penyediaan Perumahan untuk mencanangkan program sejuta rumah untuk rakyat Indonesia. Program ini merupakan program strategis yang dapat menjadi solusi bagi masyarakat berpenghasilan rendah untuk memiliki rumah layak huni. Salah satu upaya dalam mewujudkan program sejuta rumah, pemerintah merencanakan program rumah susun yang tersebar di seluruh wilayah Indonesia. target pembangunan rumah susun pada tahun 2015-2019 ini sebanyak 550.000 unit rumah susun sewa.

Dalam setiap penyelenggaraan konstruksi, tenaga kerja konstruksi diharuskan memiliki sertifikat. Untuk itu, dalam mendukung program sejuta rumah Kementerian PUPR,

**K**erja, kerja, kerja!.... kalimat yang selalu diucapkan oleh presiden RI Joko Widodo ketika pertama kali menjabat sebagai Presiden di tahun 2015 lalu, Sosok sederhana pria asal Solo, Jawa Tengah ini berhasil menyihir para aparatur sipil negara untuk bangkit dan bergerak guna memperbaiki semua kendala dalam melayani masyarakat Indonesia. Menjadi negeri berkepulauan terbesar di Dunia, Presiden RI memiliki banyak pekerjaan rumah yang sangat besar demi menjaga



Direktorat Jenderal Bina Konstruksi turut menyiapkan Sumber Daya Manusia (SDM) Konstruksi yang berkualitas, berkompeten dan bersertifikat. Oleh karena itu, Kementerian PUPR melalui Direktorat Jenderal Penyediaan Perumahan dan Direktorat Jenderal Bina Konstruksi bersama Ikatan Asosiasi Pracetak dan Prategang Indonesia (IAPPI) dan Politeknik Negeri Jakarta (PNJ) mengadakan acara Pelatihan dan Sertifikasi Tukang Terampil Beton Pracetak, Selasa (01/08) di Kampus PNJ, Depok, Jawa Barat

Menurut Direktur Jenderal Bina Konstruksi yang diwakili oleh Direktur Kerjasama dan Pemberdayaan, Dudi Suryo Bintoro salah satu SDM yang penting itu seperti SDM di bidang beton pracetak dan prategang, pasalnya teknologi beton pracetak dan prategang ini memiliki beberapa keunggulan yaitu lebih terjamin kualitasnya dan kontinuitas proses produksi beton juga ikut terjamin. Tidak hanya itu dengan menggunakan beton pracetak dan prategang pelaksanaan konstruksi lebih cepat dan akurat, dan lebih aman untuk digunakan.

Industri pracetak dan prategang sudah diterapkan pada bangunan gedung untuk mendukung program pembangunan rumah susun sederhana pemerintah sejak tahun 1995, dan sekarang telah meluas penggunaannya pada bangunan gedung dengan berbagai fungsi lain. Kementerian PUPR telah menerapkan sistem pracetak pada proyek ujicoba rusunawa dari sejak tahun 2002, dan terbukti dapat mendukung keberhasilan implementasi di seluruh daerah di Indonesia dan menunjukkan keahliannya terhadap beberapa gempa kuat di Indonesia.

Industri pracetak dan prategang adalah sistem yang menawarkan pelaksanaan yang lebih cepat, kualitas terkontrol, serta pelaksanaan yang rapi, ekonomis, dan sesuai dengan konsep pembangunan berkelanjutan. Industri ini mulai berkembang di Indonesia sejak tahun 1974, dan sejak itu menjadi andalan Pemerintah dalam melakukan pembangunan infrastruktur.

Percepatan pembangunan infrastruktur 2015-2019 semakin membutuhkan dukungan industri ini, sehingga Kementerian PUPR menetapkan industri ini sebagai produk unggulan nasional, dan ditargetkan mempunyai pangsa pasar minimal 30% pada tahun 2019. Salah satu elemen penting untuk mendukung target ini tentunya adalah penyiapan tenaga kerja konstruksi yang mempunyai kompetensi di bidang perumahan.

### Pelatihan dan Sertifikasi

Acara pelatihan ini adalah salah satu usaha untuk meningkatkan kapabilitas sumber daya manusia di bidang pengawasan konstruksi beton pracetak bangunan gedung, baik yang tergabung di industri maupun yang berada di luar industri (pemilik bangunan, konsultan, pelaksana, perguruan tinggi, aparat pemerintah). Acara pelatihan ini akan diikuti 25 orang dalam setiap satu angkatan, acara yang diselenggarakan pada tanggal 1 Agustus 2016 hingga 24 Agustus 2016 ini di ikuti dalam 6 angkatan.

Artinya, Jika dalam satu angkatan dapat menghasilkan 25 orang instruktur/tenaga terampil beton dan pracetak, masing-masing instruktur akan mengajarkan pada ± 10 orang tukang/tenaga kerja konstruksinya hingga tukang tersebut dirasa layak mendapatkan sertifikasi. Dengan demikian, kedepannya akan melahirkan 1.500 orang tenaga kerja konstruksi.

Lima hari pelatihan, diberikan tutorial dalam tiga hari, yang berisikan: materi-materiteknis yang menyangkut hal-hal khusus yang harus diperhatikan dalam pengawasan konstruksi pracetak Bangunan Gedung, pengenalan piranti lunak Building Information Modelling (BIM) dan Project Planning and Controlling untuk mendukung keahlian inti, keahlian penunjang, serta keprofesian dan piranti dasar.

Kurikulum dan silabus pelatihan ini, disusun berdasarkan Standar Kompetensi Kerja Nasional Indonesia (SKKNI) Ahli Muda Pengawas Konstruksi Pracetak Bangunan Gedung yang telah disusun sejak tahun 2010. Kurikulum program pelatihan terdiri dari 5 garis besar yaitu keprofesian dan piranti dasar, keahlian inti, pengalaman praktek, keahlian penunjang dan studi kasus.

Pengalaman praktek lapangan dilakukan selama setengah hari di Pusat Penelitian dan Pengembangan Permukiman (Puslitbangkim) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, di Cileunyi, Bandung. Pada kesempatan ini para peserta diharapkan dapat memahami bagaimana keandalan sistem pracetak tahan gempa direncanakan dan diuji, sehingga dapat memberikan keyakinan baik secara pribadi maupun kepada pihak stakeholder lainnya. Pada setengah hari berikutnya, para peserta diajak untuk melihat pelaksanaan sistem pracetak/prategang yang paling modern di Indonesia, yaitu pembangunan rusun sewa Kementerian PUPR di Ciliitan.

Melalui acara ini diharapkan terjadinya sinergi antara pihak pengguna dan pihak pendukungnya, sehingga diharapkan program pembangunan rumah susun sewa tahun ini dapat terimplementasi dengan baik kualitasnya, sekaligus dihasilkan tenaga ahli yang kompeten dan bersertifikasi. ■



**Percepatan pembangunan infrastruktur 2015-2019 semakin membutuhkan dukungan industri pracetak dan prategang, sehingga Kementerian PUPR menetapkan industri ini sebagai produk unggulan nasional**





DIREKTORAT JENDERAL BINA KONSTRUKSI  
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM & PERUMAHAN RAKYAT



## PROGRAM STRATEGIS TAHUN 2015-2019 TERKAIT TENAGA KERJA KONSTRUKSI INDONESIA BERSERTIFIKAT

MENGHASILKAN **10.000** ORANG  
INSTRUKTUR/AESOR PELATIHAN KONSTRUKSI.

MENGHASILKAN **50.000** ORANG  
INSINYUR BARU UNTUK BIDANG KONSTRUKSI YANG BERSERTIFIKAT.

MENGHASILKAN **200.000** ORANG  
TEKNISI BERSERTIFIKAT.

MENGHASILKAN **500.000** ORANG  
TENAGA TERAMPIL BERSERTIFIKAT.



**"TENAGA KERJA KONSTRUKSI INDONESIA,  
TERAMPIL DAN HANDAL, PASTI!"**

DIREKTORAT JENDERAL BINA KONSTRUKSI KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT

Gedung Utama Lt. 10 J. Pattimura No. 20 Kebayoran Baru Jakarta Selatan 12110

Tlp/Fax. 021-7266640 / 021-72797848 | [www.binakonstruksi.pu.go.id](http://www.binakonstruksi.pu.go.id) | email : [hukumdatakompu.djbc@gmail.com](mailto:hukumdatakompu.djbc@gmail.com)



# 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

  
KITA  
Bersama  
Membangun