

Edisi 2 - 2005

bulletin bpksdm

BADAN PEMBINAAN KONSTRUKSI DAN SUMBER DAYA MANUSIA
DEPARTEMEN PEKERJAAN UMUM



Strategi Pembiayaan dalam Pembangunan Infrastruktur Jalan

14 Ruang Lingkup Sektor Konstruksi

15 Pelatihan Jasa Konstruksi Karang
Taruna Nasional Indonesia

Dari Redaksi

Pada edisi kedua bulletin BPKSDM ini akan menentang mengenai Strategi Pembiayaan dalam Pembangunan Infrastruktur Jalan yang akan diterapkan melalui prinsip efisiensi, efektifitas, terbuka, transparan, adil dan akuntabel sesuai dengan yang tertuang dalam Keppres 80 tahun 2003 pasal 3, guna mendapatkan efektifitas penggunaan dana dalam membiayai infrastruktur jalan.

Dalam bulletin ini juga menyajikan artikel mengenai Ruang Lingkup Sektor Konstruksi yang didalamnya membahas mengenai lima unsur utama dalam sektor konstruksi yang meliputi regulator, pemilik, investor, penyedia konstruksi dan konsumen serta hubungan yang saling terkait diantara kelima unsur tersebut.

berita lain yang ditampilkan pada edisi ini tentang pembinaan jasa konstruksi untuk tenaga muda Indonesia, kerjasama antara Pusat Pembinaan Kompetensi dan Pelatihan Konstruksi melalui media pelatihan jasa konstruksi dan berita yang tak kalah menarik mengenai diseminasi dan sosialisasi undang-undang No. 18 tahun 1999 dan peraturan pemerintah tentang penyelenggaraan pembinaan konstruksi serta penyelenggaraan ujian sertifikasi barang/jasa pemerintah dan juga berita lainnya.

Selamat membaca edisi kedua ini semoga akan menambah informasi Anda.

Daftar Isi

2. 90 orang Peserta Diseminasi dan Sosialisasi UU No. 18 tahun 1999 Mengikuti Ujian Sertifikasi Ahli Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah
4. TOT Sosialisator Bidang Pengadaan, Mutu dan Jasa Konstruksi di Denpasar
5. Bantuan Peduli Pendidikan
6. Strategi Pembiayaan dalam Pembangunan Infrastruktur Jalan
14. Ruang Lingkup Sektor Konstruksi
15. Karang Taruna Nasional Indonesia



90 Orang Peserta Diseminasi dan Sosialisasi Undang-undang Nomor : 18 Tahun 1999

MENGIKUTI UJIAN SERTIFIKASI AHLI PENGADAAN BARANG/JASA PEMERINTAH



Badan Pembinaan Konstruksi dan Sumber Daya Manusia (BPKSDM), Departemen PU bekerjasama dengan Pemerintah Provinsi Sumatera Barat menyelenggarakan Diseminasi dan Sosialisasi Undang-Undang nomor : 18/ 1999 serta Peraturan Pemerintah nomor : 28, 29 dan 30 Tahun 2000 tentang Penyelenggaraan Pembinaan Konstruksi yang diselenggarakan selama 2 (dua) hari di Padang Sumatera Barat. Hal tersebut dikatakan oleh Kepala Dinas Prasarana Jalan Provinsi Sumatera Barat, Ir. Hedyanto WH, MSc, Msi, dalam kata sambutan pembukaan Diseminasi tersebut (29/ 8).

Hedyanto juga mengatakan bahwa selain Diseminasi dan Sosialisasi, diselenggarakan pula ujian sertifikasi ahli pengadaan barang/ jasa pemerintah yang dikeluarkan oleh Bappenas melalui Lembaga Sertifikasi Profesi Ahli Pengadaan Pemerintah (LSP-APP), diikuti sebanyak 90 orang peserta. Sertifikat itu berlaku secara nasional, tegasnya.

Penyelenggaraan ujian tersebut menurut Hedyanto merupakan pelaksanaan Keppres 80/ 2003 tentang Pedoman Pelaksanaan Pengadaan Barang/ Jasa Pemerintah.

Sedang maksud diselenggarakan diseminasi adalah untuk menyamakan persepsi, menambah pengetahuan dan memahami segala peraturan perundangan yang menyangkut kegiatan pembangunan konstruksi. Disamping tuntutan masyarakat tentang profesionalisme pembangunan semakin tinggi.

Dengan mengetahui dan memahami peraturan perundang-undangan jasa konstruksi tersebut diharapkan dapat diwujudkan pemerintahan yang bersih, berwibawa dan transparan serta tertib dalam penyelenggaraan pembangunan jasa konstruksi.

Kepala Dinas mempertanyakan, apakah dengan adanya sertifikat ahli pengadaan barang/ jasa pemerintah tersebut negara kita akan lebih baik, penyelenggaraan pembangunan

Pembina/Pelindung : Kepala Badan Pembinaan Konstruksi dan SDM, **Penanggung Jawab :** Sekretaris Badan Pembinaan Konstruksi dan SDM,

Wakil Penanggung Jawab : Kepala Pusat Pembinaan Usaha Konstruksi, Kepala Pusat Pembinaan Penyelenggaraan Konstruksi, Kepala Pusat Pembinaan Keahlian dan Teknik Konstruksi, Kepala Pusat Pembinaan Kompetensi dan Pelatihan Konstruksi,

Pemimpin Redaksi : Dra. Surtiningsih, **Redaksi Pelaksana :** Nanan Abidin, S.Kom,

Anggota Redaksi : Ir. Mochamad Natsir, M.Sc, Drs. Dedi Rudiana, MM, Ir. Mahbullah Nurdin, MM, Ir. Tri Djoko Waluyo, M.Eng.Sc, Ir. Eddy Sunyoto, MSc, Ir. Sari Mustika, Dipl.HE, Agus Muryanto, Dipl.ATP, Ir. Yaya Supriyatna, M.Eng.Sc, Ero, S.Pd, Cakra Nagara, ST,MT, Dra. Agnes S.P. Trisnowati, MPA, Dra. Nanik Rubijatin, Drs. Basri, Dra. Titik Murti Utami, Subagio, Yanto Apriyanto,

Administrasi dan Distribusi : Sri Yuliawati, B.Sc, Agus Firmgadi, **Desain/Tata letak :** Nanang Supriyadi, **Photografer :** Sri Bagus Herutomo

konstruksi akan lebih bermutu, jangankan negara RI merupakan negara produksi sertifikat terbesar didunia. Kita hanya memikirkan proses tetapi tidak melihat apakah output dari proses itu memberikan hasil yang terbaik buat masyarakat kita, ini yang menjadi pertanyaan dan sekaligus menjadi tantangan kita, ucapnya.

Menurut Hedyanto bahwa apabila melihat/mengacu kepada negara-negara maju, memang sertifikasi ini adalah penting, sekurang-kurangnya menjadi tahap awal untuk menuju kesana. Tetapi mudah-mudahan dinegara kita sertifikat ini bukan hanya sekedar formalitas melainkan memang tuntutan kita untuk menjadikan masyarakat jasa konstruksi menjadi profesional, berazaskan kepada dasar-dasar kompetensi, sehingga dapat diwujudkan tuntutan masyarakat tentang hasil pembangunan konstruksi yang bermutu.

UUJK Mengubah Paradigma

Ketua Umum LPJKD Provinsi Sumatera Barat, H.M. Nurnas dalam kata sambutannya mengatakan Undang-Undang Jasa Konstruksi (UUJK) telah mengubah paradigma jasa konstruksi yang semula hampir semua kebijakan dalam penyelenggaraan jasa konstruksi lebih didominasi dan diatur oleh Pemerintah diubah sepenuhnya, diserahkan kepada Masyarakat Jasa Konstruksi. Semangat yang terkandung adalah untuk mewujudkan usaha yang kokoh, handal, berdaya saing tinggi, dengan hasil pekerjaan konstruksi yang berkualitas. Selain itu juga menjamin kesetaraan kedudukan antara

pengguna jasa dan penyedia jasa dalam hak dan kewajiban, serta meningkatkan peran serta masyarakat jasa konstruksi.

Dikatakan lebih lanjut oleh H.M. Nurnas bahwa UUJK tersebut merupakan era baru bagi jasa konstruksi nasional karena dengan semangat pemberdayaan masyarakat jasa konstruksi yang menjiwai UUJK serta telah dibentuknya Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi tingkat Nasional (LPJK-N) pada tanggal 9 Agustus 1999 dan pada tingkat Daerah (LPJK-D) Sumatera Barat pada tanggal 23 Mei 2000 merupakan inisiatif asosiasi perusahaan yang ada pada waktu itu adalah Gapensi, AKLI, Inkindo, Akaindo dan asosiasi profesi, Pati, IAI dan PII bersama Kanwil PU Sumatera Barat.

Nurnas meminta agar UU nomor : 18/1999 dan PP nya dijadikan acuan dalam pelaksanaan pekerjaan dibidang Jasa Konstruksi, termasuk dalam proses pelelangan yang sebagaimana diamanatkan dalam PP 29 pasal 14 ayat 3 dalam rangka pelaksanaan pekerjaan Jasa Konstruksi yang pembiayaannya dibebankan pada anggaran negara yang meliputi APBN/APBD maupun bantuan luar negeri ditetapkan dengan Keputusan Presiden dengan tetap berpedoman pada ketentuan dalam peraturan pemerintah. Dikatakan pula oleh Nurnas bahwa sejak dikukuhkannya LPJK-D Provinsi Sumbar tanggal 23 Mei 2000 dalam konvensi masyarakat jasa konstruksi di Kanwil PU, dengan berbekal semangat *fi sabilillah*, dan saldo minus,

LPJK-D Sumatera barat dalam kiprahnya telah berhasil memulai melakukan penggantian TDR menjadi SBU dan juga menciptakan iklim yang kondusif melalui fatwa-fatwa teknis, penyamaan persepsi terhadap Keppres 18/2000 waktu itu dan lain-lain. Untuk Keppres 80/2003 juga telah dilaksanakan sosialisasi pada tahun 2004.

Disamping itu Nurnas menjelaskan bahwa sejak terbentuknya LPJK-D Provinsi Sumatera Barat sampai saat ini perkembangan asosiasi telah menunjukkan angka yang cukup signifikan baik asosiasi perusahaan maupun asosiasi profesi.

Perkembangan asosiasi ini diharapkan dapat menciptakan lingkungan yang kondusif bagi anggotanya dalam menuju kegiatan usaha yang profesional, berintegritas, komprehensif serta siap menghadapi persaingan bebas. Cukup banyak asosiasi yang mendapatkan akreditasi untuk melayani sertifikasi para anggotanya. Hal tersebut patut disukuri. Namun bila sertifikat yang diterbitkan atas dasar data yang tidak benar dan tidak valid asal diterbitkan, maka akreditasi asosiasi tersebut akan dicabut kembali.

Ketua umum LPJK-D mengharapakan LPJKN segera merealisasikan bakuan kompetensi untuk SKA dan SKT agar tahun 2006 dapat dilaksanakan dengan berbasis azas nyata, karena SKA-P/ SKT-P yang telah ada sekarang ini tidak berlaku lagi setelah tanggal 31 September 2005 kecuali SKA yang telah diterbitkan oleh asosiasi profesi tahun 2005.

Saran dan usulan

Dalam diskusinya para peserta menyampaikan usulan dan saran :

- Diusulkan adanya pedoman penyusunan Peraturan daerah untuk Penerbitan Ijin Usaha Jasa Konstruksi (IUJK).
- Diusulkan Unit Pembina Jasa Konstruksi dapat dimasukkan pada Sekretariat Daerah Pemprov/ Pemkab/ Pemkot, mengingat salah satu tugas dari Sekretariat Daerah adalah menyelenggarakan Pembinaan. Untuk itu diperlukan Surat Edaran Menteri PU yang



Training of Trainers (TOT) Sosialisator Bidang Pengadaan, Mutu dan Jasa Konstruksi di Denpasar



Kembali Training of Trainers (TOT) Sosialisator Bidang Pengadaan, Mutu dan Jasa Konstruksi selama 4 (empat) hari di Denpasar dari tanggal 29 Agustus sampai dengan 1 September 2005 lalu yang diselenggarakan oleh BPKSDM. Penyelenggaraan TOT dimaksudkan untuk memenuhi banyaknya permintaan dari beberapa propinsi dalam rangka mempercepat proses sertifikasi nasional ahli pengadaan barang dan jasa pemerintah sehingga perlu dukungan SDM yang profesional. Kali ini pesertanya adalah utusan dari satminkal di lingkungan Departemen PU serta Dinas-Dinas PU/Kimpraswil di seluruh Propinsi di Indonesia sebanyak 57 orang.

Kepala BPKSDM, Iwan Nursyirwan dalam sambutannya mengatakan bahwa pelaksanaan TOT Bidang Pengadaan Jasa Konstruksi ini sebagai salah satu upaya agar pengadaan barang dan jasa konstruksi khususnya di Departemen PU, Dinas-Dinas PU/Kimpraswil di seluruh Indonesia serta masyarakat Jasa Konstruksi dapat memenuhi amanat UU No. 18 tahun 1999, PP No. 28,29,30 tahun 2000, Keppres No. 80 tahun 2003 serta peraturan pelaksanaannya.

Lebih lanjut Iwan Nursyirwan menjelaskan dengan adanya arus globalisasi, kebebasan mengemukakan pendapat serta berjalannya system demokrasi menghendaki peningkatan kinerja pemerintah dalam memberikan pelayanan prima kepada masyarakat.

Adanya perubahan sistem pemerintahan yakni desentralisasi yang tercantum dalam UU No. 32 tahun 2005 mengandung konsekuensi logis dialihkannya sebagian tugas dan kewenangan Pemerintah Pusat kepada Pemerintah daerah. Dengan demikian kewenangan Departemen

PU sebagai salah satu institusi dari Pemerintah Pusat lebih ditekankan untuk melakukan Pembinaan, Pemberdayaan dan Pengawasan.

Iwan mengharapkan TOT mempunyai cakupan yang sangat luas yaitu tidak hanya di Departemen PU namun juga Pemerintah Daerah serta Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Nasional dan Daerah, Asosiasi Perusahaan, Tenaga Ahli/ Terampil sehingga pemahaman kebijakan dan pembinaan jasa konstruksi dapat disebarluaskan secara nasional.

Disamping itu Iwan menegaskan perlunya meningkatkan pembinaan pengadaan jasa konstruksi dan peran serta Pemerintah Daerah untuk mengantisipasi dalam menghadapi banyaknya tuntutan masyarakat akan produk sarana dan prasarana pekerjaan umum yang memenuhi standar teknis dan administrasi.

Dalam pelaksanaannya, peserta TOT tersebut menerima 2 buah sertifikat, yaitu : sertifikat TOT itu sendiri yang dikeluarkan oleh Pusdiklat Departemen PU dan satu sertifikat lagi (sertifikat ahli pengadaan barang dan jasa pemerintah) dari Bappenas (bila peserta dinyatakan lulus).

Antusiasme peserta tampak pada saat mengikuti TOT tersebut, terlihat dari kehadiran (absensi) yang selalu 100% penuh pada masa pelatihan setiap harinya. Antusiasme juga tampak dari banyaknya pertanyaan-pertanyaan peserta yang mengakibatkan kewalahannya para instruktur TOT tersebut. Banyak dari pertanyaan-pertanyaan peserta tersebut merupakan studi kasus dari daerahnya masing-masing.

TOT Sosialisator tersebut ditutup oleh Wakil Kepala Dinas Pekerjaan Umum Propinsi Bali, Ir. Eko Sunyoto, MM. ♦

menyatakan sebagai Pembina Jasa Konstruksi di Pemprov/ Pemkab/ Pemkot berada dilingkungan Sekretariat Daerah.

- Kebijakan yang tertuang dalam Keppres nomor 80/ 2003 tentang dilaksanakannya sertifikasi ahli pengadaan barang/ jasa yang paling lambat pada tanggal 1 Januari 2006 harus dimiliki oleh pengguna jasa konstruksi dan penyedia jasa konstruksi serta panitia lelang, membuat kecemasan bagi aparat di Daerah. Sebagai contoh di Kabupaten Bukittinggi terdapat 30 Satker, dan 100 paket kegiatan. Padahal dari 30 Satker masing-masing terdapat 3 orang panitia lelang, sehingga diperlukan 90 orang tenaga panitia yang bersertifikat, serta 100 orang tenaga pengelola 100 paket kegiatan yang bersertifikat. Perlu adanya petunjuk untuk mengatasi hal tersebut.
- Disetujui adanya usulan penyelenggaraan Forum Jasa Konstruksi di Sumatera Barat, tetapi disarankan sebelum penyelenggaraan Forum, perlu diselenggarakan Lokakarya Jasa konstruksi, sehingga gagasan dan usulan-usulan dari para penyedia dan pengguna jasa konstruksi di daerah dapat ditampung sebagai bahan kebijakan Gubernur untuk dapat disampaikan dalam Forum Jasa Konstruksi. Dengan demikian terjadilah tertib dalam penyelenggaraan pembinaan jasa konstruksi di daerah.
- Diseminasi dan Sosialisasi peraturan perundang-undangan jasa konstruksi beserta PP nya perlu diselenggarakan secara berkesinambungan agar pembinaan jasa konstruksi dapat terselenggara dengan baik.
- Dalam pelaksanaan paket pekerjaan yang bersumber dari dana loan peraturan yang dipergunakan adalah kesepakatan (loan agreement).
- Norma Standar Pedoman dan Manual (NSPM) yang diterbitkan oleh Badan Pembinaan Konstruksi dan SDM disebarluaskan sampai ketinggian Kabupaten/ Kota melalui Unit Pembina Konstruksi yang ada di Provinsi. ♦



Putra - Putri Karyawan Gol I, II dan Harian sebanyak 80 orang, di lingkungan Badan Pembinaan Konstruksi dan Sumber Daya Manusia (BPK-SDM) menerima bantuan peduli pendidikan dari Ibu Djoko Kirmanto, selaku Penasehat Dharma Wanita Persatuan Departemen PU. Bantuan biaya pendidikan dimaksud diberikan dalam rangka HUT Kemerdekaan Republik Indonesia ke 60. Hal tersebut dikatakan Ketua Dharma Wanita Persatuan BPK-SDM, Ibu Iwan Nursyirwan Diar, di Jakarta (25/8).

Lebih lanjut dikatakan oleh Ibu Iwan Nursyirwan Diar, bahwa mengingat salah satu Pusat di BPK-SDM berada di Bandung, maka untuk penyerahan bantuan pendidikan kepada putra-putri di lingkungan Pusat Pembinaan Kompetensi dan Teknik Konstruksi akan diserahkan secara langsung oleh Ketua Dharma Wanita Persatuan BPK-SDM di Bandung pada tanggal 26 Agustus 2005.

Makna bantuan ini menurut Ibu Iwan adalah merupakan semangat yang diambil dari spirit perjuangan Kemerdekaan Negara Republik Indonesia serta kepedulian dan kekeluargaan di lingkungan keluarga besar Departemen PU.

Ketua Dharma Wanita Persatuan Departemen PU, Ibu Rustam Syarif, mengatakan bahwa dana peduli



80 Orang Putra-Putri Karyawan di lingkungan Badan Pembinaan Konstruksi dan SDM

Menerima Bantuan Peduli Pendidikan

pendidikan ini diperoleh dari sumbangan Bapak Menteri PU, dari Bapak-Bapak disetiap Satminkal serta dari Ibu-Ibu Anggota Dharma Wanita Persatuan Departemen PU.

Dalam kesempatan tersebut Ibu Rustam mengucapkan rasa terima kasih untuk segala bantuan pikiran, tenaga maupun dana yang diberikan oleh Bapak-Bapak dan Ibu-Ibu di

lingkungan Departemen PU pada umumnya serta di lingkungan BPK-SDM khususnya. Kegiatan ini merupakan pelaksanaan salah satu misi dari Dharma Wanita Persatuan Departemen PU yakni "Mensejahterakan Anggota dan Keluarganya".

Pada acara penyerahan bantuan dimaksud, Pengurus Dharma Wanita Persatuan Departemen PU mendapatkan masukan dari para karyawan yang hadir antara lain, Bapak Warijan Karyawan Sekretariat BPK-SDM, menyampaikan sarannya agar putra-putri golongan III mentok juga mendapatkan bantuan biaya pendidikan. Begitu pula putra-putri karyawan yang berprestasi meskipun orang tuanya sudah menduduki golongan III/a ataupun III/b. Sedangkan putra-putri yang sudah kuliah diharapkan juga mendapatkan bantuan pendidikan tersebut. •





STRATEGI PEMBIAYAAN DALAM PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN

Oleh
Papra Antomi

ABSTRAK

Efektivitas penggunaan dana untuk membiayai infrastruktur jalan selama ini tidak seperti yang diharapkan. Sementara ketersediaan dana untuk membiayai pembangunan infrastruktur tersebut selalu saja kurang dan menjadi permasalahan yang cukup serius. Untuk menutupi kekurangan pembiayaan ini, pemerintah selalu cenderung memilih alternatif termudah, misalnya dengan melakukan peminjaman dana dari luar negeri, mengurangi subsidi serta meningkatkan sektor perpajakan. Sebenarnya strategi yang terbaik bagi pemerintah untuk meningkatkan kemampuan pembiayaan adalah dengan mengefektifkan anggaran yang tersedia melalui perbaikan beberapa kebijakan dalam sistem pengelolaan keuangan proyek. Masalah kurang efektifnya pola pembiayaan baik dalam perencanaan maupun pengawasan, perkiraan satuan harga dan volume pekerjaan yang terlalu tinggi, potongan dana fisik yang berlebihan, prioritas pembangunan yang didominasi oleh aspek sosial dan politis. Semuanya dapat diatasi jika pemerintah benar-benar menerapkan prinsip efisiensi, efektifitas, terbuka, transparan, adil, dan akuntabel yang tertuang dalam Keppres No.80 Tahun 2003 pasal 3 secara terukur. Percerminan prinsip-prinsip ini secara terukur dapat diwujudkan melalui strategi, memperdayakan aparatur pemerintah dalam perencanaan dan pengawasan, meminta garansi konstruksi kepada kontraktor, membentuk tim pemeriksa gabungan untuk mengevaluasi kesesuaian antara perencanaan dan pelaksanaan, memanfaatkan media masa secara optimal, dan menyediakan papan informasi yang memuat data proyek secara lengkap pada saat pelaksanaan fisik dilakukan.

Kata-kata kunci: Pemborosan, Pembiayaan, Jalan, Pemerintah, Strategi, Masyarakat

1. PENDAHULUAN

Selama ini iklim perekonomian bangsa sangat memprihatinkan, ketersediaan dana untuk membiayai infrastruktur jalan telah menjadi permasalahan yang cukup serius, ditambah lagi terjadi inefisiensi atau kebocoran pengelolaan dana APBN hingga mencapai 30 persen. (Rais, 2002). Ditengah kondisi yang serba kekurangan ini, perlu dirumuskan kebijakan yang adil antara pemerintah dan masyarakat. Jangan sampai kebijakan untuk mendapatkan dana pembiayaan infrastruktur tersebut, justru kembali membebani masyarakat, seperti dengan meningkatkan sektor perpajakan.

Di era otonomi, ada beberapa titik rawan yang di khawatirkan dari aspek implementasi kebijakan Pemerintah Daerah dalam pengelolaan keuangan, yaitu kemungkinan terjadinya pungutan-pungutan yang membabi buta, atau bersifat markisme finansial dengan alasan optimasi pendapatan daerah; high cost economy dalam bentuk Korupsi, Kolusi, Nepotisme dan Kroniisme (KKNK), yang pada akhirnya timbul konflik antara daerah menyangkut pembagian hasil pungutan, bangkitnya egosentrisme di tiap-tiap daerah yang dapat mengakibatkan disintegrasi (Ismawan, 2002). Karena sebagian besar pengeluaran Pemerintah Daerah belum berorientasi pada kinerja dan kepentingan publik, masih berorientasi jangka pendek, tidak proaktif untuk mengeliminasi sumber pemborosan keuangan daerah dan tidak adanya pengetahuan yang memadai mengenai sifat biaya, maka berkembang berbagai kebijakan untuk meningkatkan jumlah dan jenis perpajakan di daerah. Berdasarkan sebuah penelitian, saat ini telah muncul 44 jenis pemungutan pajak baru yang diterapkan di berbagai daerah secara berlebihan, dan bahkan tidak pantas sebagai upaya untuk meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD), sehingga dapat mengancam perekonomian makro (Mardiasmo. 2002). Oleh karena

itu, pengadaan pajak dan retribusi baru perlu dipertimbangkan secara hati-hati, sehingga tidak menimbulkan gejolak di masyarakat, yang pada gilirannya akan mendistorsi kegiatan perekonomian daerah yang bersangkutan. Penciptaan suatu jenis pajak selain memperhatikan kriteria-kriteria perpajakan yang berlaku secara umum, juga perlu mempertimbangkan ketepatan suatu jenis pajak sebagai pajak daerah, karena pajak daerah yang baik akan mendorong peningkatan pelayanan publik, yang pada gilirannya akan meningkatkan kegiatan perekonomian daerah yang bersangkutan. (Jane dkk. 2002).

Alternatif yang terbaik untuk mengatasi kekurangan dana dalam pembiayaan dan menghindari penciptaan jenis pajak baru, adalah dengan melakukan terobosan beberapa kebijakan baru dalam penanganan proyek jalan itu sendiri, yaitu berupa penerapan strategi pembiayaan dalam pembangunan infrastruktur jalan yang mengacu kepada Keppres No.80 Tahun 2003 pasal 3 secara lebih terukur. Dengan demikian diharapkan pemerintah menjadi lebih mandiri, karena dengan mengefesienkan dan mengefektifkan anggaran yang tersedia, pemerintah akan memperoleh kelebihan dana yang cukup berarti, dan nantinya dapat dipergunakan kembali untuk pembangunan pada sektor tersebut. Pemborosan maupun penyimpangan yang disebabkan oleh faktor sosial dan politik, kurang efektifnya perencanaan maupun pengawasan, perkiraan satuan harga dan volume pekerjaan yang terlalu tinggi serta potongan dana fisik yang berlebihan, dapat segera diatasi dengan mengedepankan prinsip efisiensi, efektifitas, transparan, adil, serta akuntabel sebagaimana yang tertuang dalam Keppres No.80 Tahun 2003 Pasal 3. Strategi-strategi yang diterapkan sebagai implementasi dari isi Keppres tersebut adalah, memasang papan informasi yang memuat data proyek secara lengkap, memperdayakan aparatur

pemerintah baik dalam perencanaan maupun pengawasan, peralihan tugas dan tanggung jawab konsultan, garansi konstruksi, membentuk tim pemeriksa gabungan, dan memanfaatkan media masa sebagai sarana komunikasi pemerintah dan masyarakat secara optimal.

Memperhatikan kondisi keuangan yang ada, maka selain prinsip-prinsip pelaksanaan konstruksi sebagaimana yang dimaksud dalam Keppres tersebut diatas, pemerintah perlu menseleksi secara ketat semua pembiayaan proyek infrastruktur jalan yang belum dilaksanakan, dan sedapat mungkin dibatalkan kalau ada indikasi jelas, bahwa pelaksanaan akan tertunda lama, atau proyek memang dirancang sekadar untuk KKN, sehingga tidak bermanfaat. Banyak kasus tentang adanya kredit luar negeri yang diciptakan dan direkayasa melalui studi kelayakan yang diborongkan kepada perusahaan yang sebenarnya miliknya sendiri, tapi di atasnamakan kerabat atau sahabatnya dengan fee yang sangat tinggi. Tujuannya memang memperoleh fee ini, sehingga pelaksanaannya tidak lagi dipedulikan. Oleh karena itu, maka banyak kredit yang lama sekali tidak dapat diserap akibat proyek tidak dapat terlaksana, padahal untuk kredit yang tidak terpakai itu, pemerintah harus membayar commitment fee secara terus menerus (Gie, 2004).

Di beberapa Negara maju seperti Jepang, Inggris, Amerika Serikat, Prancis, KKN tidak dapat tumbuh subur, hal ini disebabkan oleh sistem kehidupan masyarakat yang demokratis, dimana kontrol parlemen sangat kuat, dan dalam penyelenggaraan negara mengedepankan transparansi, profesionalisme, akuntabilitas, supremasi hukum dan perlindungan hak asasi manusia. Kelima ciri tersebut merupakan kunci keberhasilan untuk dapat menciptakan suatu pemerintah yang bersih dan berwibawa atau good governance (Atmasasmita. 2004).

2. FAKTOR PENYEBAB PEMBOROSAN DANA INFRASTRUKTUR JALAN

Mencermati kebijakan dalam pengelolaan dana infrastruktur jalan dewasa ini, masih ditemukan beberapa kelemahan seperti, perhitungan harga konstruksi yang relatif cukup tinggi, konsultan yang kurang berfungsi, prioritas proyek yang kurang tepat, dan banyaknya potongan yang tidak resmi pada dana proyek. Jika dikaji dan dikaitkan dengan kerusakan dini pada struktur jalan serta banyaknya ruas jalan yang belum tertangani, maka kelemahan inilah sebagai penyebab utama, mengapa pemerintah selalu saja kekurangan dana untuk membiayai infrastruktur jalan.

Kebijakan menaikkan harga material dalam standar harga satuan pada tahun penyusunan anggaran, adalah sebagai upayaantisipasi pemerintah daerah untuk mengurangi resiko kontraktor dari kerugian pada tahun pelaksanaan, apabila terjadi perubahan harga bahan. Selain itu, penyusunan standar harga satuan juga berdasarkan pertimbangan angkutan dan pajak bahan material, sehingga harga dapat bervariasi walaupun dalam satu propinsi atau kabupaten. Namun sayangnya kebijakan yang sudah tertuang dalam dokumen standar harga satuan, dimanfaatkan sebesar-besarnya oleh oknum tertentu tanpa memperhatikan lagi faktor yang menjadi dasar penetapannya. Artinya, walaupun tidak terjadi perubahan harga material dipasaran, namun acuan tetap pada standar yang telah ditetapkan, bahkan patokan harga diambil maksimal untuk menyusun Engineer Estimate (EE) dan Owner Estimate (OE) tanpa memperhitungkan lagi lokasi keberadaan proyek. Selain itu, memperbesar anggaran proyek dilakukan juga dengan cara menaikkan satuan harga analisa pekerjaan konstruksi, yaitu dengan tidak mengurangi perhitungan keberadaan alat berat dalam analisa baku yang ditetapkan, padahal kenyataannya peralatan

tersebut tidak harus digunakan, bahkan tidak dimiliki oleh pihak kontraktor dalam pelaksanaan konstruksi.

Disisi lain, biaya yang dianggarkan untuk konsultan juga menjadi permasalahan. Sejumlah dana yang diperuntukan sebagai biaya perencanaan dan pengawasan, justru peran dan fungsi konsultan khususnya di daerah, hanya sekedar formalitas, serta sangat tergantung kepada penentu kebijakan. Hal ini dibuktikan dengan banyaknya proyek-proyek infrastruktur jalan di daerah yang diawasi oleh konsultan, tidak menghasilkan mutu pekerjaan fisik sebagaimana yang diharapkan. Dalam perencanaan / pengawasan konsultan hanya sekedar nama dan tanda tangan saja, sebaliknya yang membuat perencanaan, termasuk gambar-gambar maupun pengawasan adalah tenaga dari staf pemerintah. Keterlibatan konsultan cenderung berdasarkan lobi, dan dimanfaatkan sebesar-besarnya hanya sebagai perisai / strategi bagi penentu kebijakan, untuk memperoleh sumber dana secara illegal, mudah dan terlindungi. Efeknya adalah terjadi pengurangan dana, yang mempengaruhi kinerja pengawasan dari konsultan itu sendiri.

Penentuan prioritas lokasi proyek jalan juga merupakan hal yang sangat pokok, karena selain harus mempertimbangkan kebutuhan daerah juga harus berdasarkan pertimbangan teknis atau kondisi kerusakan yang erat kaitannya dengan efektivitas pembiayaan. Sayangnya dalam beberapa kasus di daerah, aspek sosial merupakan pertimbangan yang sangat dominan dalam menentukan lokasi pembangunan jalan, karena adanya kekhawatiran dari para penentu kebijakan terhadap iklim masyarakat setempat, yang terlalu agresif mempermasalahkan mutu konstruksi yang akan dikerjakan. Hal ini mengakibatkan kerusakan jalan di wilayah tersebut tidak dapat segera ditangani, sehingga kerusakan menjadi lebih parah dan berlarut-larut. Disisi lain aspek politik juga cenderung

diprioritaskan, karena pengaruh DPRD yang sangat dominan mempengaruhi kebijakan Pemerintah Daerah, sehingga tidak jarang konstruksi jalan yang masih baik malah ditingkatkan terus, sementara yang sudah rusak dibiarkan saja.

3. STRATEGI PENGELOLAAN DANA INFRASTRUKTUR JALAN

Berdasarkan Keppres No.80 Tahun 2003 Pasal 3, prinsip-prinsip dasar pelaksanaan pengadaan barang / jasa pemerintan harus mencerminkan efisiensi, efektifitas, terbuka dan bersaing, transparan, adil, serta akuntabel. Prinsip efisien artinya, dengan dana dan daya yang terbatas pelaksanaan pengadaan dapat dipertanggung jawabkan serta terlaksana dalam waktu yang singkat. Selanjutnya prinsip efektif artinya, pengadaan tersebut harus sesuai dengan kebutuhan dan dapat memberikan manfaat yang besar. Sedangkan prinsip akuntabel berarti, pelaksanaan pengadaan harus mencapai sasaran baik fisik, keuangan maupun manfaat bagi kelancaran tugas umum pemerintah maupun pelayanan masyarakat.

Mengacu kepada prinsip-prinsip yang terdapat dalam Keppres No.80 Tahun 2003 Pasal 3, maka perlu dilakukan pengendalian aktivitas, yaitu dengan pemilihan aktivitas, pengurangan aktivitas, dan penghilangan aktivitas serta fungsi yang tidak menambah nilai bagi kesejahteraan masyarakat, atau justru membebani anggaran. Pilihan aktivitas artinya pada strategi yang berbeda memerlukan aktivitas yang berbeda sedangkan aktivitas yang berbeda akan menyebabkan biaya yang berbeda. Pemerintah daerah hendaknya memilih strategi yang memerlukan biaya terendah untuk mencapai tujuan pemerintah daerah. Sedangkan pengurangan aktivitas mencerminkan pengurangan biaya dari pengurangan waktu dan sumber dana yang digunakan. Pendekatan pengurangan aktivitas dimaksudkan untuk perbaikan efisiensi, dengan catatan aktivitas

yang dikurangi adalah aktivitas yang tidak menambah nilai bagi kesejahteraan masyarakat. Karakteristik dari strategik Pemerintah Daerah dalam pengurangan biaya harus bersifat jangka panjang, yaitu agar penurunan biaya menjadi budaya organisasi dan mampu bertahan lama, berkelanjutan yang berfokus pada pelayanan masyarakat, proaktif serta adanya keseriusan manajemen puncak dalam menentukan program pengurangan biaya. (Mardiasmo.2002).

Strategi pengendalian aktivitas dalam penanganan proyek infrastruktur jalan, dapat dikembangkan melalui peningkatan nilai efisiensi, efektifitas dan akuntabel, yaitu dengan memperdayakan aparatur pemerintah dalam perencanaan maupun pengawasan, mengalihkan tugas dan tanggung jawab konsultan, garansi konstruksi dan membentuk tim pemeriksa gabungan. Selanjutnya prinsip terbuka dan bersaing maupun prinsip adil/tidak diskriminatif dapat ditingkatkan dengan memanfaatkan media masa sebagai sarana komunikasi antara pemerintah dengan masyarakat. Sedangkan prinsip transparansi dalam pelaksanaan proyek infrastruktur jalan dengan memasang papan informasi yang memuat data proyek secara lengkap.

3.1 Memberdayakan Aparatur Pemerintah Dalam Perencanaan dan Pengawasan

Sebagai upaya mengefisienkan dana dan memanfaatkan daya yang tersedia, maka perlu diefektifkan tenaga kerja yang sudah diserap oleh pemerintah. Pegawai negeri yang ada harus dimanfaatkan secara optimal, jangan sampai keberadaannya justru hanya membebani anggaran. Pegawai negeri yang ada perlu ditetapkan tugas dan tanggung jawabnya secara jelas, sehingga dapat berfungsi dan terdistribusi secara merata

sesuai dengan potensi yang dimiliki. Salah besar, jika pemerintah masih memanfaatkan sumber daya diluar institusi pemerintah, seperti tenaga honor dan tenaga konsultan, karena akan terjadi tumpang tindih biaya tenaga kerja. Diakui memang ada di beberapa daerah, jumlah pegawai negeri yang berpotensi masih terbatas, namun bukan berarti memperdayakan tenaga honor dan konsultan untuk membantu tugas pemerintah dapat dibenarkan, karena masalah tersebut masih dapat ditempuh dengan solusi mutasi pegawai atau jalur pendidikan. Beberapa kasus di daerah, banyak pegawai negeri yang tidak melakukan aktivitas dikantor sebagaimana mestinya, seperti hanya bermain game, duduk-duduk sambil baca koran, nongkrong diwarung kopi, berjudi di kantor, ngobrol-ngobrol sesama teman, dan bekerja diluar kantor pada jam dinas, sementara tenaga honor dimanfaatkan untuk menggantikan tugasnya. Kondisi ini mencerminkan pemborosan keuangan pemerintah, lemahnya ketegasan dan keseriusan untuk memperbaiki iklim perekonomian, yang nanti ujung-ujungnya akan mempersulit pendanaan.

Sedangkan alasan menerima tenaga honor untuk membantu

penyerapan tenaga kerja, bukanlah alternatif yang menguntungkan secara global, sebab sisi lain akan berdampak terjadinya pemborosan keuangan pemerintah dan akhirnya kembali membebani rakyat. Dengan efisiensi penggunaan anggaran sebagaimana maksud diatas, maka dengan sendirinya akan meningkatkan kemampuan pemerintah untuk berinvestasi, dengan demikian akan memberi dua keuntungan, pertama peningkatan pembiayaan infrastruktur dan kedua, memberi celah berdirinya perusahaan baru atau perluasan perusahaan yang telah ada, sehingga dapat menampung tenaga kerja yang tersedia.

3.2 Pengalihan Tugas dan Tanggung Jawab Konsultan

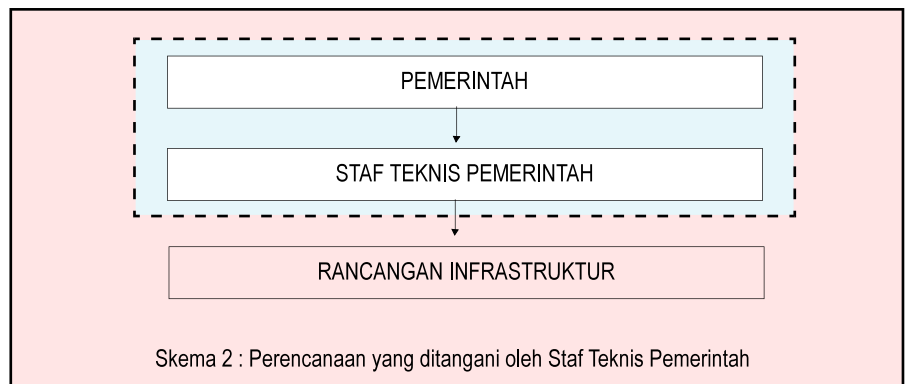
Pemerintah perlu melakukan terobosan kebijakan dengan mengalihkan fungsi dan peran konsultan. Artinya, pemerintah tidak perlu lagi membayar konsultan baik dalam perencanaan maupun pengawasan fisik proyek. Hal ini bertujuan untuk mengefisienkan anggaran yang tersedia, mengoptimalkan kinerja aparatur pemerintah dan menghindari penyalahgunaan keuangan oleh pihak tertentu yang mengatas namakan biaya untuk konsultan. Perencanaan dan



pengawasan fisik proyek dilaksanakan secara langsung oleh pemerintah dengan menggerakkan seluruh staf yang ada. Jadi kedudukan konsultan adalah sebagai mitra kerja yang dibayar oleh kontraktor, untuk membantu mengatasi kesulitan penyelesaian fisik pekerjaan, sehingga dapat tepat waktu, dan mampu meningkatkan keuntungan bagi pihak kontraktor.

Pertimbangan logis lainnya adalah, jika konsultan yang dibiayai oleh pemerintah selain melakukan pengawasan, juga memberikan pengarah teknis kepada kontraktor, jelas adalah keliru, karena kontraktor sudah dianggap mampu dan harus langsung diberi hukuman finansial jika terbukti melakukan kesalahan, bukan malah sebaliknya, pemerintah harus mengeluarkan dana sampai dua kali, yaitu dana untuk fisik proyek dan dana untuk membina kontraktor.

Skema 1 adalah perencanaan infrastruktur jalan yang ditangani oleh konsultan berdasarkan kontrak kerja dengan pemerintah. Dalam waktu, biaya yang telah disepakati, konsultan bertanggung jawab menyelesaikan perencanaan-perencanaan teknis yang dipesan oleh pemerintah, dan dibayar berdasarkan kemajuan p e r e n c a n a a n n y a .



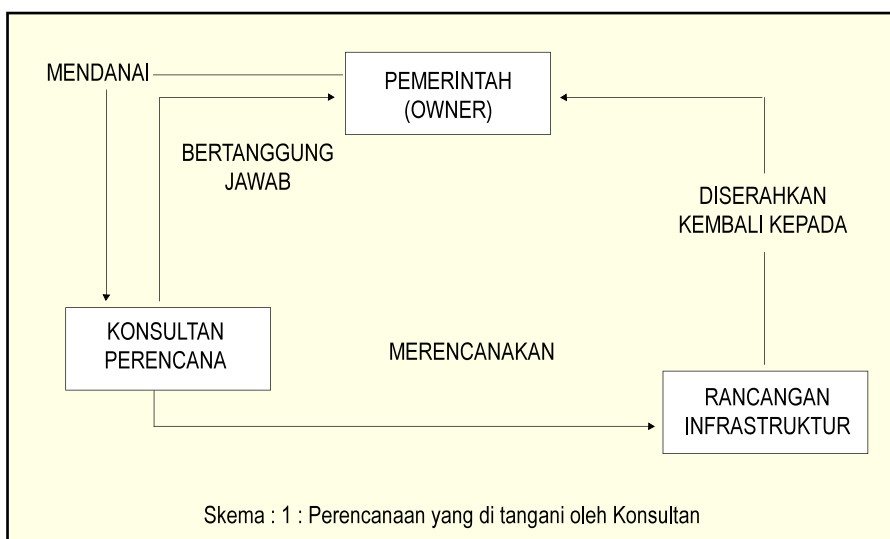
Skema 2 : Perencanaan yang ditangani oleh Staf Teknis Pemerintah

Kelemahannya adalah, selain peran aparat pemerintah dalam perencanaan tidak berfungsi, besar kemungkinan dapat memberikan kesempatan kepada pemegang kebijakan memanfaatkan konsultan untuk mengeruk keuntungan, baik pada saat penentuan pemenang konsultan, maupun dalam perencanaan karena struktur pertanggung jawaban dalam perencanaan yang lebih kompleks. Hal ini menyebabkan kesulitan pengawasan intern pemerintah, karena jika terjadi penyimpangan, maka penanggung jawab proyek dan konsultan perencana akan saling menyalahkan.

Skema 2 adalah perencanaan infrastruktur yang tidak ditangani oleh konsultan tetapi oleh staf teknis pemerintah sendiri, keuntungannya adalah pemerintah tidak mengeluarkan anggaran yang terlalu besar, seperti yang diperuntukan kepada konsultan. Sebaliknya kelemahannya adalah,

pemerintah harus memiliki staf teknis yang cukup berpotensi dan indikasi KKN yang sulit dibendung antara pihak pemerintah dengan kontraktor. Oleh karena itu, perlu didukung oleh strategi-strategi lainnya seperti, memasang papan informasi yang memuat data proyek secara lengkap, membentuk tim pemeriksa gabungan saat akan termin, memanfaatkan media masa secara optimal dan meminta garansi konstruksi kepada pihak kontraktor.

Skema 3 adalah skema yang menunjukkan pemerintah membiayai konsultan dalam melakukan pengawasan kepada kontraktor. Dalam hal ini terkesan, pemerintah telah mendanai dua program pada waktu yang bersamaan, yaitu biaya fisik dan biaya jasa. Kelemahannya adalah, pertama terjadi pemborosan anggaran, kedua pemerintah tidak memberdayakan fungsi pegawai yang tersedia, ketiga ketika pada masa akhir proyek, pihak pemerintah juga tetap melakukan pemeriksaan fisik, sehingga terjadi tumpang tindih pembiayaan dalam pengawasan, keempat struktur pertanggungjawaban tidak terarah pada satu pihak, artinya jika terjadi kesalahan pada konstruksi, maka yang terkait adalah pihak kontraktor dan konsultan, kelima dalam kenyataannya selain melakukan pengawasan, konsultan dilapangan lebih banyak memberikan arahan teknis maupun pembinaan kepada kontraktor, hal ini adalah keliru,



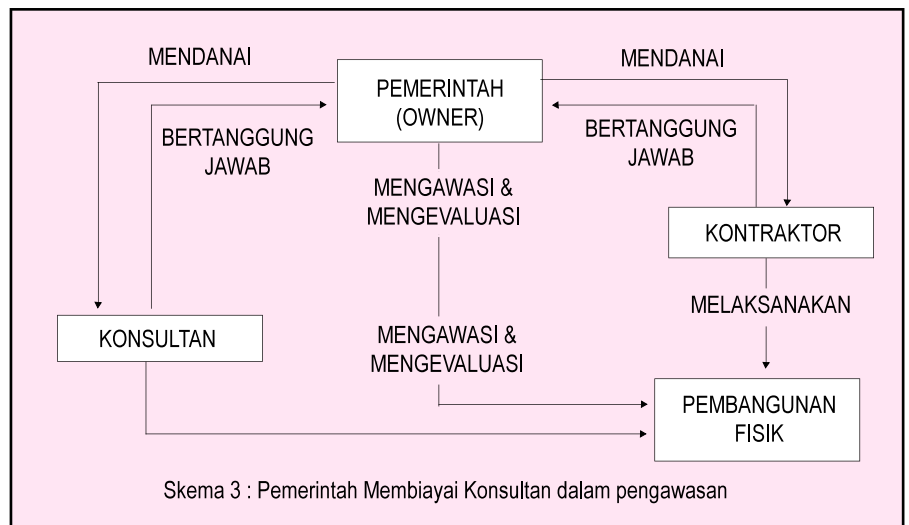
Skema : 1 : Perencanaan yang di tangani oleh Konsultan

karena tidak wajar pemerintah harus mengeluarkan dana untuk meningkatkan kemampuan kontraktor melalui jasa konsultan, namun yang lebih tepat adalah kontraktor sendirilah yang harus mengeluarkan dana agar dapat dibina.

Skema 4 adalah skema yang menunjukkan pemerintah tidak lagi membiayai konsultan dalam melakukan pengawasan, tetapi konsultan justru membantu kontraktor dalam pengelolaan teknis pekerjaan konstruksi. Dalam hal ini tentunya konsultan dibiayai oleh kontraktor. Beberapa aspek yang menguntungkan pemerintah adalah tidak terjadi pemborosan anggaran, kedua pemerintah dapat memberdayakan fungsi pegawai yang tersedia untuk melakukan pengawasan langsung, ketiga tidak terjadi tumpang tindih pembiayaan dalam pengawasan dan keempat adalah struktur pelimpahan tanggung jawab lebih terarah kepada pihak kontraktor.

3.3 Garansi Konstruksi

Sehubungan dengan sistim kontrak dinegara kita yang masih kuno, yaitu jaminan waktu pemeliharaan pekerjaan dari kontrak relatif singkat (beberapa bulan saja), maka

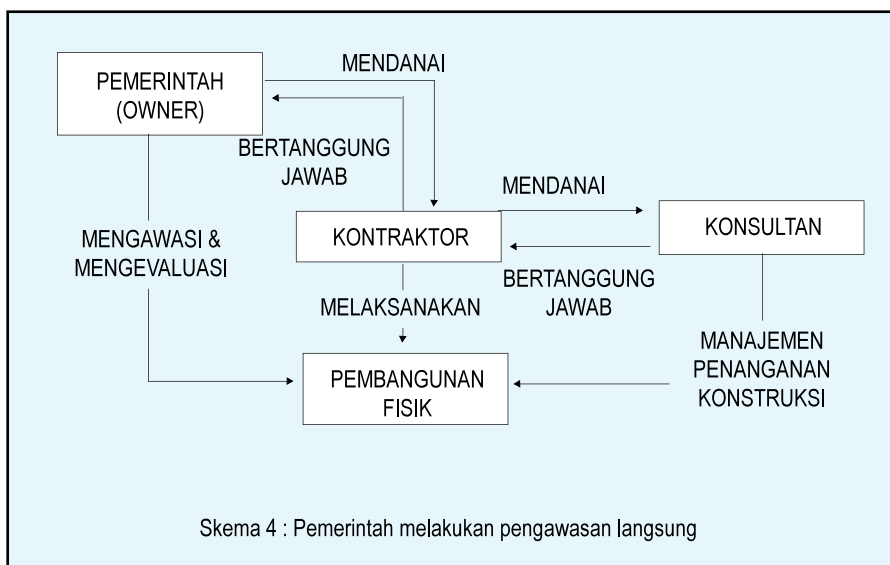


kontraktor cenderung tidak memperhatikan kualitas fisik sebagaimana yang ditetapkan. Sistim kontrak seperti ini jelas memberikan keuntungan yang cukup besar kepada pihak kontraktor, karena kerusakan infrastruktur jalan yang telah dikerjakan akan lebih besar kemungkinan terjadi diatas satu tahun, sehingga sia-sia saja jika jaminan pekerjaan oleh kontraktor hanya beberapa bulan atau dibawah satu tahun saja. (Sjahdanulirwan dkk, 2003). Oleh karena itu, untuk meningkatkan pertanggung jawaban kontraktor terhadap kualitas fisik, perlu dibuat suatu kebijakan, berupa jaminan/garansi kualitas fisik proyek dari pihak pelaksana/kontraktor kepada pemerintah selaku pemilik proyek, lebih dari satu tahun.

Jaminan hasil pelaksanaan suatu pekerjaan dari pihak kontraktor kepada pemilik proyek, dapat dilakukan dalam bentuk Performance Bonds atau Contract Bonds, yaitu apabila kontraktor tidak dapat melaksanakan kewajibannya sebagaimana yang disepakati, maka pihak bank akan mengganti kerugian kepada pihak pemilik proyek berdasarkan jaminan yang telah diberikan oleh pihak kontraktor kepada bank. (Munir .1997)

3.4 Membentuk Tim Pemeriksa Gabungan

Untuk memastikan kebenaran dan kesesuaian penggunaan dana antara yang tertuang dalam perencanaan dengan realisasi program, perlu dilakukan audit atau pemeriksaan. Namun sayangnya, banyak kasus membuktikan masih kurang efektif jika dilakukan oleh satu atau dua lembaga saja terutama dalam menentukan kelayakan penggunaan dana dalam perencanaan maupun realisasi fisik. Oleh karena itu, perlu dibentuk tim pemeriksa gabungan yang terdiri dari tokoh masyarakat, Akademisi, LSM, Anggota Dewan, BPKP, Bawasda, Instansi terkait serta media masa untuk setiap kali melakukan audit atau usul pengambilan termin dari pihak kontraktor. Hal ini bertujuan meningkatkan mutu pengawasan, transparansi dan



mengurangi terjadinya KKN. Hasil pemeriksaan dituangkan dalam Berita Acara Pemeriksaan (BAP) dan ditandatangani oleh seluruh anggota tim, serta hasilnya dimuat dalam media masa berskala nasional maupun daerah dalam waktu yang relatif singkat.

3.5 Memanfaatkan Sarana Media Masa secara Optimal

Mengingat media masa dibaca oleh seluruh lapisan masyarakat, bahkan seluruh tanah air, maka harus dimanfaatkan secara optimal sebagai sarana untuk mengukur kinerja pemerintah. Media masa selain berfungsi menyampaikan informasi yang bersifat umum dari pemerintah, juga harus dimanfaatkan sebagai sarana tanya jawab antara pemerintah dan masyarakat. Artinya apapun permasalahan dari masyarakat atas kebijakan pemerintah, maupun sebaliknya jawaban pemerintah atas permasalahan tersebut, harus dituangkan secara tertulis melalui media masa. Dengan demikian, segala keluhan masyarakat maupun tingkat kebenaran jawaban dari pengambil kebijakan dapat dipertanggungjawabkan, terukur, tidak seenaknya saja, dapat dikontrol, serta dapat dijadikan bahan bukti apabila terdapat penyimpangan dari aturan yang seharusnya.

Pemanfaatan media masa dalam pembangunan infrastruktur jalan dapat berupa usul pembangunan prasarana jalan oleh masyarakat kepada pemerintah, jawaban pemerintah atas usul yang telah disampaikan, kebijakan-kebijakan lain dari pemerintah dalam pembangunan infrastruktur, dan pengumuman pelelangan

3.6 Menyediakan Papan Informasi Yang Memuat Data Proyek Secara Lengkap

Memaparkan data proyek secara lengkap pada papan



informasi akan membuat masyarakat setempat mengetahui seluk beluk biaya proyek secara lebih rinci dan dengan demikian secara tidak langsung akan membantu pemerintah dalam melakukan pengawasan. Pemaparan data proyek secara lengkap akan mengurangi keberanian pihak perencana semau-maunya melakukan kecurangan, seperti memperbesar harga satuan pekerjaan, merencanakan kubikasi material yang melebihi kebutuhan, maupun dalam hal menentukan jumlah dan jenis peralatan yang dipergunakan. Data-data proyek yang harus diinformasikan adalah, sumber dan total pembiayaan proyek, nama personil penanggung jawab proyek, nama perusahaan selaku pelaksana, pengawas lapangan, jenis, volume, harga satuan pekerjaan, harga material, jenis peralatan yang digunakan dalam pelaksanaan konstruksi, jangka waktu pelaksanaan, gambar rencana, perubahan pekerjaan yang telah disetujui, gambar kondisi fisik nol persen, dan keterangan yang harus diisi oleh penanggung jawab proyek tentang jumlah, tanggal termin yang telah diperoleh.

Keberadaan papan informasi proyek dapat menarik peran serta masyarakat untuk ikut mengontrol kebenaran perencanaan, maupun pelaksanaan fisik dari sejumlah anggaran yang dikontraskan. Hal ini diperkuat oleh pasal 8 dan 9 UU Nomor 28 Tahun

1999, tentang peran serta masyarakat yang ikut mewujudkan pemerintahan yang bersih, bebas dari korupsi, kolusi dan nepotisme yang berupa hak atas informasi, hak atas pelayanan yang adil, hak menyampaikan saran dan pendapat serta hak untuk memperoleh perlindungan hukum. (Prinst, 2002)

Berdasarkan Perjanjian Internasional tentang Hak-Hak Sipil dan Politik (International Convenan on Civil and Political Right), pasal 21 ayat 1, 2 dan 3 disebutkan, bahwa setiap orang memiliki hak untuk mengambil bagian didalam pemerintahan di negerinya, baik secara langsung maupun tidak langsung dan memiliki hak atas akses yang sama pada pelayanan publik serta kewenangan pemerintah harus berdasarkan keinginan rakyat. Dalam UU No.25 Tahun 1999 Pasal 27 ayat 2 disebutkan bahwa, informasi yang dimuat dalam sistem keuangan daerah, merupakan data terbuka yang dapat diketahui masyarakat. Dengan dasar tersebut berarti, masyarakat berhak untuk mendapatkan informasi dokumen pemerintah. Tidak ada alasan pemerintah pusat dan daerah untuk menutupi atau mempersulit masyarakat memperoleh dokumen tersebut, dan jika pemerintah belum bersifat terbuka untuk menginformasikan anggaran, maka tindakan tersebut bertentangan dengan hukum Peraturan Pemerintah No. 20

Tahun 2001 tentang Pembinaan dan Pengawasan Penyelenggaraan Pemerintah Daerah, pasal 18 ayat 1 dan 2 juga menyebutkan bahwa, masyarakat secara perorangan, kelompok atau dalam bentuk organisasi dapat melakukan pengawasan terhadap penyelenggaraan pemerintah daerah, baik secara langsung atau tidak langsung, lisan maupun tertulis yang berupa permintaan keterangan, pemberian informasi, saran dan pendapat kepada pemerintah,

strategi-strategi pengelolaan dana infrastruktur jalan sebagaimana yang tertuang dalam Keppres tersebut. Strategi memasang papan informasi yang memuat data proyek secara lengkap termasuk prinsip transparan, memperdayakan aparatur pemerintah dalam perencanaan dan pengawasan termasuk prinsip efisien, peralihan tugas dan tanggung jawab konsultan termasuk prinsip efektif, strategi garansi konstruksi dari pihak kontraktor

proyek dapat dilakukan dengan mengefektifkan tenaga kerja yang sudah diserap oleh pemerintah, sehingga dapat berfungsi dan terdistribusi secara merata sesuai dengan potensi yang dimiliki. Oleh karena itu, baik dalam perencanaan maupun pengawasan fisik proyek dapat dilaksanakan secara langsung oleh pemerintah dengan menggerakkan seluruh staf yang ada. Dan untuk memastikan kebenaran penggunaan dana dalam perencanaan dengan realisasi program, perlu dibentuk tim audit yang terdiri dari tokoh masyarakat, Akademisi, LSM, Anggota Dewan, BPKP, Bawasda, Instansi terkait serta media masa. Selanjutnya untuk meningkatkan pertanggungjawaban kontraktor terhadap kualitas fisik, maka perlu diterapkan garansi konstruksi lebih dari satu tahun.

Prinsip terbuka dan adil dapat diwujudkan dengan memanfaatkan media masa selain sebagai sarana informasi, juga harus sebagai sarana tanya jawab antara pemerintah dengan masyarakat, sehingga segala keluhan masyarakat dan tingkat kebenaran jawaban dari pengambil kebijakan dapat dipertanggungjawabkan, terukur, tidak seenaknya saja, dapat dikontrol, serta dapat dijadikan bahan bukti apabila terdapat penyimpangan dari aturan yang seharusnya.

Prinsip transparan dapat direalisasikan dengan strategi memaparkan data proyek secara lengkap pada papan informasi saat pelaksanaan fisik dilakukan. Hal ini bertujuan agar masyarakat setempat mengetahui seluk beluk biaya proyek secara lebih rinci, sehingga selain dapat membantu pemerintah dalam melakukan pengawasan pelaksanaan fisik, juga akan mengurangi keberanian pihak perencana semau-maunya melakukan kecurangan. ♦

Penulis : Karya Siswa Magister Teknik Pengelolaan Jalan dan Jembatan Departemen PU - Universitas Parahiyangan.

Tabel : Strategi Pelaksanaan Keppres No. 80 Tahun 2003 Pasal 3

Strategi	Prinsip					
	Efisien	Efektif	Terbuka dan Bersaing	Transparan	Adil & Tidak Diskriminatif	Akuntabel
Pemasangan papan informasi yg memuat data proyek secara lengkap				v		
Memperdayakan aparatur pemerintah dalam perencanaan dan pengawasan	v					
Peralihan tugas dan tanggung jawab konsultan		v				
Garansi konstruksi		v				
Membentuk tim pemeriksa gabungan	v	v		v		v
Memanfaatkan media masa			v	v	v	

pemerintah daerah, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) dan lembaga lainnya sesuai dengan tata cara yang ditetapkan dalam peraturan perundangan. Berdasarkan peraturan tersebut, maka tidak ada alasan dari pemerintah untuk menghalangi masyarakat baik secara perorangan, kelompok maupun organisasi dapat melakukan pengawasan atas penyelenggaraan pemerintah daerah (Mastuti. 2003).

Secara keseluruhan, menyediakan papan informasi yang memuat data proyek secara lengkap merupakan salah satu strategi pengembangan dari isi Keppres No.80 Tahun 2003 Pasal 3, yaitu prinsip transparansi. Tabel berikut adalah hasil ringkasan

termasuk prinsip efektif, membentuk tim pemeriksa gabungan termasuk prinsip efisien, efektif, transparan dan akuntabel, sedangkan strategi memanfaatkan media masa termasuk prinsip terbuka, transparan dan adil.

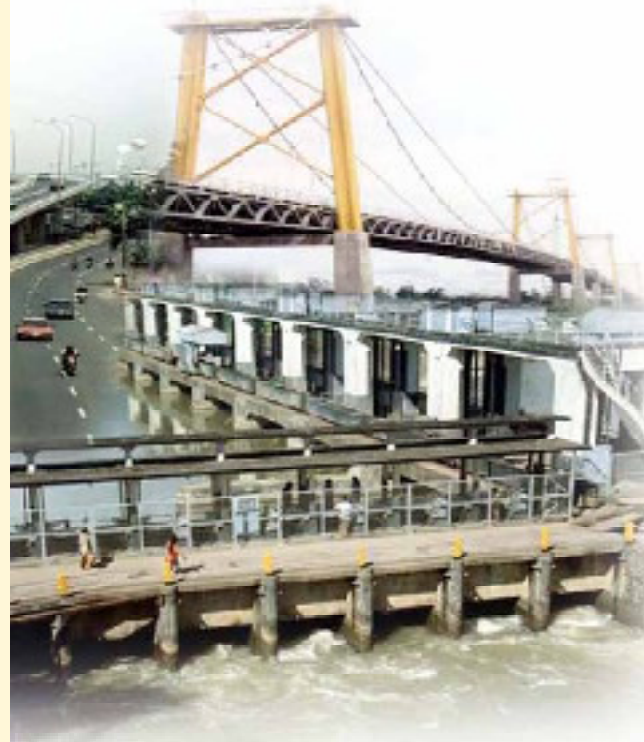
4. KESIMPULAN

Untuk mengatasi pemborosan maupun penyimpangan dana dalam pembiayaan infrastruktur jalan, perlu diterapkan prinsip efisiensi, efektifitas, terbuka dan bersaing, transparan, adil, serta akuntabel sebagaimana yang tertuang dalam Keppres No.80, Tahun 2003, pasal 3 secara lebih terukur.

Strategi untuk meningkatkan prinsip efisiensi, efektifitas dan akuntabel pada pelaksanaan

RUANG LINGKUP SEKTOR KONSTRUKSI

Oleh : Dadan Krisnandar



Konstruksi dapat didefinisikan sebagai proses untuk menjadikan sesuatu dari berbagai masukan yang dibutuhkan, atau dalam pengertian sempit dapat dikatakan bahwa hasil dari sebuah kegiatan konstruksi adalah berwujud fisik. Kegiatan konstruksi terdiri dari, penyelenggaraan kegiatan penyediaan bahan baku, sumber daya manusia dan teknologi, sumber daya keuangan dan proses dalam mengkombinasikan input produksi tersebut menjadi keluaran.

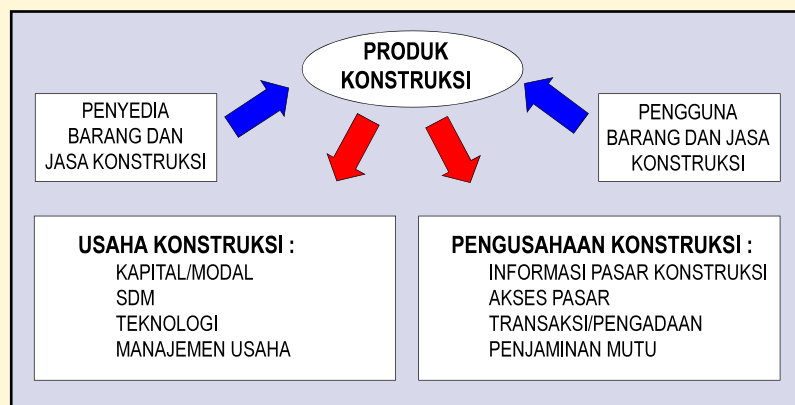
Ditinjau dari segi manfaat, hasil konstruksi dapat dibagi menjadi dua yaitu berupa barang publik dan barang privat. Barang publik dari kegiatan konstruksi dikenal dengan infrastruktur atau prasarana, sedangkan barang privat adalah yang kepemilikannya adalah orang perorang atau badan usaha, baik pemerintah maupun bukan pemerintah.

Pemerintah memiliki peran yang strategis dalam pembinaan konstruksi, dan pembinaan ini sangat erat kaitannya dengan domain manajemen pemerintah dalam melakukan pengaturan, pemberdayaan dan pengawasan sektor konstruksi. Berdasarkan hal tersebut maka pemerintah perlu menetapkan apa

yang menjadi urusan pemerintah dalam kaitannya dengan pembinaan konstruksi. Domain pemerintah sangat terkait dengan perdagangan konstruksi (Construction Trade) dan industri konstruksi (Construction Industry). Dua subjek itu muncul karena adanya bangkitan dari hubungan permintaan (demand) oleh konsumen dan adanya suplai (supply) dari barang dan jasa pelaku usaha konstruksi untuk mewujudkan produk konstruksi.

kebutuhan akuntabilitas publik dari produk barang dan jasa konstruksi (Penjaminan mutu).

Sedangkan **industri konstruksi** berkaitan dengan usaha di bidang konstruksi termasuk jasa konstruksi yang membutuhkan sumber daya usaha, seperti **ketersediaan teknologi**, akses kepada **kapital** pada lembaga keuangan, **profesionalitas sumber daya manusia**, efisiensi dan efektifitas proses usaha.



Seperti kita ketahui pula bahwa dalam pelaksanaan sektor konstruksi terlibat lima unsur utama yaitu ; **regulator, pemilik, investor, penyedia konstruksi (barang&jasa) dan konsumen** produk konstruksi.

Permintaan tersebut akan melahirkan **pasar perdagangan konstruksi**, sedangkan suplai akan melahirkan **pelaku atau industri** yang memberikan produk baik barang (construction product) maupun jasa konstruksi (construction services).

Perdagangan konstruksi sangat erat kaitannya dengan **pengusahaan** (tata niaga) konstruksi dan mencakup **aspek informasi pasar, cara memasuki pasar konstruksi, transaksi atau pengadaan dan**

Maka berdasarkan hal-hal tersebut diatas Kebijakan dan Strategi pembinaan konstruksi perlu dikaitkan dengan dua urusan pengelolaan di sektor konstruksi yaitu Pengusahaan dan Usaha di sektor konstruksi, dan juga para pelaku di bidang konstruksi serta pemerintah perlu pula **mempertimbangkan pada penetapan visi dari industri konstruksi Nasional.**

Penulis : Sekretaris Badan Pembinaan Konstruksi dan Sumber Daya Manusia.



Pelatihan Jasa Konstruksi untuk **KARANG TARUNA NASIONAL INDONESIA**

Oleh :

Cakra Nagara & Eddy Irwanto

Karang Taruna sebagai organisasi terbesar di Indonesia dimana anggotanya merupakan golongan usia produktif merupakan salah satu aset sumber daya terbesar untuk bangsa ini. Sifat keanggotaan Karang Taruna adalah otomatis artinya seluruh anggotanya berasal dari komponen bangsa itu sendiri yang memiliki usia produktif 16-40 tahun adalah merupakan anggota Karang Taruna. Aset yang sangat besar ini tentunya tidak boleh disia-siakan, bahkan sebaliknya harus menjadi garda paling depan dalam upaya membangun kembali bangsa ini dari keterpurukan yang berkepanjangan. Pembangunan nasional hanya dapat dicapai manakala terdapat kesadaran bersama dari seluruh komponen bangsa bahwa bangsa ini sedang memerlukan perhatian khusus baik tenaga dan pikiran dari seluruh aspek kehidupan, diharapkan Karang Taruna menjadi salah satu ujung tombak sebagai roda penggerak pembangunan.

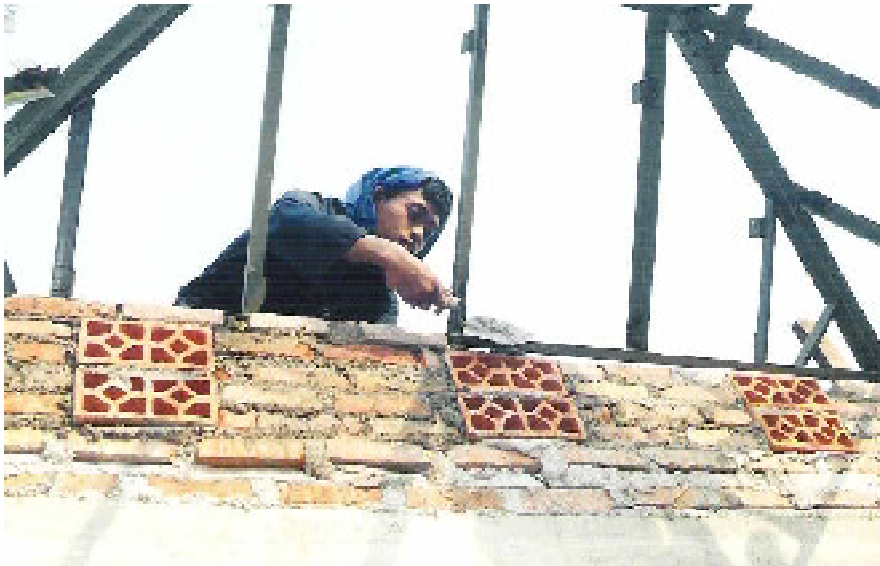
Berawal dari kesadaran akan besarnya tenaga muda Indonesia yang saat ini tengah mencari lapangan pekerjaan diberbagai sektor perekonomian, para Pembina Karang Taruna Nasional berinisiatif mengajukan permohonan kepada pemerintah agar membantu generasi muda dalam membina dan membangun tenaga-tenaga muda potensial Indonesia. Permohonan ini ditanggapi serius oleh pemerintah, Departemen Pekerjaan Umum sebagai wakil pemerintah berusaha mengambil bagian yaitu melalui pembinaan generasi muda dibidang jasa konstruksi.

Badan Pembinaan Konstruksi dan Sumber Daya Manusia (BPKSDM) Departemen Pekerjaan Umum sebagai wakil pemerintah dalam hal Pembinaan Konstruksi dengan berbagai kelengkapannya menunjuk Pusat Pembinaan Kompetensi dan Pelatihan Konstruksi (Pusbin KPK, dulu Puslatjakons) melakukan pembinaan para pemuda Karang Taruna Nasional

tersebut melalui pelatihan dibidang jasa konstruksi.

Terjadinya sinkronisasi atas tujuan pembinaan konstruksi yang direncanakan oleh Pusbin KPK Dept. PU dengan keinginan para Pembina Karang Taruna telah mempermudah proses pembinaannya. Disadari bersama bahwa kurangnya tenaga profesional terampil dibidang konstruksi menyebabkan sulitnya bangsa ini bersaing dipasar internasional. Berdasarkan hal ini maka perlu diberikan pelatihan terhadap sumber daya manusia dibidang jasa konstruksi.

Sebenarnya tuntutan pasar internasional cukup sederhana yaitu bagaimana para pekerja mampu melakukan pekerjaannya sesuai dengan spesifikasi yang disyaratkan, namun demikian entah karena pengaruh budaya dan lingkungan sehingga sulit sekali menerapkan budaya kerja yang baik sesuai dengan aturan yang ada dan terkesan bekerja



ini menaruh harapan besar dari masyarakat agar pelatihan seperti ini kembali diadakan untuk masyarakat yang lebih luas lagi, khususnya Karang Taruna. Harapan para Pembina Karang Taruna kepada pemerintah untuk target jangka panjang agar dicapainya 2000 orang terlatih guna mempersiapkan pemuda Indonesia dalam mengatasi kesulitan mencari lapangan kerja di dalam negeri atau memenuhi permintaan pasar negara-negara ASIA akan tenaga kerja terampil dari Indonesia. Dari data yang ada beberapa lulusan Pusbin KPK Dept. PU saat ini sedang melakukan kursus bahasa mandarin dan direncanakan akan dikirim ke negara-negara ASIA, seperti: Hongkong, Malaysia, Singapura, dll.

Saat ini sedang diolah rencana pemantauan tenaga kerja konstruksi Indonesia oleh BPKSDM Dept. PU dengan tujuan memberikan jaminan ketersediaan pangsa pasar pengguna tenaga kerja Indonesia dibidang jasa konstruksi. Hal ini diawali dengan membentuk database para pekerja terampil lulusan Pusbin KPK Dept. PU. Diharapkan setelah selesai dibentuknya database ini akan dapat diekspose di media internet sehingga para pengguna dapat secara langsung mengenali para tenaga kerja yang dibutuhkan. ♦

Penulis : Staf Pusat Pembinaan Kompetensi dan Pelatihan Konstruksi - BPKSDM

tidak profesional. Dengan pelatihan yang dilakukan oleh Pusbin KPK Dept. PU ditujukan untuk melakukan pembinaan dengan cara memberikan pelatihan dan keterampilan secara profesional dibidang jasa konstruksi kepada anggota karang taruna nasional yang dalam hal ini lebih difokuskan kepada pelatihan tenaga Pelaksana Lapangan.

Konsep pembinaan dilakukan secara menyeluruh terhadap kemampuan kognitif (berfikir), afektif (sikap kerja) dan psikomotorik yang secara proporsi menduduki persentase 30:30:40. Pembagian porsi pembinaan ini dianggap sangat penting sebab selain seseorang harus terampil dalam melakukan berbagai kegiatan pelatihan mereka juga dituntut untuk memiliki inovasi dalam mengembangkan segala potensi diri dan memiliki sikap kerja yang baik. Tujuan akhir dari pelatihan adalah agar para peserta memiliki keterampilan yang baik, pengembangan pengetahuan yang baik dan etika serta budaya kerja yang baik.

Pelatihan ini diadakan dari tanggal 8 agustus sampai 8 oktober 2005 yang diikuti oleh 36 peserta Karang Taruna dari berbagai daerah di Indonesia. Dari segi jumlah memang tidak terlalu besar, hal ini dimaksudkan untuk penyerapan penyampaian materi secara baik dan mudah ditangkap oleh siswa. Peserta pelatihan ini terbagi atas 4 kelas bidang keterampilan, antara lain: kelas sheet metal (keterampilan bidang peralatan

logam) 10 orang, kelas welding (keterampilan bidang las) 9 orang, kelas carpentry (keterampilan bidang kayu) 10 orang dan kelas masonry (keterampilan bidang batu/bata) 7 orang. Dari 36 peserta yang mengikuti pelatihan yang tidak lulus sebanyak 1 orang dari kelas carpentry, sehingga yang dinyatakan lulus berjumlah 35 orang. Hal ini menunjukkan bahwa proses pelatihan bukan merupakan proses yang 'asal mengikuti pelatihan pasti lulus', namun proses pelatihan ini juga memerlukan perjuangan dan daya konsentrasi yang baik dalam memperoleh kelulusannya. Para peserta yang lulus dinyatakan layak mendapatkan sertifikat keterampilan dari Pusbin KPK Dept. PU untuk masing-masing bidang keterampilan.

Besarnya manfaat dari program pelatihan keterampilan jasa konstruksi



This document was created with Win2PDF available at <http://www.daneprairie.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.