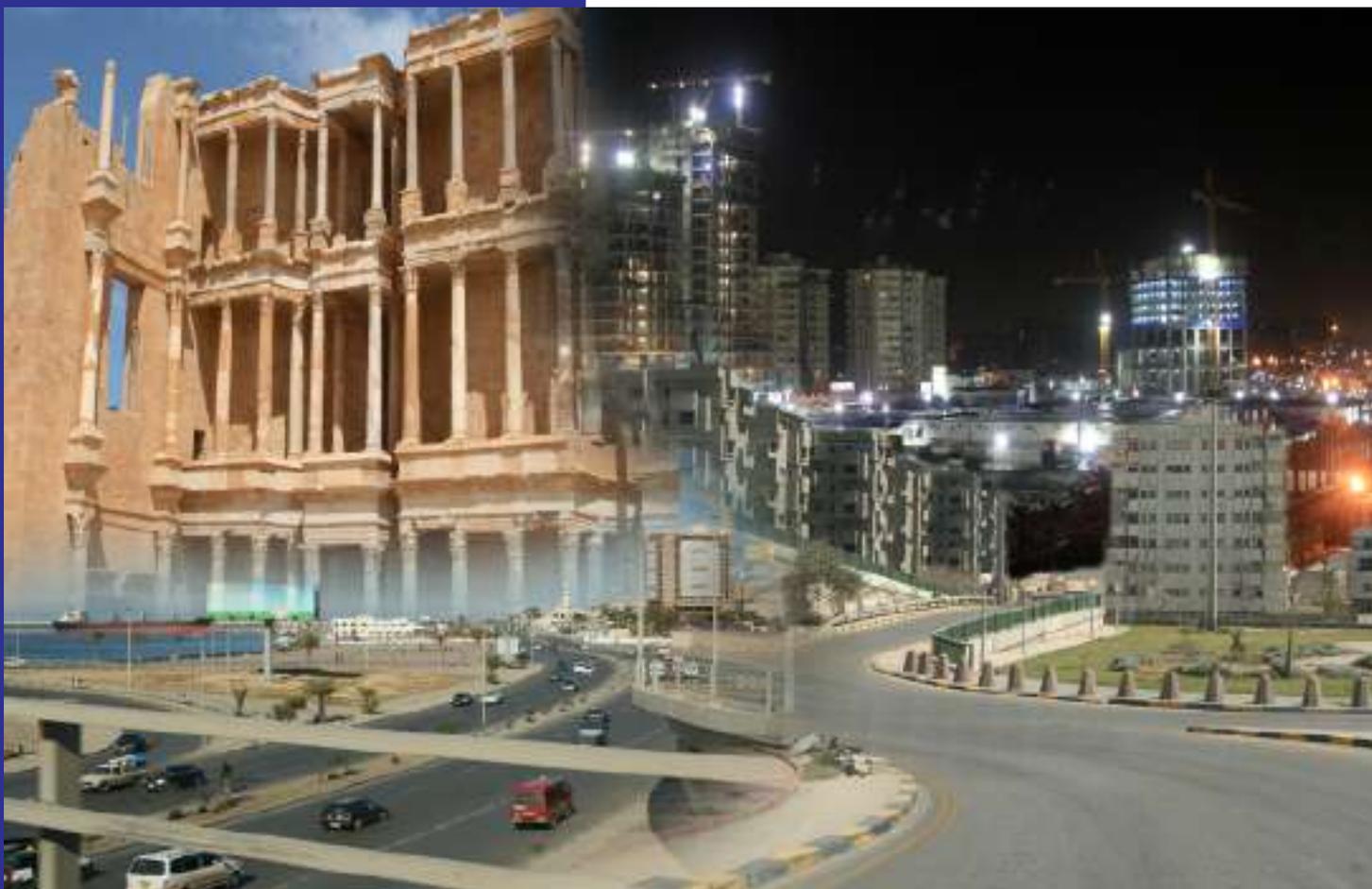


bulletin bpk sdm

BADAN PEMBINAAN KONSTRUKSI DAN SUMBER DAYA MANUSIA
DEPARTEMEN PEKERJAAN UMUM



**Perjalanan Tim Jasa Konstruksi Nasional di Libya
BANGKITNYA KONSTRUKSI INDONESIA
DI KANCAH INTERNASIONAL**

5 Langkah Strategis
Meningkatkan Daya Saing
Pelaku Jasa Konstruksi
Nasional

9 Komitmen Indonesia
Bantu Palestina

Pembina/Pelindung :
Kepala Badan Pembinaan Konstruksi dan Sumber Daya Manusia.

Penanggung jawab :
Sekretaris Badan Pembinaan Konstruksi dan Sumber Daya Manusia.

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 :
Surtiningsih.

Redaksi Pelaksana :
Nanan Abidin.

Anggota Redaksi :
Doedoeng Z. Arifin;
Bambang Soekaryanto;
Eddy Sunyoto;
Sari Mustika;
Yaya Supriyatana;
Ero;
Cakra Nagara;
Agnes S.P. Trisnowati;
Titik Murti Utami;
Subagio;
Yanto Apriyanto;
Sri Yuliawati;
Sugeng Sunyoto;
Kristina Pratiwi Hadi;
Maria Ulfah;

Administrasi dan Distribusi :
Agus Firngadi;
Agus Kurniawan.

Desain/Tata Letak :
Yosaphat Bisma Wikantyasa;
Nanang Supriadi.

Photografer :
Sri Bagus Herutomo.

Dari Redaksi

Perjalanan Jasa Konstruksi di Indonesia telah mencapai titik dimana tidak bisa lagi hanya sembunyi di kandang sendiri. Bukan hanya karena jasa konstruksi menjadi tulang punggung peningkatan perekonomian namun lebih dari itu jasa konstruksi telah menjadi salah satu sektor dari sedikit sektor yang masih mampu menyerap tenaga kerja di tengah deraan krisis ekonomi dunia.

Melihat betapa besar potensi jasa konstruksi untuk masyarakat Indonesia, maka selayaknyalah jasa konstruksi harus didorong untuk semaksimal mungkin berkualitas dan berdaya saing, bahkan hingga ke pasar Internasional. Bukti nyata usaha ini telah kita ketahui bersama dengan keikutsertaan Indonesia pada Indonesia Solo Exhibition di United Arab Emirates tahun 2006 yang lalu.

Tak berhenti sampai disana, Tim jasa konstruksi nasional terus mencoba mengembangkan pasar konstruksi dengan Misi Dagang dan Pameran ke Libya, sebuah negara Afrika Utara yang baru saja membuka diri setelah lepas dari belunggu embargo. Pada edisi kali ini akan diulas mengenai bahasan perjalanan tim jasa konstruksi nasional. Sekaligus tulisan mengenai review kelemahan dan kekuatan yang dimiliki oleh jasa konstruksi nasional kita selama ini.

Dengan terbitnya Buletin BPKSDM ini, kami redaksi berharap pembaca sekalian akan mendapat pencerahan dan wawasan baru mengenai bagaimana berkiprah di negara lain dari pengalaman pelaku jasa konstruksi Indonesia yang ada di luar negeri, sekaligus peluang dan tantangannya. Selain itu ada juga mengenai agenda kegiatan penting di lingkungan BPKSDM dan rencana kegiatan ke depan yang penting.

Selamat membaca edisi kedua Buletin BPKSDM ini, semoga dapat menambah wawasan anda.

Segenap Pimpinan dan Staf
Badan Pembinaan Konstruksi dan Sumber Daya Manusia
Turut berduka cita atas wafatnya



Dra. AGNES SP TRISNOWATI, MPA
Kepala Bagian Kepegawaian dan Ortala BPKSDM
Usia 54 tahun

Semoga amal ibadah beliau diterima Tuhan Yang Maha Esa dan bagi keluarga yang ditinggalkan diberikan ketabahan.

Amin.



Perjalanan Tim Jasa Konstruksi Nasional di Libya

BANGKITNYA KONSTRUKSI INDONESIA DI KANCAH INTERNASIONAL

Tripoli - Dalam rangka lebih memperluas peluang konstruksi Indonesia ke pasar wilayah Afrika dan Timur Tengah, Menteri Perdagangan Marie Pangestu bersama instansi terkait yang salah satunya BPKSDM Dep.PU bersama pelaku jasa konstruksi nasional melaksanakan Misi



Salah satu sudut pembangunan gedung-gedung di Tripoli

Dagang dan Pameran ke Libya pada tanggal 3 s/d 5 April 2009 dan ke Dubai tanggal 5-7 April 2009.

Bertindak sebagai pemimpin rombongan Jasa Konstruksi Nasional pada kesempatan ini adalah Kepala BPKSDM Sumaryanto Widayatin mewakili Menteri PU, yang diikuti antara lain oleh PT. Multi Structure, PT. Duta Cipta Pakarperkasa, PT. Duta Cipta Konsultama, dan Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Nasional (LPJKN).

Dikatakan Kepala BPKSDM bahwa keikutsertaan Indonesia dalam Pameran dan Misi Konstruksi di Libya dari tanggal 2 hingga 7 April 2009 dilaksanakan bukan tanpa tujuan. Indonesia berharap mampu menembus Pasar Internasional sekaligus meningkatkan kemampuan pelaku jasa konstruksi lokal agar lebih memiliki daya saing.

“Saya mengajak para pelaku jasa konstruksi kita, baik BUMN, swasta, maupun asosiasi untuk berani mengambil kesempatan yang terbuka luas di Afrika dan Timur Tengah”, kata Sumaryanto. Jangan sampai Misi Konstruksi ke Afrika Utara (Libya) dengan ikut sertanya

Indonesia pada Pameran International Exhibition Expo di Libya menjadi sia-sia belaka. Mengingat inti dari Misi tersebut benar-benar agar mampu menghasilkan langkah nyata perbaikan ekonomi, memperluas lapangan kerja, serta mendatangkan devisa negara.

Pada misi dagang tersebut, disamping pameran dilakukan pula penandatanganan MoU antara Menteri Perdagangan Indonesia dengan Menteri Perdagangan Libya untuk meningkatkan kerjasama bilateral antara kedua Negara yang kemudian dilanjutkan forum bisnis. Diharapkan dengan adanya MoU ini akan semakin meningkatkan kerjasama dengan Libya sekaligus mempermudah proses-proses yang harus dilalui kedua negara di kemudian hari.

Ditilik dari sejarah, Indonesia telah memiliki hubungan baik dengan Libya, terutama sejak zaman Presiden Soekarno. Bahkan dapat dikatakan masyarakat dan pemerintah Libya sangat menghargai Indonesia dengan faktor sejarah tersebut. Demikian pula di bidang konstruksi, untuk diketahui salah satu perusahaan asal Indonesia telah merintis kiprahnya di Libya sejak tahun 1998 yaitu PT. Citramegah



Produk infrastruktur di Libya

Karya Gemilang (CKG). Hingga kini bahkan perusahaan ini tengah melaksanakan proyek di Libya Kerjasama dengan Khaddafi Foundation, salah satu perusahaan raksasa di sana.

Kenyataan kiprah pelaku jasa konstruksi Indonesia di Libya seperti PT. Citramegah Karya Gemilang tersebut membuktikan satu hal, bahwa bahwa kontraktor Indonesia tidak kalah bersaing di kancah internasional dengan berbagai pembangunan infrastruktur yang sudah dilakukan. Sekaligus hal ini menunjukkan bahwa Indonesia kompetitif di dunia konstruksi dengan membangun proyek infrastruktur di Libya.

Kondisi seluruh produk barang dan jasa yang ada di Libya adalah import mengingat negara ini baru saja 'terbebas' dari embargo Amerika Serikat selama bertahun-tahun. Dengan kondisi euforia keterbukaan ini perlu dipikirkan kemungkinan ekspor barang-barang dari

Indonesia termasuk bahan bangunan dan tenaga kerja konstruksi. Kelebihan lain adalah Libya termasuk Negara yang tidak terkena dampak krisis global dan mereka ingin bangkit lebih maju dari keadaan yang sekarang.

Meski demikian disadari masih perlu beberapa hal yang harus dibenahi jasa konstruksi nasional untuk menyambut kesempatan ini. "Dukungan Pemerintah, Kendala bahasa, perpajakan, asuransi, Bank garansi, pengurusan visa kerja ke Luar Negeri serta kurangnya pengetahuan hukum kontrak masih jadi penghalang kita berkiprah disana", jelas Kepala BPKSDM Sumaryanto Widayatin.

Karenanya diharapkan pelaku jakons harus mau meningkatkan kompetensi dan profesionalismenya. Namun, dikatakan Pemerintah juga tidak akan tinggal diam, dan berjanjikan berusaha meningkatkan peluang pelaku jakons menghadapi pasar internasional, salah satunya melalui Pameran dan Misi Konstruksi Indonesia ke Libya ini.

Sejauh ini kompetitor Indonesia yang terbesar dalam bidang konstruksi adalah dari Cina, India dan Korea. Saat ini Kontraktor dan konsultan nasional telah tertata namun bagaimana pengembangan ke depannya perlu dipikirkan sesuai keadaan pasar dunia. Secara produktivitas, pekerja Indonesia mempunyai daya saing yang tinggi. Sebagai gambaran 80 % pekerja konstruksi di Malaysia berkebangsaan Indonesia.

Merambah pasar-pasar baru seperti Libya terus diupayakan terlebih dengan dukungan penerapan aturan yang jelas dan elemen pendukung yang kooperatif. Apalagi untuk kalangan Asia, Indonesia telah mulai diupayakan persamaan dalam hal kompetensi. Tentunya hal ini harus terus didorong dan didukung tidak hanya oleh pemerintah namun juga oleh seluruh masyarakat jasa konstruksi. (TW, NN)



Infrastruktur transportasi di Libya



Langkah Strategis Meningkatkan Daya Saing Pelaku Jasa Konstruksi Nasional

Gambaran produk infrastruktur manca negara

9 - Permasalahan industri jasa konstruksi kini tidak bisa dilepaskan dari permasalahan daya saing. Tak hanya antar pelaku jasa konstruksi di dalam, tapi lebih jauh lagi tuntutan kemampuan bersaing dengan pelaku dari luar negeri di kancah Internasional. Tuntutan ini karena tidak selamanya pelaku jasa konstruksi dapat mengandalkan pasar konstruksi dalam negeri apalagi yang berasal dari dana pemerintah. Apalagi dengan adanya era keterbukaan pasar yang sebentar lagi datang, mau tidak mau pelaku jasa konstruksi nasional harus siap dengannya.

Tulisan ini akan sedikit banyak mengulas mengenai rekomendasi-rekomendasi yang berasal dari hasil studi, diperuntukkan bagi pelaku jasa konstruksi nasional untuk meningkatkan daya saing. Rekomendasi tersebut berupa determinan (faktor penentu) yang dapat mempengaruhi daya saing pelaku jasa konstruksi. Tentunya kondisi setiap perusahaan berbeda satu sama lain, namun patut menjadi pertimbangan agar jasa konstruksi nasional mampu berkiprah ke pasar internasional.

Diawali dari rekomendasi kondisi umum industri konstruksi, menurut Sugimoto (1990) yang melakukan kajian literatur mengenai determinan daya saing internasional, industri konstruksi selalu

menekankan tiga hal: (1) kemampuan teknis atau penerapan teknologi dalam pendesainan dan pengerjaan proyek, (2) dukungan dan kebijakan pemerintah, (3) kemampuan keuangan yang seringkali dihubungkan dengan kebijakan pemerintah.

Beberapa kesimpulan menarik lain mengenai faktor-faktor yang menentukan daya saing industri konstruksi antara lain : Pertama, masih sejalan dengan pendapat Sugimoto, faktor-faktor kunci yang memberikan keunggulan kompetitif diantaranya fleksibilitas, diversitas, dan teknologi.

Sedangkan faktor-faktor yang berpotensi untuk mengurangi daya saing perusahaan diantaranya: ketidakmampuan untuk mempertahankan tingkat pendidikan dan keunggulan teknologi, penurunan produktifitas yang disebabkan oleh meningkatnya standar kualitas hidup, diabaikannya isu-isu karyawan sehingga berpengaruh negative terhadap klien, intervensi yang tidak tepat oleh agen pemerintah, dan berkurangnya kekuatan manajerial.

Kedua, Aspek keuangan. Dikatakan oleh Demacopoulos dan Moavezadeh (1985) skema pendanaan yang inovatif dapat

meningkatkan pengelolaan berbagai resiko internasional yang berasal dari proyek. Pengelolaan nilai mata tukar mata uang asing menjadi lebih penting dalam mempertahankan daya saing. Ketiga, Perilaku Karyawan. Pada industri konstruksi, tiga perilaku dan kualifikasi utamayang harus dimiliki karyawan untuk mendukung daya saing adalah kemampuan komunikasi, fleksibilitas, dan keahlian teknis. Sedangkan yang perlu diberikan kepada karyawan dari perusahaan antara lain pekerjaan yang fleksibel, ketersediaan keamanan pekerjaan, stabilitas pekerjaan dan gaji yang memadai.

Keempat, Budaya Perusahaan. Budaya perusahaan yang mendukung lebih ditekankan pada kualitas, penghargaan pada kreatifitas, efisiensi, pembagian keuntungan, penekanan pada nilai-nilai dan etika, teamwork, program pelatihan dan pemberian tunjangan, serta struktur organisasi yang lebih sederhana yang memungkinkan komunikasi antara level atas dan level bawah.

Kelima, Kekurangan tenaga kerja. Kajian ini menarik sebab diperkirakan di masa mendatang tenaga kerja industri konstruksi akan berkurang karena berpindah ke bidang industri lain yang lebih menarik. Beberapa strategi yang

dapat dilakukan untuk mencegah hal ini terus terjadi antara lain : meningkatkan image industri konstruksi; perekrutan tenaga kerja wanita, kaum minoritas dan tenaga kerja asing; pendesainan ulang yang melibatkan desainer seluruh dunia dengan fasilitas teknologi komunikasi; adopsi teknologi inovatif; pemberian tunjangan insentif yang lebih; dan seterusnya.

Dalam industri konstruksi persepsi yang banyak berkembang adalah bahwa daya saing hanya semata-mata ditentukan oleh kualitas pekerjaan yang dilakukan para ahli di lapangan, misalnya manajer proyek, konsultan ahli dan kemampuan subkontraktor. Meski demikian, ketika operasional perusahaan sudah melewati batas-batas Negara dan sebagian pekerjaan dilimpahkan kepada cabang di luar negeri, maka kemampuan koordinasilah yang lebih menentukan daya saing. Kemampuan dan keahlian teknis tidak akan tampak ke permukaan tanpa adanya koordinasi yang baik antara kantor pusat dengan cabang atau afiliasi yang ada di luar negeri (Sugimoto, 1990).

Secara umum determinasi atau faktor-faktor yang mempengaruhi daya saing penyedia jasa konstruksi yang telah beroperasi secara internasional. Salah satunya dapat dilihat dari penelitian Sugimoto (1990) atas Jepang, Amerika Serikat, dan Eropa. Hasil yang didapatkan antara lain : Pertama, kemampuan manajerial secara umum dan reputasi perusahaan adalah salah satu faktor penentu daya saing tanpa memandang negara asal perusahaan.

Kedua, penyedia konstruksi Amerika lebih cenderung management-oriented dan kurang engineering-oriented daripada perusahaan Jepang dan Eropa. Selain itu faktor pendanaan menjadi faktor penting bagi Eropa dan Jepang tetapi tidak menjadi prioritas bagi Amerika. Perusahaan Eropa dan Jepang cenderung memperoleh keunggulan kompetitif melalui paket-paket keuangan.

Ketiga, perusahaan Jepang sangat peduli dengan nilai tukar mata uang asing untuk mendukung daya saing. Hal ini

menunjukkan bahwa sumber pendanaan utamanya berasal dari mata uang negara asal dan negara tujuan proyek.

Industri Jasa Konstruksi Nasional

Berdasarkan bukti empiris, hingga saat ini masih terdapat kesenjangan peta industri konstruksi di pasar global dengan kondisi penyedia jasa konstruksi domestik. Diperlukan beberapa langkah strategis untuk meningkatkan daya saing jasa konstruksi nasional memasuki pasar Internasional. Beberapa langkah diantaranya antara lain Internasionalisasi,



Kerjasama PU dan kontraktor asing

Merger, Komersialisasi, Inovasi Teknologi, Sumber Daya Manusia, dan Reorganisasi Internal.

Internasionalisasi. Strategi yang diperlukan untuk internasionalisasi penyedia jasa konstruksi diperlukan sedikitnya dua langkah utama yaitu langkah menembus pasar luar negeri dan langkah pembiayaan proyek di luar negeri.

Langkah untuk menembus pasar luar negeri dapat dilakukan melalui pengajuan tender, joint venture dengan mitra lokal, dan mengakuisisi sebagian kepemilikan perusahaan asing.

Pengajuan tender relatif sulit apalagi jika perusahaan tidak mempunyai mitra dengan kontraktor domestik. Halangan lain adalah peraturan pemerintah setempat yang sangat bervariasi. Akan tetapi dengan berbagai zona perdagangan bebas dan tercapainya kesepakatan perdagangan, proses dan prosedur ini akan semakin dipermudah. Hanya saja harus diakui metode ini masih relatif sulit dilakukan kontraktor domestik.

Joint venture dengan mitra lokal merupakan cara yang paling cepat untuk

beroperasi secara internasional karena tidak memerlukan dana awal yang besar untuk pembukaan kantor cabang baru. Metode ini juga tepat diterapkan untuk negara dengan pasar yang sulit ditembus oleh pemain asing. Sedangkan metode mengakuisisi sebagian kepemilikan perusahaan asing tidak memberikan akses langsung ke pasar luar negeri karena perusahaan tidak bisa secara sepihak mengikuti tender di negara baru.

Langkah kedua Internasionalisasi penyedia jasa konstruksi adalah melalui pembiayaan proyek luar negeri. Perlu diingat bahwa dalam tender internasional salah satu faktor yang paling menentukan adalah ketersediaan dana proyek. Dana proyek dapat diperoleh dari lembaga internasional seperti Bank Dunia atau kredit ekspor dari pemerintah negara asal kontraktor.

Alternatif lain pendanaan proyek adalah melalui kontrak yang dikenal dengan BOT atau Built+Operate+Transfer dimana kontraktor yang mengerjakan proyek sekaligus mengoperasikan proyek yang telah diselesaikan termasuk didalamnya perawatan fasilitas hingga mentransfer proyek kepada pemilik setelah melewati periode tertentu.

Dalam kontrak jenis ini, kontraktor diharuskan mampu memahami operasionalisasi fasilitas proyek setelah selesai dikerjakan selain mengerjakan proyek itu sendiri. Hanya saja kontraktor harus mengeluarkan biaya promosi yang relatif lebih besar terhadap proyek yang baru saja diselesaikannya untuk menarik konsumen.

Merger. Strategi merger ini salah satunya adalah untuk mengatasi permasalahan utama daya saing Luas Jaringan Penyedia Input Domestik (LJD) dan Luas Jaringan Penyedia Input Impor (LJI) yang masih relatif rendah. Strategi ini diterapkan untuk menciptakan general contractor yang dapat beroperasi secara global dengan jaringan luas dan dengan beragam keahlian. Merger tidak harus dilakukan secara formal dan legal dengan menggabungkan dua atau beberapa perusahaan tetapi dapat dengan variasi lain, misalnya dengan cara menjalin aliansi



atau asosiasi yang permanen dengan kontraktor dari negara lain.

Metode aliansi semacam ini akan mempermudah proses internasionalisasi. Kontraktor domestik tidak perlu mengeluarkan biaya besar untuk membuka cabang di luar negeri atau merekrut kontraktor lokal dari luar negeri. Dengan demikian kontraktor domestik tidak perlu mengeluarkan biaya besar untuk membuka cabang di luar negeri atau merekrut kontraktor lokal dari luar negeri. Strategi ini sangat tepat untuk pasar-pasar negara maju yang sulit ditembus kontraktor luar seperti Eropa.

Variasi merger lain adalah dengan cara membangun konsorsium antar kontraktor domestik yang dapat memperkuat posisi ketika mengajukan tender di pasar asing. Keuntungan lainnya adalah menyediakan bantuan teknis bagi anggota konsorsium ketika melaksanakan proyek yang kompleks di luar negeri. Sedangkan apabila suatu penyedia jasa hanya berspesialisasi pada bidang keahlian tertentu maka metode tepat adalah dengan menjalin asosiasi antar perusahaan sejenis untuk saling melengkapi.

Komersialisasi. Pada strategi ini kontraktor menerapkan strategi proaktif menawarkan pekerjaan untuk mengantisipasi permintaan bahkan pada tingkat tertentu mendorong terciptanya permintaan. Selain itu kontraktor dianjurkan melakukan penawaran jaminan kualitas kepada klien. Jaminan kualitas ini akan menjadi sarana untuk menarik klien.

Inovasi Teknologi. Seperti halnya yang terjadi di negara lain, dana Penelitian dan Pengembangan (Litbang) di Indonesia

sangat minim. Akibatnya Indonesia tidak memiliki spesifikasi menonjol dibandingkan pelaku jasa konstruksi lain, terutama dalam hal inovasi teknologi. Di lain pihak penyedia jasa konstruksi juga enggan untuk mengalokasikan dananya dalam bidang Litbang karena beranggapan tidak akan memberikan banyak manfaat.

Perilaku seperti ini memerlukan perubahan dramatis karena dengan memiliki keunggulan spesifik merupakan salah satu sumber keunggulan kompetitif dan untuk membedakan dengan kontraktor lain. Saat ini sudah banyak contoh tindakan Litbang dilakukan oleh kontraktor negara-negara Eropa yang bekerjasama dengan Universitas. (Barquin, 1994).

Sumber Daya Manusia. Hasil studi Bapekin (2003) yang mengukur kesiapan kinerja SDM konstruksi menunjukkan bahwa tingkat kesiapan SDM domestik masih sebesar 67 % dari kesiapan ideal untuk mampu berkompetisi secara profesional. Meskipun secara teknis kesiapan SDM domestik tidak jauh tertinggal tetapi kemampuan manajerial khususnya keahlian dalam kerja sama team, kepemimpinan kerja, dan kedisiplinan kerja masih perlu ditingkatkan.

Metode pelatihan SDM yang diberikan secara umum dapat dikategorikan menjadi tiga, yaitu Pelatihan berdasarkan subyek, Pelatihan berdasarkan pada tingkatan organisasi, dan Pelatihan berdasarkan jabatan dan fungsi dalam organisasi. Pelatihan berdasarkan subyek dijelaskan karena kendala terbesar yang dihadapi oleh karyawan kontraktor ketika akan masuk pasar internasional adalah kendala perbedaan budaya, terutama dalam hal

ini adalah kendala bahasa. Dari hasil studi yang dilakukan oleh Barquin (1994), pelatihan bahasa asing paling diperlukan oleh semua tingkatan dalam organisasi. Prioritas pelatihan dalam kemampuan komunikasi ini akan merubah alokasi anggaran pelatihan yang mengutamakan keahlian teknis dibandingkan kemampuan manajerial.

Pelatihan berdasarkan tingkatan organisasi dijelaskan bahwa diperkirakan beberapa tahun mendatang manajemen puncak memperoleh prioritas pertama dalam pelatihan yang diikuti dengan manajer menengah dan pekerja operasional. Prioritas pada manajer puncak ini telah menggeser paradigma sebelumnya yang menekankan pada "technostructure" yaitu sekelompok profesional dalam perusahaan dengan keahlian tertentu yang dianggap sebagai keunggulan kompetitif perusahaan.

Pelatihan berdasarkan area fungsional dijelaskan bahwa prioritas pertama diberikan pada departemen produksi yang diperlukan untuk memperkenalkan teknologi baru dan inovasi, prioritas kedua departemen komersial dan pemasaran untuk memberikan budaya berorientasi pelanggan, dan prioritas ketiga departemen hukum, akuntansi dan keuangan sebagai langkah untuk menghadapi adanya pasar global.

Pentingnya masalah sumber daya manusia pada industri jasa konstruksi harus menjadi kesadaran bersama. Karena salah satu tantangan industri ini di masa mendatang adalah kurangnya tenaga profesional yang memadai, karenanya berbagai jenis pelatihan di atas adalah untuk menjamin ketersediaan personel yang memadai untuk selalu di up-grade, menjamin perusahaan mampu berpartisipasi dalam sektor baru, serta untuk meningkatkan kualifikasi profesional.

Reorganisasi Internal. Strategi perusahaan konstruksi untuk menyesuaikan struktur organisasinya dengan lingkungan global diantaranya adalah desentralisasi yang ditandai dengan diversifikasi unit bisnis dalam perusahaan, perluasan area operasional secara geografis, serta pemanfaatan komputer secara luas untuk mendukung pengambilan keputusan yang terdesentralisasi. (TW)

(Disarikan dari Makalah Kerja Konstruksi Indonesia Kini dan Masa Depan oleh DR. Ir. Akhmad Suraji)



Jabat tangan Menteri PU dengan Duta Besar Palestina

KOMITMEN INDONESIA BANTU PALESTINA

Sejak Indonesia merdeka dan menetapkan prinsip kemerdekaan adalah hak segala bangsa, maka semenjak saat itu pulalah Indonesia mendukung setiap negara untuk lepas dari tekanan pihak manapun dan dalam setiap usaha membangun negaranya. Salah bukti prinsip tersebut terbukti pada dukungan Indonesia membantu Palestina, salah satu negara di wilayah Timur Tengah

yang saat ini masih dalam konflik peperangan dengan Israel.

Tanpa bermaksud mencari kebenaran dan kesalahan dalam situasi konflik yang belum berujung pasti hingga kini tersebut, Indonesia berkomitmen memberikan bantuan bagi Palestina yang sedang mencoba bangkit dan membangun kembali negaranya yang sempat porak-poranda.

Komitmen Indonesia mendukung Palestina telah ditunjukkan pada forum *New-Asian-African Strategic Partnership (NAASP) Ministerial Conference on Capacity Building for Palestine* pada tanggal 14-15 Juli 2008 di Jakarta. Dalam kesempatan tersebut Indonesia menyatakan akan memberikan bantuan pelatihan bagi 1000 orang Palestina secara bertahap untuk jangka waktu 5 tahun ke depan hingga tahun 2013.

Palestina sendiri sangat menyambut baik tawaran ini, mengingat dalam forum NAASP tersebut pihaknya sangat memerlukan bantuan program peningkatan kapasitas meliputi bidang perekonomian, pemerintahan, dan infrastruktur. Permohonan bantuan ini disampaikan Palestina kepada negara-negara Asia dan Afrika.

Menteri PU sendiri sangat berkomitmen mendukung upaya Indonesia membantu Palestina, terutama dalam bidang infrastruktur. Untuk kondisi Palestina yang saat ini masih belum memungkinkan untuk membangun proyek fisik, maka salah pilihan bantuan terbaik adalah dengan memberikan Pelatihan Project Cycle yang ditujukan untuk peningkatan kapasitas para aparat Palestina.

Departemen PU melalui Badan Pembinaan Konstruksi dan Sumber Daya Manusia (BPKSDM) melaksanakan pelatihan Project Cycle yang ditujukan untuk peningkatan kapasitas para aparat Palestina, yang diselenggarakan



Menteri Pekerjaan Umum dan jajaran pejabat di Departemen Pekerjaan Umum





Kepala BPKSDM

selama 10 hari (13 s.d. 24 April 2009). Diharapkan Palestina mampu membangun kembali infrastruktur di negaranya melalui pengetahuan manajemen proyek sebagai langkah awal pekerjaan di bidang konstruksi.

Menteri Pekerjaan Umum Djoko Kirmanto pada pembukaan acara ini Senin (13/04) di Jakarta mengharapkan pelatihan ini akan semakin mendorong kerjasama antara kedua negara yang telah terjalin baik selama ini. "Apalagi kerjasama untuk pemulihan pembangunan infrastruktur Palestina, tentunya kami sangat mendukung", tambah Djoko Kirmanto. Terutama mengingat pembangunan infrastruktur cukup efektif untuk memulihkan kondisi perekonomian di beberapa negara.

Sedangkan Duta Besar Palestina untuk RI, Fariz Mehdawi dalam kesempatan tersebut mengatakan bahwa saat ini prioritas pertama untuk pembangunan di Palestina adalah bidang Infrastruktur. Karena itu

bantuan pelatihan yang diberikan Indonesia melalui Departemen PU ini sangatlah berarti bagi Palestina yang sedang mencoba keluar dari krisis perang berkepanjangan. "Bantuan apapun terutama ilmu pengetahuan dan politik sangat kami butuhkan, dan Indonesia selama ini telah menunjukkan itikad baik dengan selalu mendukung kami", ungkap Fariz Mehdawi.

Pada awalnya, Indonesia menghimpun komitmen pemberian bantuan kepada Palestina melalui beberapa pertemuan dengan berbagai institusi antara lain departemen teknis diantaranya Departemen Pekerjaan Umum, Departemen Kebudayaan dan Pariwisata, Badan Koordinasi Keluarga Berencana Nasional (BKKBN), Departemen Komunikasi dan Informatika, Departemen Sosial, dan Departemen Kelautan Perikanan, serta dari Perguruan Tinggi terkemuka dan kalangan swasta terkait. Pada



Perwakilan peserta pelatihan dari Palestina

tingkat yang lebih tinggi, Menteri Luar Negeri secara khusus mengirimkan surat permintaan kepada sejumlah Menteri Kabinet Bersatu untuk dapat memberikan komitmen masing-masing mendukung upaya Indonesia membantu Palestina.

Departemen PU sendiri akan memberikan pelatihan Project Cycle dengan materi yang disesuaikan dengan kondisi dan kebutuhan Palestina. Materi yang diberikan meliputi Perencanaan, Penilaian, dan Manajemen pada Proyek Infrastruktur yang dijabarkan dalam delapan modul pelatihan, dengan metode perkuliahan kelas, diskusi, latihan, dan kunjungan lapangan. Peserta dari Palestina berjumlah 13 orang, dan telah tiba di Indonesia pada 12 April 2009. (rw)



Delegasi Palestina



Menteri PU memukul gong pada acara pembukaan pelatihan project cycle.



Duta Besar dan Delegasi Palestina berfoto bersama Menteri PU dan jajarannya di depan Kantor Departemen PU

Melihat bencana Situ Gantung dengan kaca mata Undang-undang Jasa Konstruksi

Oleh: Eddy Sunyoto



Tragedi jebolnya tanggul Situ Gantung yang menelan banyak korban (Doc. Deikcom)

Suatu orang pasti sudah mengetahui tentang tragedi jebolnya tanggul Situ Gantung yang merupakan 'kegagalan bangunan' namun barangkali hanya sedikit orang yang tahu bahwa ada undang-undang yang mengatur hal tersebut.

Sejak 10 tahun lalu, tepatnya pada 7 Mei 1999 telah disahkan Undang-undang No: 18/1999 tentang Jasa Konstruksi (UJK) yang dalam pasal-pasal nya juga mengatur tentang kegagalan pekerjaan konstruksi, termasuk kegagalan bangunan seperti yang telah terjadi di Situ Gantung. Berkaitan dengan itu pula sebagai produk kepranataan yang lebih rinci, setahun kemudian diterbitkan Peraturan Pemerintah No: 29/2000 tentang Penyelenggaraan Jasa Konstruksi.

Dalam UJK dan PP 29 tersebut, telah diatur kewajiban dan tanggung jawab dari para pihak apabila terjadi kegagalan bangunan.

Mengacu pada PP 29/2000 pasal 34, kegagalan bangunan adalah merupakan keadaan bangunan yang tidak berfungsi, baik secara keseluruhan maupun sebagian dari segi teknis, manfaat, keselamatan dan kesehatan kerja, dan

atau keselamatan umum sebagai akibat kesalahan Penyedia Jasa dan atau Pengguna Jasa setelah penyerahan akhir pekerjaan konstruksi.

Jadi, jelas bahwa pihak-pihak yang harus bertanggung jawab adalah Penyedia Jasa yaitu badan atau perorangan yang membuat/membangun/mewujudkan konstruksi tersebut (baca: kontraktor, pemborong, konsultan pengawas, konsultan perencana, dsb.); dan atau Pengguna Jasa yaitu yang memerintah

dan memiliki proyek tersebut (baca: pimpinan satuan kerja/proyek, Departemen, Pemerintah, pemilik, dsb.).

Sesuai dengan tingkat kesalahan yang disumbangkan, tentu saja setelah melalui penilaian yang dilakukan oleh ahli yang kompeten dan independen, tanggung jawab dapat dibebankan kepada tiga pihak yaitu perencana atau pengawas konstruksi, pelaksana konstruksi, dan pengguna jasa.

Kepada pihak-pihak yang bersalah ini dapat dikenai sanksi berupa ganti rugi.

Keberadaan UJK ini dapat dimaknai bahwa sebenarnya negara sudah menyadari kemungkinan akan terjadi hal-hal buruk yang diakibatkan oleh kegagalan konstruksi maupun kegagalan bangunan. Lebih dari itu, juga ada upaya untuk mencegah terjadinya kegagalan bangunan dengan memberikan ancaman hukuman atau sanksi bagi pihak-pihak yang bersalah. Siapapun orang atau lembaga yang bersalah mesti harus mempertanggung jawabkannya, begitulah kira-kira aturan mainnya.

Kembali kepada kasus Situ Gantung, ada beberapa hal yang dapat kita kaji.

Pertama: mengingat dampak kerugian yang ditimbulkan demikian dahsyat, baik berupa kurban jiwa maupun materi yang tak terpermanai maka pertanyaan menjadi sangat sulit ketika harus menghitung berapa besar nilai ganti ruginya. Meskipun dalam aturan tersebut dimungkinkan adanya skema pertanggung jawaban risiko melalui asuransi, hampir dapat dipastikan tak ada perusahaan asuransi yang mau menjamin konstruksi atau proyek semacam itu.



Kondisi pasca jebolnya tanggul Situ Gantung

Dialog Masyarakat Jasa Konstruksi “SEKTOR JASA KONSTRUKSI ANDALAN INDONESIA BANGKIT DARI KRISIS”

Kedua: jangka waktu pertanggung jawaban menurut aturan tersebut ditentukan sesuai dengan umur konstruksi yang direncanakan dengan maksimal 10 tahun sejak penyerahan akhir pekerjaan. Mengingat bahwa tanggul Situ Gintung tersebut dibangun 70-an tahun yang lalu maka para pihak yang harus bertanggung jawab otomatis dibebaskan demi hukum.

Ketiga: penilaian kegagalan bangunan harus dilakukan oleh satu atau lebih penilai ahli yang profesional dan kompeten di bidangnya serta bersifat independen yang dibentuk dalam waktu paling lambat 1 (satu) bulan sejak diterimanya laporan mengenai terjadinya kegagalan bangunan.

Dari uraian diatas dapat disimpulkan bahwa dalam kasus Situ Gintung ini UUJK tidak dapat dipakai sebagai landasan hukum untuk meminta pertanggung jawaban baik pengguna maupun penyedia jasa.

Oleh karena itu, bila kita tetap akan mencari siapa ‘kambing hitamnya’ tentu harus memakai landasan hukum yang lain.

Filosofi dari tujuan adanya seperangkat aturan atau undang-undang adalah agar kehidupan ini lebih aman, nyaman dan tertib selain tentu saja jaminan akan hak dan kewajiban dari setiap orang. Salah satunya ya pasal-pasal kegagalan bangunan seperti yang ada di UUJK.

Pertanyaan selanjutnya, apakah dengan materi isi UUJK seperti itu sudah cukup efektif?

Jangka waktu pertanggung jawaban maksimal hanya 10 tahun, padahal pada umumnya konstruksi bangunan permanen apalagi untuk proyek-proyek infrastruktur biasanya mempunyai umur rencana yang cukup panjang yaitu diatas 50-an tahun.

Ancaman yang hanya berupa sanksi ganti rugi menjadikan UUJK kurang ‘menggigit’ karena hanya masalah perdata. Bagaimana dengan kemungkinan adanya sanksi pidana?

Mudah-mudahan bencana Situ Gintung dapat dipakai sebagai pengingat dan petunjuk bagi para pemangku kepentingan di bidang jasa konstruksi. Ada masalah kepranataan yang masih perlu diperbaiki dan disempurnakan.

Penulis adalah Widyaiswara Madya Departemen PU



Menakertrans, Wakil Presiden RI, Menteri PU dan Ketua LPJKN di Istana Wapres.

Sebagai tindak lanjut pembukaan Musyawarah Kerja Nasional (Mukernas) Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Nasional (LPJKN) di Istana Wapres, Menteri PU Djoko Kirmanto, Menteri Negara Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Bappenas Paskah Suzetta, serta Deputi Bidang Pengembangan Strategi dan Kebijakan Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah (LKPP) Agus Prabowo melaksanakan Dialog Konstruksi Nasional di depan forum masyarakat jasa konstruksi Rabu (11/03) di Jakarta.

Pada kesempatan tersebut Menteri PU secara terbuka berdialog langsung dan bertukar informasi dengan masyarakat konstruksi dari berbagai kalangan baik swasta maupun pemerintahan. Bertindak sebagai moderator pada dialog tersebut Ketua Umum LPJKN Malkan Amin.

Sebelum sesi tanya jawab, Menteri PU memberikan uraian singkatnya mengenai kondisi jasa konstruksi Nasional saat ini dari kacamata Pemerintah dalam hal ini Departemen PU. Menurut Djoko Kirmanto, jasa konstruksi hingga saat ini masih menjadi sektor yang patut dibanggakan karena selain menjadi tulang punggung perekonomian ternyata sektor ini pun mampu menyumbang GDP (Gross National Product) peringkat ke 7 dari 9 sektor utama penyumbang GDP Nasional.

Kelebihan sektor jasa konstruksi ini telah juga diakui oleh Negara-negara lain yang lebih besar seperti Amerika Serikat dan China. Bahkan salah satu kelebihan sektor ini, dikatakan Djoko Kirmanto, karena sifatnya pekerjaannya yang mampu menghasilkan ‘multiplayer effect’. Misalnya saja sebuah proyek irigasi dapat mendorong adanya kegiatan ekonomi lain disekitarnya, mulai dari perikanan, pariwisata, penjaja makanan, dan sebagainya.

Hal ini tentunya tidak kemudian menjadikan sektor jasa konstruksi terbebas dari masalah. Masih diakui, pembangunan infrastruktur bagian dari sektor jasa konstruksi belum terlalu merata di luar Pulau Jawa. Berarti disini masih diperlukan dorongan untuk memajukan proyek-proyek infrastruktur berbagai wilayah di Indonesia terutama di luar Pulau Jawa.

Permasalahan lain, dikatakan Djoko Kirmanto, berasal dari krisis global yang berpengaruh pada hampir semua industri di Indonesia. Pun tidak terkecuali dengan industri jasa konstruksi. Ekspor dan investasi yang menurun bahkan berhenti membuat pasar jasa konstruksi menjadi lesu. Terutama dengan proyek yang dibiayai dari investasi pemilik modal asing.

Untuk itu Departemen Pekerjaan Umum terpenggil untuk melakukan sesuatu mencari solusi akan problem ini. Berbagai

langkah diambil untuk mencari jalan keluar agar jasa konstruksi tidak berhenti berkarya membangun negeri. Langkah yang diambil untuk 'pengamanan' tersebut antara lain dengan telah ditandatangani kontrak pekerjaan bidang ke-PU-an sejak akhir Tahun 2008 agar pekerjaan tidak berhenti.

Bahkan lebih luas lagi, dikatakan Djoko Kirmanto, Departemen PU telah melakukan peninjauan perluasan pasar jasa konstruksi hingga ke luar negeri terutama di wilayah Timur Tengah dan Afrika Utara. Terutama karena wilayah ini tidak terlalu terkena imbas krisis ekonomi global, sebagaimana dikatakan Menteri PU.

Hingga saat ini Departemen PU telah melakukan kunjungan dalam rangka misi konstruksi maupun pameran antara lain ke Dubai (United Arab Emirates) dan direncanakan dalam waktu dekat ini ke Libya dan kemungkinan besar Al-Jazair. Khusus untuk Al-Jazair karena pada awal Januari Tahun ini Menteri PU Al-Jazair telah secara resmi datang ke Indonesia bertemu dengan Menteri PU Indonesia untuk menawarkan proyek-proyek infrastruktur di negaranya. "Tentunya kesempatan ini tidak boleh dilewatkan", ujar Djoko Kirmanto.

Masih terkait dengan hubungan luar negeri, Menteri PU mengingatkan akan datangnya era keterbukaan pasar yang sebentar lagi datang. Indonesia sebagai anggota WTO mau tidak mau harus bersaing langsung dengan pelaku jasa konstruksi asing. Djoko Kirmanto mengingatkan masyarakat jasa konstruksi Indonesia untuk mempersiapkan diri, mulai dari menyiapkan sumber daya manusia hingga regulasi.

Menyiapkan sumber daya manusia yang terampil dan berkualitas bukanlah perkara yang mudah dan sederhana, mengingat masalah pendidikan dan pelatihan masih jadi pekerjaan rumah bagi negara kita hingga saat ini. Tapi bukan tidak mungkin tentunya untuk mencapainya, asal ada kemauan dan dukungan dari berbagai kalangan masyarakat konstruksi.

Saat ini Departemen PU, melalui BPKSDM telah melaksanakan pelatihan dan sekaligus uji sertifikasi untuk tenaga ahli maupun tenaga terampil. Bahkan untuk tenaga terampil, bukan hanya pelatihan dan sertifikasi yang dilakukan tapi

penempatan ke proyek infrastruktur diluar negeri.

Salah satunya pelatihan tukang terampil konstruksi kerjasama BPKSDM dengan Pemerintah Daerah Jawa Barat serta PT. Waskita Karya akhir Februari lalu. Hasil pelatihan yang sekaligus sertifikasi ini langsung untuk penempatan di Abu Dhabi untuk mengerjakan proyek PT. Waskita Karya disana. Di tahun ini telah ada sekitar 200 tenaga terampil yang dikirimkan ke Timur Tengah untuk pengerjaan proyek konstruksi, dan direncanakan akan terus ditambah lagi.

Melihat terbukanya kesempatan untuk penempatan tenaga kerja konstruksi di luar negeri, Menteri PU sangat mengharapkan pelatihan bersertifikasi lebih diperbanyak. Dengan demikian makin berkurang pengangguran yang saat ini masih dihadapi di negeri ini. Hanya saja, ditambahkan Djoko Kirmanto, prinsip-prinsip dasar jangan dilupakan. Seperti prinsip pelaksanaan Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3). Apalagi setelah ditandatanganinya Pakta Pakta Komitmen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Konstruksi awal Februari lalu.

Pada kesempatan tersebut Menteri PU juga berpesan agar proyek-proyek pekerjaan padat karya lebih diperbanyak agar lebih bisa menyerap tenaga kerja dan untuk efisiensi karena pemanfaatan sumber daya lokal. Pada dasarnya memang untuk hal inilah proyek infrastruktur dilaksanakan, efeknya yang mendorong perekonomian di sekitarnya menjadikannya andalan bagi pemulihan ekonomi bangsa.

Kerjasama Pemerintah Swasta & Kebijakan Stimulus Infrastruktur

Pada kesempatan tersebut Menteri Negara Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Bappenas Paskah Suzetta menyampaikan kepada masyarakat jasa konstruksi mengenai Perencanaan Program Pembangunan Infrastruktur Lima Tahun ke Depan.

Berdasarkan arahan Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP) 2005 – 2025 dan Arahan Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) 2010 – 2014, dasar penetapan sasaran penyediaan infrastruktur meliputi: kebutuhan berdasarkan Standar Pelayanan Minimal (SPM), pencapaian target MDG Air Minum dan Sanitasi,

ketentuan dalam Undang-Undang misalnya Undang-undang Persampahan ataupun Undang-undang Sumber Daya Air, peningkatan Daya Saing Internasional, keselamatan transportasi, pembukaan daerah perbatasan terutama dalam hal ini yang terisolasi dan pulau-pulau terluar (kegiatan keperintisan), serta optimalisasi pemanfaatan secara sinergi.

Selain itu arah penetapan rencana pembangunan juga ditujukan untuk mendukung pemenuhan ketahanan energi nasional termasuk mengatasi krisis listrik, mendukung ketahanan pangan, serta mendukung upaya pelesetarian lingkungan hidup.

Investasi infrastruktur menjadi fokus utama yang tidak bisa tidak harus dipikirkan bagaimana menjaga bahkan jika dapat meningkatkannya. Paskah Suzetta mengatakan bahwa di pada Tahun 2010 hingga 2014 nanti diharapkan investasi infrastruktur naik secara gradual dari 3.25% menjadi 5% dari PDB. Sedangkan diperkirakan kemampuan APBN membiayai pembangunan infrastruktur tahun 2010-2014 sekitar dua kali dari kemampuan Pemerintah ditahun 2005-2009.

Kebutuhan investasi infrastruktur 2010-2014 sebesar 1,429.3 trilyun, sedangkan kemampuan pemerintah sekitar 451 trilyun atau hanya sebesar 31% dari jumlah tersebut. Gap pembiayaan sebanyak 978 triliun (69%) dan diprediksi kemampuan pelaksanaan proyek PPP hanya mencapai Rp. 363 triliun. Melalui perhitungan ini, gap adanya pembiayaan investasi infrastruktur diupayakan melalui kerjasama Pemerintah dan Swasta (KPS).

Sedangkan kebutuhan investasi proyek PPP hanya dapat dicapai melalui penyempurnaan regulasi dan kelembagaan, peningkatan kemampuan penyiapan proyek KPS, peningkatan keamanan berinvestasi serta kemudahan mengakses sumber dana yang diperlukan oleh investor. Sekitar 20% dari biaya proyek PPP merupakan dukungan pemerintah.

Disampaikan oleh Kepala Bappenas kesempatan berinvestasi berdasarkan sektor infrastruktur adalah meliputi jalan tol, pelabuhan laut, *Mass Rapid Transit* (MRT), Bandar udara, perkeretaapian. Beberapa sektor tersebut diharapkan menjadi andalan yang kemudian dikelola



Menteri PU dalam dialog konstruksi nasional

secara baik oleh segenap masyarakat jasa konstruksi.

Akan tetapi, dikatakan Paskah Suzetta, selain siap menyambut peluang, semua pihak juga harus bersiap dengan resiko yang mungkin ada. Dari sekian banyak tingkat risiko berinvestasi dalam proyek KPS di Indonesia, menurut World Economic Forum (WEF) ternyata yang menempati urutan pertama adalah Risiko Politik, diikuti berturut-turut Risiko Hukum dan Regulasi, Risiko Penyelesaian Proyek, Risiko Mitra Kerja, Risiko Operasional, Risiko Persediaan, Risiko Permintaan, Risiko Teknis, Risiko Lingkungan, Risiko Nilai Tukar Mata Uang.

Masih menurut WEF, kondisi daya saing Indonesia masih rendah, dilihat dari pada tahun 2008 menduduki peringkat 55 dari 134 negara. Sebagai perbandingan, Malaysia pada urutan ke-21 dan Thailand urutan ke-34. Peringkat daya saing infrastruktur Indonesia menduduki urutan ke-96 pada tahun 2008 dari 134 negara (Malaysia ke-19, Thailand ke-35).

Kebijakan Stimulus Infrastruktur

Krisis ekonomi global memberikan dampak kepada perekonomian nasional berupa perlambatan pertumbuhan ekonomi, penurunan ekspor, penurunan produksi, peningkatan pengangguran dan kemiskinan. Salah satu kebijakan pemerintah adalah memberikan stimulus fiskal yang terarah pada pembangunan infrastruktur. Jasa konstruksi diharapkan berperan maksimal dalam menciptakan lapangan pekerjaan dalam dua atau tiga tahun mendatang, karena dampak dari krisis keuangan global masih akan

dirasakan Indonesia dalam kurun waktu tersebut.

Alokasi dana stimulus infrastruktur 2009 total 12,2 Triliun, dan dari jumlah tersebut, Pembangunan Infrastruktur Bidang Pekerjaan Umum sebesar 6,6012 Triliun yang dialokasikan untuk penanganan bencana, perluasan jaringan distribusi dan pembangunan instalasi pengelolaan air minum, percepatan penyelesaian infrastruktur lanjutan, jalan inspeksi dan irigasi sentra produksi tambak, rehabilitasi jaringan irigasi dalam rangka ketahanan pangan, jalan-jembatan-irigasi, dan pengembangan infrastruktur pemukiman.

Peluang proyek kerja sama pemerintah swasta meliputi 85 proyek, dengan jumlah investasi proyek-proyek KPS sebesar 33,969,229 (US \$ 000), terdiri dari Proyek Siap Tender (US \$ 000) sebesar 4,573,094, Proyek Prioritas (US \$ 000) sebesar 2,970,560, dan Proyek Potensial (US \$ 000) = 26,425,575.

Pada kesempatan tersebut, Paskah Suzetta menjelaskan bahwa pertumbuhan sektor konstruksi selama tahun 2006 mencapai 7,86 % dimana porsi sektor konstruksi terhadap PDB tahun 2006 mencapai 6,51 %. Lapangan usaha di bidang jasa konstruksi masih sangat tergantung kepada ketersediaan dana pembangunan pemerintah, sementara itu anggaran pembangunan pemerintah relatif menurun. Usaha jasa konstruksi memberikan sumbang yang cukup berarti terhadap laju pertumbuhan Produk Domestik Bruto (PDB).

Diharapkan bagi pelaku usaha konstruksi harus mampu bersaing dan

berkompetensi dalam proses pelaksanaan pembangunan sehingga dapat meningkatkan efisiensi dan efektifitas pelaksanaan pekerjaan, meninggalkan budaya arisan maupun mensubkan pekerjaan, bekerja profesional dan dikontrakkannya oleh satu perusahaan dan tidak over lap.

Menjaga Good Governance dalam Pengadaan Pemerintah

Pengadaan Barang/Jasa merupakan salah satu faktor penting sekaligus menentukan dalam proses pekerjaan pemerintah. Proses yang berintikan pemilihan penyedia jasa ini sangat penting karena menentukan awal pembangunan yang berkualitas mewujudkan jasa konstruksi yang bermutu dan handal. Namun disisi lain proses pengadaan barang/jasa pemerintah juga rentan dengan resiko dan kesalahan yang mungkin saja berasal baik dari pengguna maupun penyedia jasa.

Pada forum Dialog Jasa Konstruksi ini, secara khusus Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah (LKPP) menyampaikan prinsip-prinsip penting (good-governance) dalam Keppres No.80 Tahun 2003 tentang Pedoman Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah dan rencana revisinya. Diharapkan masyarakat jasa konstruksi yang berasal dari pengguna dan penyedia jasa dapat mengerti dan melaksanakan prinsip ini sehingga proses pengadaan barang/jasa terlaksana dengan baik.

Disampaikan oleh Agus Prabowo prinsip-prinsip penting Keppres No.80 Tahun 2003 antara lain: *Pertama*, mengurangi *barrier to entry* atau penghalang untuk masuk yang antara lain rekanan tidak wajib bergabung dalam asosiasi tertentu, cukup memiliki surat ijin usaha saja serta penyederhanaan berbagai syarat administrasi. Hanya saja permasalahan yang timbul, hal ini sering ditafsirkan bertentangan dengan PP No.28 Tahun 2000. Selain itu dalam iklim demokrasi menciptakan *barrier to entry* pada dasarnya apakah mengikari kenyataan atau takut bersaing.

Kedua, mengutamakan metoda *pasca-kualifikasi*, kecuali untuk pekerjaan kompleks dan berteknologi tinggi. Permasalahan yang ada dalam hal ini adalah proses tender sering dianggap terlalu lama bahkan sampai dua atau tiga

bulan. *Ketiga*, menghapuskan segmentasi kewilayahan dimana persyaratan yang berdimensi kewilayahan dihapuskan dengan menggunakan fasilitas *E-Proc* untuk membentuk satu pasar yaitu Pasar Indonesia. Permasalahan yang muncul prinsip ini dianggap mengganggu 'zona aman' pengusaha setempat.

Keempat, menyederhanakan segmentasi skala usaha. Dalam hal ini kelompok usaha hanya ada dua yaitu usaha kecil dan usaha non-kecil, sekaligus berpihak kepada usaha kecil. Permasalahannya pemihakan kepada usaha kecil diterapkan melalui pemaketan pekerjaan dibawah 1 Milyar Rupiah. *Kelima*, membatasi keikutsertaan perusahaan asing. Perusahaan asing dapat mengikuti lelang diatas 50 Miliar (pemborongan), 10 Miliar (barang/jasa lain), dan 5 Miliar (konsultasi) setelah sebelumnya diharuskan bermitra dengan perusahaan nasional. Namun pertanyaan muncul, apakah memang masih perlu perusahaan nasional dilindungi terus menerus.

Keenam, mengumumkan kepada publik secara terbuka. Sebagaimana diketahui pelelangan umum di atas 1 M wajib diumumkan di koran nasional dan provinsi serta diupayakan untuk diumumkan di website pengadaan nasional. Permasalahannya waktu pengumuman seringkali terlalu singkat sehingga dianggap membatasi partisipasi penyedia barang/jasa maupun masyarakat. *Ketujuh*, menghapus koridor penawaran terendah terhadap HPS. Karena penghapusan koridor secara empirik terbukti menciptakan persaingan dan mengoreksi *mark-up* apalagi hal ini telah lazim diterapkan di negara-negara lain. Problematika yang muncul adalah fenomena banting-bantingan harga. Bila dibiarkan terus menerus dapat menurunkan kualitas pelaku jasa konstruksi.

Agus Prabowo mengatakan kepada forum bahwa disadari Keppres No.80 Tahun 2003 yang sekarang dianggap terlalu umum, terlalu berorientasi pada jasa pemborongan, serta kurang sistematis. Revisi akan diarahkan kepada beberapa hal penting dan dianggap harus segera diubah, antara lain penambahan beberapa aturan baru sebagai hasil kemajuan teknologi (IT) maupun dinamika praktik bisnis modern, dan klarifikasi ketentuan yang selama ini kurang tegas atau multi tafsir. (TW, MH)

1st Internasional on Rehabilitation and Maintenance in Civil Engineering

SEBERAPA PENTINGKAH ARTI REHABILITASI DAN PERAWATAN PADA PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR



Para nara sumber dalam acara ICRMCE di solo

S olo Rehabilitasi dan perawatan bangunan fisik tidak kalah penting dengan perencanaan dan pembangunan itu sendiri. Sebagaimana sering kita jumpai dengan adanya kelebihan muatan jalan yang berakibat pada rusaknya jalan dan tidak dipenuhinya Sistem manajemen mutu bangunan yang berakibat pada rendahnya mutu bangunan tersebut bahkan menimbulkan kerusakan, adalah beberapa contoh saja dari pentingnya rehabilitasi dan perawatan bangunan.

Dan patut disadari bahwa di Negara berkembang seperti Indonesia, aspek rehabilitasi dan perawatan bangunan tersebut masih kurang disadari oleh pelaku jasa konstruksi. Hal ini yang menjadi semangat dilaksanakannya forum Konferensi 1st Internasional on Rehabilitation and Maintenance in Civil Engineering (ICRMCE) yang diprakarsai oleh Universitas Sebelas Maret (UNS) pada 21 s.d. 22 Maret 2009 di Solo. Departemen PU sebagai Pembina jasa konstruksi turut serta aktif dalam konferensi ini baik sebagai

pembicara, peserta maupun dalam pameran.

Dikatakan Menteri PU yang diwakili oleh Kepala BPKSDM Sumaryanto Widayatin, saat pembukaan forum ini Sabtu (21/03) di Solo bahwa pada intinya pembangunan infrastruktur tidak hanya sebatas membangun proyek-proyek fisik, tapi lebih dari itu berarti merawat dan memfungsikan proyek yang telah dibangun tersebut. Lebih jauh lagi pembangunan infrastruktur juga harus memperhatikan aspek kesinambungan lingkungan agar tidak hanya bermanfaat sementara namun hingga jangka panjang.

"Jadi jangan sampai kita membangun ribuan kilometer jalan atau bangunan tapi merusak sumber air", ungkap Sumaryanto. Karena pentingnya aspek pemeliharaan dan kesinambungan lingkungan tersebut maka Departemen PU sendiri akan mengalokasikan sumber pendanaan untuk pemeliharaan dan tentunya mendorong penyedia sumber daya manusia yang ahli di bidang ini, salah



Kepala BPKSDM dalam sambutannya mewakili Menteri PU



Suasana acara ICRME

satunya konferensi kerjasama Departemen PU dan Universitas Sebelas Maret (UNS) Solo ini.

Pentingnya perawatan bangunan, menurut Sumaryanto, mengingat Infrastruktur adalah kontributor utama untuk proses pembangunan sekaligus untuk mendorong pertumbuhan ekonomi. Akan sangat tidak efektif jika Infrastruktur yang dibangun tidak bertahan lama. Yang ada justru menghambat pembangunan karena waktu dan dana terbuang percuma untuk perbaikan.

Karenanya mulai saat ini aspek perawatan bangunan menjadi sangat penting dan perlu untuk diterapkan. Mulai dari regulasi yang mendukung hingga sumber daya manusia (SDM) yang ahli di bidang ini harus mulai dipikirkan. "Hingga saat ini tenaga ahli di bidang perawatan di Indonesia diakui masih terbatas", ungkap Kepala BPKSDM. Namun seiring dengan kesadaran perlunya perawatan dan rehabilitasi sebagaimana diprakarsainya konferensi ini diharapkan akan mendorong ahli dan kebutuhan yang membersaminya.

Konferensi ini diikuti oleh berbagai peserta yang berasal dari dunia akademisi maupun masyarakat umum dengan narasumber dari dalam maupun dari luar negeri, salah satunya Franz Nestmann dari Universitas Karlsruhe dari Jerman yang telah bekerjasama dalam Proyek pembangunan sumber air bawah tanah di Gunung Kidul Jogjakarta. Juga hadir sebagai pembicara pakar beberapa Perguruan Tinggi terkemuka di Indonesia, Peneliti, serta dari kalangan Pemerintahan salah satunya dari Departemen PU yang kali ini berasal dari Pusat Pembinaan Keahlian dan Teknik Konstruksi (Pusbikte) BPKSDM.

Keikutsertaan Departemen PU dalam hal ini BPKSDM selain sebagai pembicara dan peserta juga turut serta dalam Pameran dengan menampilkan informasi Pembinaan Konstruksi meliputi Pelatihan dan Pendidikan untuk menghasilkan tenaga kerja ahli dan terampil bidang konstruksi, Penandatanganan Pakta Komitmen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Konstruksi, Karya Konstruksi Indonesia 2006 – 2008, Mutual Recognition

Arrangement (MRA), Penawaran Program Pendidikan kerjasama dengan Perguruan Tinggi, serta Teknologi Rumput Vetiver.

Teknologi rumput vetiver merupakan salah satu informasi yang banyak diminati oleh banyak pengunjung. Bahkan Kepala BPKSDM menyempatkan diri memberi penjelasan mengenai keunggulan rumput yang biasa disebut rumput akar wangi atau akar sereh ini.

Keunggulan Rumput ini selain sangat banyak tersedia di Indonesia dan murah, lebih dari itu rumput ini dapat digunakan sebagai pemerkuat lahan dari erosi, saat ini telah digunakan untuk memperkuat stabilitas lereng di Jalan Raya Nagreg dan Tol Purbaleunyi KM 91 200. Akarnya yang mampu menembus kedalam hingga 3 M ke bawah menjadikannya sekuat beton. Bahkan penggunaannya lebih ramah lingkungan.

Kepala BPKSDM mengharapkan di kemudian hari penggunaan sumber-sumber daya alternatif dan ramah lingkungan lebih banyak digunakan, sebagaimana teknologi rumput vetiver untuk penguat lereng dari erosi ini. Dengan demikian selain produk infrastruktur terawat dengan baik, lingkungan juga akan lebih terjaga karena lebih ramah lingkungan. Dan lebih jauh lagi kearifan lokal kebanggaan negeri digunakan untuk pengembangan infrastruktur. (rw)



Kepala BPKSDM memberikan penjelasan di stand BPKSDM dalam acara IRMCE

MENGENAL LEBIH DEKAT RUMPUT VETIVER

Rumput vetiver adalah tanaman jenis rumput-rumputan berukuran besaryang dikenal istilah Indonesia dengan sebutan akar wangi atau akar sereh. Dalam beberapa bahasa daerah seperti bahasa Jawa Lorosetu; Hapias (Batak); Narawastu, Usar (Sunda); Karabistu (Madura); Arek Usa (Minangkabau); Tahele (Gorontalo); Useur (Gayo).

Akar rumput vetiver mampu tumbuh dengan baik bahkan pada jenis tanah yang keras sekalipun. Di tanah berlereng dan memiliki lapisan tanah keras, perakaran ini mampu menembus hingga ke dalamnya sehingga berfungsi sebagai paku atau angkur yang lebih memperkuat kedudukan lereng dan mencegah erosi tanah.

Rumput vetiver termasuk dalam keluarga Poaceae yang terdiri dari 2 (dua) jenis atau species yaitu, Pertama: *Vetiveria Zizanioides*, akarnya panjang, tumbuh ke bawah dan menyatu, Kedua: *Vetiveria Nemoralis*, akarnya pendek, tumbuh ke samping dan menyebar (sejenis rumput ilalang atau rumput gajah). Jenis *Vetiveria Nemoralis* tidak disarankan penggunaannya.

Lebih spesifik lagi, ciri-ciri rumput vetiver antara lain daunnya kaku berbentuk panjang dan sempit, lebar daun tidak lebih dari 8 mm, tumbuh tegak dengan tinggi 1,5 hingga 2,5 meter, terbentuk rumpun-rumpun besar, memiliki akar yang panjangnya bisa mencapai lebih dari 3



Rumput Vetiver sebagai pengaman lereng di Lingkar Nagreg

meter, permukaan daun licin tidak berbulu, tepian daunnya berduri dan kasar, bila diraba ke arah bawah batangnya tegak dan kuat.

Kelebihan lain rumput ini adalah kuat dan tahan di segala kondisi cuaca, dapat bertahan hidup dalam musim kemarau yang berkepanjangan dan dalam rendaman air. Rentangan ketangguhan rumput vetiver bahkan dapat tumbuh di daerah dengan kisaran curah hujan yang cukup luas antara 200-5000 mm tiap tahun. Hingga dalam hal tahan pada suhu tidak terpengaruh oleh temperatur dingin sampai minus 9 °C, suhu yang dikehendaki 17-27 °C, tetapi masih dapat bertahan hidup hingga 55 °C.

Tentunya kelebihan yang sangat menguntungkan adalah rumput ini dapat tumbuh di tanah jenis apapun tanpa memandang tingkat kesuburan namun di saat yang sama tidak tumbuh menyebar di luar habitatnya sehingga tidak akan mengganggu tanaman lain. Jarak antara batas tingkat derajat keasaman (pH) tanam yang berhabitat asli di rawa-rawa ini sangat lebar, disamping itu mampu berkembang biak dengan cepat. Perkembangbiakannya tersebut dengan pemisahan akar atau anakan.

Hingga saat ini (Januari 2009), rumput vetiver belum banyak dibudidayakan di Indonesia. Budidaya rumput vetiver yang diketahui dan telah diujicoba penanamannya untuk ruas Jalan Lingkar Nagreg berasal dari Garut Jawa Barat. Dari 2 (dua) lokasi yang telah ditanami rumput vetiver antara lain (1) PT. Jasa Marga (Persero) di Jalan Tol Cipularang dan (2) Dit. Bina Teknik Ditjen Bina Marga di Jalan Lingkar Nagreg Jawa Barat, semua menunjukkan hasil yang baik.

Melihat potensi yang besar pada rumput yang banyak terdapat di semua wilayah Indonesia ini serta kemampuannya untuk menahan erosi dan penguat lereng, BPKSDM sebagai pembina jasa konstruksi Indonesia sangat mendorong pemanfaatannya dalam pembangunan infrastruktur. Selain lebih murah, penggunaannya lebih ramah lingkungan sebagaimana komitmen Indonesia untuk turut menjaga dunia dari global warming sesuai kesepakatan pada UN Climate Change Conference 2007 di Bali. Lebih dari itu, kearifan lokal telah dengan bangga digunakan pada pembangunan infrastruktur di rumah sendiri. (rw)

(Disarikan dari Tulisan Panduan Penanaman Rumput Vetiver Sebagai Penahan Erosi)



Rumput Vetiver Penahan erosi tanah sawah (Desa Ban, Karang Asem - Bali)