

BADAN PEMBINAAN KONSTRUKSI

BULETIN DWI WULAN BADAN PEMBINAAN KONSTRUKSI KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

Edisi III / 2014

**Konsepsi Investasi Infrastruktur PU
Dalam Mendukung Pengembangan Konektivitas Nasional**

Restrukturisasi Industri Konstruksi :
Peluang dan Tantangannya

Monitoring dan Evaluasi Lembaga Asosiasi 2014

Kementerian PU Mempersembahkan
Konstruksi Indonesia 2014

ISSN 1907-0136



9 771907 013646

BULETIN BADAN
PEMBINAAN KONSTRUKSI

Pembina/Pelindung :
Kepala Badan Pembinaan Konstruksi .

Dewan Redaksi :
Sekretaris Badan Pembinaan Konstruksi;
Kepala Pusat Pembinaan Usaha & Kelembagaan;
Kepala Pusat Pembinaan Penyelenggaraan Konstruksi;
Kepala Pusat Pembinaan Sumber Daya Investasi;
Kepala Pusat Pembinaan Kompetensi dan Pelatihan
Konstruksi.

Pemimpin Umum :
Mahbullah Nurdin

Pemimpin Redaksi :
Hambali

Penyunting / Editor :
Maria Ulfah
Kristinawati Pratiwi Hadi

Redaksi Sekretariat :
Gigih Adikusomo
Bagus Wicaksono
Nurasih Asriningtyas
Yunita Wulandari
Gama Ayuningtyas

Administrasi dan Distribusi :
Nanan Abidin
Sugeng Sunyoto
Agus Firngadi
Ahmad Suyaman
Ahmad Iqbal

Desain dan Tata Letak:
Nanang Supriadi

Fotografer :
Sri Bagus Herutomo

Alamat Redaksi :
Gedung Utama Lt. 10
Jl. Pattimura No.20 - Kebayoran Baru
Jakarta Selatan
Tlp/Fax. 021-72797848
E-Mail : datinfo25@gmail.com

Salam redaksi

Bersama Kita Membangun” telah menjadi tagline Badan Pembinaan Konstruksi yang diresapkan dalam berbagai sisi kehidupan setiap komponennya. “Membangun” di sini bukan hanya dalam bentuk infrastruktur secara fisik namun juga dalam konteks yang lebih luas.

Salah satu hal penting yang tidak boleh diabaikan dalam pembangunan adalah elemen Sumber Daya Manusia. Terlebih SDM muda yang masih begitu panjang perjalanan yang membentangi di depan. Generasi muda pulalah yang akan menjadi tulang punggung masa depan bangsa. Karenanya, Badan Pembinaan Konstruksi berupaya untuk membentuk generasi penerus yang lebih kompeten dan dapat diandalkan. Melalui kegiatan Peningkatan Kemampuan SDM Aparatur untuk PNS Muda Badan Pembinaan Konstruksi, generasi muda di lingkungan BP Konstruksi ditempa bersama untuk membentuk pribadi yang handal dalam tim yang solid.

Upaya peningkatan SDM juga dilakukan dengan mengirimkan delegasi dalam seminar internasional seperti Dispute Review Board Foundation (DRBF) 14th Annual International Conference di Singapura baru-baru ini. Selain meningkatkan kualitas SDM internal, sesuai peran pembinaannya, BP Konstruksi juga tetap menyelenggarakan pelatihan-pelatihan langsung ke masyarakat seperti Bimbingan teknis Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) Konstruksi di Pangkal Pinang, Pelatihan dan Fasilitasi Uji Kompetensi Mandor Pekerjaan Perkerasan Aspal di Kulon Progo, dan masih banyak kegiatan lainnya. Hal ini merupakan upaya penguatan SDM konstruksi nasional dalam menghadapi pemberlakuan Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) yang telah di depan mata.

Di sisi lain, upaya menjalin kerjasama konstruksi antar negara juga terus dilakukan, di antaranya menjalin Kerjasama Pengelolaan Keamanan Fasilitas Umum dengan Korea, serta Workshop Pemetaan Kebutuhan Daya Saing serta Potensi dan Pengembangan Pasar Konstruksi di Saudi Arabia.

Seiring dengan berjalannya kegiatan-kegiatan tersebut, telah digelar Press Conference dan Launching Konstruksi Indonesia 2014 untuk memulai rangkaian kegiatan tahunan ini. Konstruksi Indonesia 2014 yang diselenggarakan melalui kerjasama antara Kementerian Pekerjaan Umum dan Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Nasional akan menggelar 9 kegiatan utama, yaitu Lomba dan Saresehan Pekerja Konstruksi, Kompetisi Foto Konstruksi, Lomba Jurnalistik/Karya Tulis Media Cetak, Lomba Karya Tulis Ilmiah terkait Konstruksi, Penghargaan Karya Konstruksi, Penghargaan Kinerja Proyek Konstruksi, Penyusunan Buku Konstruksi Indonesia 2014, Pameran dan Seminar KI 2014 sebagai puncak KI 2014 yang akan diselenggarakan pada 5-7 November 2014 di Jakarta Convention Center serta kegiatan pendukung berupa tournament golf dan funbike.

Tak lupa Redaksi turut mengucapkan selamat menunaikan Ibadah Ramadhan 1435 H bagi yang melaksanakan. Semoga segala amal ibadah kita selalu diterimanya dan mendapatkan ridha Allah SWT. Selamat Membaca.

Daftar Isi

► <i>Dispute Review Board Foundation (DRBF) 14th Annual International Conference “Perspektif Penggunaan Dispute Board Sebagai Upaya Pencegahan Sengketa Konstruksi”</i>	3
► Restrukturisasi Industri Konstruksi : Peluang Dan Tantangannya	5
► Monitoring Dan Evaluasi Lembaga Asosiasi 2014	7
► Ada Apa Dengan Pengadaan Ta. 2014 Yang Diatur Dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 14/PRT/M/2013?	9
► Konsepsi Investasi Infrastruktur PU Dalam Mendukung Pengembangan Konektivitas Nasional	12
► Galery Foto	16
► Bimbingan Teknis Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) Konstruksi Di Pangkal Pinang	18
► Pelatihan Dan Fasilitasi Uji Kompetensi Mandor Perkerasan Aspal Di Kulon Progo Satu Langkah Maju Untuk Seribu Harapan Bangsa	19
► Mempersiapkan Puasa Ramadhan Tanpa Ghibah / Gunjing	20
► Catatan Petualangan Jungle Team Building PNS Muda Bp Konstruksi	22
► Peluang Besar Pekerjaan Konstruksi Di Arab Saudi Menanti	24
► Kunjungan Tim Implementation Survey Korea Selatan Dalam Rangka Kerjasama Pengelolaan Keamanan Fasilitas Umum	25
► Kementerian Pekerjaan Umum Kembali Mempersembahkan Konstruksi Indonesia 2014	28

Dispute Review Board Foundation (DRBF) 14th Annual International Conference "Perspektif Penggunaan Dispute Board Sebagai Upaya Pencegahan Sengketa Konstruksi"

Oleh:

DR. Putut Marhayudi *
Siti Budi Mulyasari SH, MH **
Henrico Harianja ST, MT ***

Dispute board adalah suatu wadah yang dibentuk untuk mendorong pencegahan dan penyelesaian sengketa yang dapat terjadi atau telah terjadi antar pihak dalam suatu kontrak (Totterdill dan Owen). Dispute board merupakan suatu konsep yang relatif baru di Indonesia, dimana konsep pembentukan wadah sengketa dimulai sejak awal berjalannya proyek tanpa harus menunggu terjadinya sengketa. Meskipun demikian tidak tertutup kemungkinan Dispute Board dibentuk setelah terjadinya sengketa. Jenis dispute board tergantung dari kesepakatan antar pihak didalam kontrak yang antara lain meliputi Dispute Board dapat berupa Dispute Review Board (DRB) yang memiliki keluaran rekomendasi yang tidak mengikat bagi kedua belah pihak, Dispute Adjudication Board (DAB) yang memiliki keluaran keputusan yang mengikat kedua belah pihak terkait dengan objek yang menjadi sengketa serta Combined Dispute Board (CDB) yang merupakan kombinasi dari DRB dan DAB. Penggunaan Dispute Board dinilai sangat penting karena dapat mencegah terjadinya sengketa antar pihak dalam suatu pekerjaan konstruksi

Dasar pembentukan Dispute Board dalam suatu proyek tentunya adalah kontrak, dimana standar kontrak yang banyak digunakan sebagai common practices di tingkat internasional saat ini adalah standar kontrak yang diterbitkan oleh FIDIC dan standar kontrak yang diterbitkan oleh International Chamber Of Commerce (ICC), dimana didalam 2 standar kontrak tersebut, terdapat klausul penyelesaian sengketa yang salah satunya adalah menggunakan Dispute Board. Beberapa proyek di Indonesia juga sudah menggunakan Dispute Board terutama proyek-proyek yang sumber dananya adalah pinjaman dari JICA atau World Bank, karena kedua institusi tersebut

seringkali menjadikan penggunaan standar kontrak FIDIC sebagai salah satu syarat dalam pemberian pinjaman atau hibah.

MEKANISME DISPUTE BOARD

Mekanisme Pembentukan Dispute Board

Mekanisme pembentukan Dispute Board sangat bergantung kepada jenis standar kontrak yang digunakan. Contohnya dalam standar kontrak FIDIC Conditions of Contract for Construction (First Ed. 1999) For Building and Engineering Works designed by the Employer atau yang sering disebut sebagai "red book" Dispute Board yang dibentuk merupakan standing board yang artinya, Dispute Board dibentuk pada saat dimulainya proyek berdasarkan kontrak dengan anggota 1 atau 3 orang. Ada 2 pendekatan yang dapat digunakan dalam mekanisme pemilihan anggota dispute board yakni metode bottom up dimana masing-masing menunjuk 1 orang anggota Dispute Board yang nantinya akan menunjuk 1 orang baru menjadi ketua

dari Dispute Board serta metode top down dimana kedua belah pihak dalam kontrak menyepakati 1 nama untuk menjadi ketua Dispute Board yang nantinya akan memilih 2 orang untuk menjadi anggota Dispute Board. Biaya yang timbul dari pembentukan Dispute Board idealnya dibebankan 50% kepada pengguna jasa dan 50% kepada penyedia jasa.

Mekanisme Kerja Dispute Board

Idealnya, Dispute Board akan melakukan kunjungan lapangan tidak kurang dari 70 hari dan tidak lebih dari 140 hari. Jadwal kunjungan lapangan sangat bergantung kepada kesepakatan kedua belah pihak dalam kontrak. Setiap pihak dapat mengajukan beberapa pertanyaan terkait dengan aspek administrasi atau aspek teknis proyek yang dapat berpotensi menjadi dispute antara dua pihak kepada Dispute Board. Apabila ternyata dispute tidak dapat dihindari, maka Dispute Board dapat melaksanakan dengar pendapat dan apabila diperlukan, meminta dokumen-dokumen yang dibutuhkan terkait dengan objek dispute. Dispute Board



diwajibkan untuk memberikan kesempatan yang sama kepada kedua belah pihak dan menghindari pertemuan dengan salah satu pihak tanpa dihadiri oleh pihak lainnya. Dalam rapat dengar pendapat tersebut, Dispute Board juga dilarang untuk menyampaikan opini terkait dengan argumen yang disampaikan kedua belah pihak. Dispute Board memiliki waktu 84 hari (kecuali disepakati berbeda oleh kedua belah pihak dan Dispute Board) setelah menerima pernyataan dispute, untuk memberikan keputusan terkait dengan penyelesaian dispute. Masing-masing pihak dapat mengajukan keberatan atas keputusan yang dihasilkan oleh Dispute Board selambat-lambatnya 28 hari setelah Dispute Board memberikan keputusan (sumber: FIDIC Conditions of Contract for Construction (First Ed. 1999) For Building and Engineering Works designed by the Employer).

Mekanisme Enforcement Keputusan dari Dispute Board

Apabila dalam waktu 28 hari setelah Dispute Board mengeluarkan keputusan terkait dengan dispute tidak ada pihak yang mengajukan nota keberatan, maka keputusan tersebut bersifat final dan mengikat. Namun demikian, apabila dalam kurun waktu 28 hari setelah Dispute Board mengeluarkan keputusan terkait dengan dispute, salah satu pihak mengajukan nota keberatan maka idealnya keputusan Dispute Board tersebut tetap mengikat kedua belah pihak meskipun belum bersifat final. Makna dari bersifat mengikat tapi belum final contohnya adalah apabila salah satu pihak dalam keputusan tersebut harus membayar sejumlah nilai tertentu kepada pihak lain, maka pembayaran tersebut harus segera dilakukan meskipun keputusan dispute board tersebut dapat saja berubah karena adanya upaya dari salah satu pihak untuk membawa keputusan dispute board tersebut ke lembaga arbitrase ataupun ke pengadilan. Namun demikian, apabila ada pihak yang tidak patuh terhadap keputusan Dispute Board yang bersifat mengikat tersebut (meskipun belum bersifat final), maka pihak yang merasa dirugikan akibat ketidakpatuhan tersebut, dapat mengajukan gugatan melalui Lembaga Arbitrase atau pengadilan. Sedangkan bagi pihak yang mengajukan nota keberatan, dapat melakukan gugatan terhadap

keputusan Dispute Board melalui Lembaga Arbitrase paling lambat 56 hari setelah adanya nota keberatan dari salah satu pihak (sumber: FIDIC Conditions of Contract for Construction (First Ed. 1999) For Building and Engineering Works designed by the Employer).

IMPLEMENTASI DISPUTE BOARD DI INDONESIA

Di Indonesia, ada 2 Undang-Undang yang memberikan panduan terkait dengan alternatif penyelesaian sengketa. Undang-Undang Nomor 30 tahun 1999 Tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa. Alternatif Penyelesaian Sengketa adalah lembaga penyelesaian sengketa atau beda pendapat melalui prosedur yang disepakati para pihak, yakni penyelesaian di luar pengadilan dengan cara konsultasi, negosiasi, mediasi, konsiliasi, atau penilaian ahli. Undang-Undang Nomor 18 Tentang Jasa Konstruksi menyatakan penyelesaian sengketa dapat ditempuh melalui pengadilan atau luar pengadilan berdasarkan pilihan pihak yang bersengketa. Penyelesaian sengketa diluar pengadilan dapat dilakukan dengan cara mediasi dengan mediator yang ditunjuk oleh Lembaga Arbitrase dan Lembaga Alternatif Penyelesaian Sengketa atau Konsiliasi. Hanya saja, menurut sifatnya, baik mediasi maupun konsiliasi tidak mengeluarkan keputusan yang mengikat kedua belah pihak. Dispute Board dalam konteks regulasi di Indonesia, merupakan kombinasi dari mediasi, konsiliasi dan lembaga arbitrase ad hoc. Namun demikian, belum ada data secara resmi

yang menyatakan implementasi Dispute Board pada proyek-proyek Pemerintah di Indonesia. Sebagian besar alternatif penyelesaian sengketa yang digunakan pada proyek Pemerintah adalah menggunakan Badan Arbitrase Nasional Indonesia dan proses litigasi melalui pengadilan.

Kedepan, jasa konstruksi dihadapkan kepada liberalisasi dimana pelaku jasa konstruksi asing dapat terlibat dalam pelaksanaan konstruksi di Indonesia. Hal ini tentunya akan membuat tuntutan penggunaan standar kontrak FIDIC akan semakin meningkat sehingga tuntutan penggunaan Dispute Board juga akan semakin meningkat. Selain itu, JICA dan World Bank secara tegas menyatakan akan lebih mendorong penggunaan Dispute Board terhadap pekerjaan konstruksi yang didanai oleh mereka. Oleh sebab itu, pelaku jasa konstruksi nasional harus menggali pengetahuan akan pentingnya Dispute Board serta meningkatkan pemahaman terhadap standar kontrak FIDIC. Selain itu, kedepan adjudikator-adjudikator lokal juga diharapkan dapat meningkatkan kompetensi mereka, untuk dapat menjadi adjudikator yang memiliki reputasi internasional sehingga ketika pelaku jasa konstruksi nasional dihadapkan kepada pemilihan anggota Dispute Board, mereka tidak akan sulit memilih anggota DB yang merupakan adjudikator lokal namun memiliki reputasi internasional, profesional, handal serta memahami kondisi jasa konstruksi nasional.

* Penulis adalah Kepala Bidang Regulasi dan Perizinan PPUK

** Kepala Sub Bidang Regulasi PPUK

*** Staf Bidang Regulasi dan Perizinan PPUK



RESTRUKTURISASI INDUSTRI KONSTRUKSI : PELUANG DAN TANTANGANNYA

Ir. Kimron Manik, M.Sc * dan Herry Kurniawan, ST, MT **

PENDAHULUAN

Industri konstruksi didefinisikan sebagai kegiatan ekonomi produksi yang mengolah bahan alam dan atau bahan hasil pabrikan melalui suatu sistem rancang bangun dan perencana serta sistem penyelenggaraan proyek tertentu menjadi suatu bangunan baik properti maupun infrastruktur. Tujuan paket kebijakan restrukturisasi industri konstruksi nasional adalah mewujudkan industri konstruksi nasional yang kokoh, handal dan berdaya saing tinggi. Industri konstruksi yang demikian tersebut melibatkan para pelaku (*people*) yang memiliki kapasitas, kapabilitas dan daya saing tinggi dan mampu menyelenggarakan konstruksi (*process*) sepanjang siklus hidup dari aset terbangun (*life cycle of built asset development*) secara efisien, efektif, inovatif dan produktif sehingga menghasilkan bangunan baik infrastruktur maupun properti seperti jalan, jembatan, pelabuhan laut, bandar udara, gedung, pembangkit listrik, jaringan transmisi, jaringan telekomunikasi, pabrik, bendung, bendungan dan jaringan irigasi yang berkualitas, bermanfaat dan berkelanjutan yang membentuk lingkungan terbangun yang nyaman (*the finest built environment*) dengan nilai tambah bagi kesejahteraan, keadaban dan kedaulatan bangsa Indonesia kini dan masa mendatang.

INDUSTRI KONSTRUKSI NASIONAL DAN PERMASALAHANNYA

Menurut Suraji (2013), industri konstruksi masih memiliki problematika struktural yakni bahwa *good governance* di industri konstruksi nasional masih belum terjadi. Indikasi menunjukkan sebagian dari pasar konstruksi terdistorsi oleh persaingan semu, terjadinya "*brokerage*" atau "*rent seeking*", serta diduga

bermunculan kontraktor semu (*shadow players*) akibat transaksi yang dipengaruhi kepentingan pelaku politik, sedangkan di sebagian pasar konstruksi lainnya terjadi persaingan mencekik leher (*cut throat competition*) dan penawaran tidak logis. Distorsi pasar konstruksi telah menyebabkan biaya transaksi ekonomi tinggi dan merendahkan daya saing,

Di samping itu, industri konstruksi nasional mengalami ketimpangan antara struktur usaha dan struktur pasar. Jumlah kontraktor mencapai 182.800 dengan proporsi 13% kontraktor non-kecil yang diduga menguasai 80% pangsa pasar dan 87% kontraktor kecil yang diduga hanya menguasai 20% pangsa pasar. Kondisi ini menyebabkan persaingan yang tidak sehat. Permasalahan lain yang terungkap adalah terjadi dominasi kontraktor besar, seperti BUMN, Swasta Nasional dan Swasta Asing, di berbagai daerah dan para kontraktor kecil masih memiliki kelemahan terhadap akses permodalan, SDM dan teknologi.

Konsentrasi usaha di sektor konstruksi masih didominasi oleh generalis bercirikan kontraktor dengan banyak bidang usaha, sangat sedikit spesialis. Banyak muncul kontraktor yang kurang atau tidak profesional atau bahkan "semu". Disamping itu, model usaha *subletting*, *subcontracting* masih belum memberdayakan kontraktor kecil, bahkan dirasakan terjadi eksploitasi sub-kontraktor oleh kontraktor utama baik dalam arti akses, perikatan, porsi sub-kontrak, dan jaminan pembayaran dan bahkan terjadi sub-kontraktor memberi pinjaman tanpa bunga kepada kontraktor utama (*loan without interest*), dan bahkan terjadi integrasi vertikal oleh kontraktor besar. Selanjutnya, persaingan usaha berbasis rantai pasok juga belum terjadi.

Industri konstruksi nasional mengalami fragmentasi rantai pasok, diduga karena ketidak-paduan regulasi dan kebijakan inter industri konstruksi dan antar industri material/bahan konstruksi, industri peralatan konstruksi serta kebijakan di bidang SDM Konstruksi. *Partnership* dan *supply chain* dengan prinsip kooperasi, kolaborasi dan kompetisi berbasis rantai pasok konstruksi belum terjadi. Kebijakan nasional bahwa semua yang bekerja di industri konstruksi harus bersertifikat dan menjadi persyaratan dalam proses pelelangan telah menjadi hambatan masuk (*entry barriers*) yang berlebihan (*overly regulated*), menambah biaya transaksi ekonomi yang memberatkan bagi pelaku usaha di industri konstruksi, khususnya kontraktor kecil dan menengah. Disamping itu, ketentuan atas jenis, bentuk dan bidang usaha di sektor konstruksi belum sepenuhnya mengikuti Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia (KBLI) dan belum responsif terhadap pekerjaan dalam tahapan penyelenggaraan aset terbangun (*life cycle of built asset development*).

Kompetisi antar rantai pasok yang dimiliki oleh kontraktor belum terjadi di Indonesia. Hal ini terjadi karena:

- a. Kompetisi yang ada dalam pelelangan sering masih bersifat semu. Kompetisi yang semu ini tidak memberi insentif untuk terjadinya kerjasama yang berjangka panjang pada tingkatan kontraktor dengan pemasok serta sub-kontraktornya.
- b. Pengelolaan rantai pasok masih belum menjadi kriteria penilaian pemilihan kontraktor oleh pemilik proyek. Untuk beberapa pemilik proyek, terutama pemerintah, bahkan terdapat pembatasan nilai pekerjaan yang dapat disub-

kontrakkan, meskipun pada kenyataannya, sebagian besar disub-kontrakkan oleh kontraktor, bahkan di banyak situasi terjadi sub-kontrak keseluruhan pekerjaan kepada pihak ketiga.

- c. Hubungan antar pihak pada rantai pasok yang ada belum berjangka panjang. Hubungan jangka panjang hanya akan ada jika ada kepercayaan dan kepastian pekerjaan. Jika ada kepercayaan yang dibina dalam hubungan antar perusahaan lebih ditekankan kepercayaan yang tidak berdasarkan profesionalisme, misalnya hubungan keluarga. Sedangkan ketidakpastian pekerjaan lebih menunjukkan kepada kurang terdapatnya informasi kebutuhan atau demand yang jelas dari calon pengguna.
- d. Tidak ada loyalitas dalam rantai pasok. Rantai pasok konstruksi di Indonesia berbentuk *interlocking network sourcing* dan *the alps*, sehingga banyak subkontraktor yang bekerja secara bersamaan waktunya dengan kontraktor utama lain. Selain itu, sangat sedikit perusahaan konstruksi yang dapat membina hubungan dengan baik dengan pemasoknya hanya berdasarkan pada profesionalisme. Yang terjadi, loyalitas diciptakan karena adanya *vertical integration* (dengan melakukan *acquisition*) yang pada suatu saat akan sangat tidak efisien. Loyalitas yang diharapkan adalah loyalitas yang berdasarkan pada kepercayaan profesional.

ARAHAN KEBIJAKAN RESTRUKTURISASI INDUSTRI KONSTRUKSI

Industri konstruksi yang kokoh, andal dan berdayasaing dikonsepsikan sebagai industri konstruksi yang mampu untuk (i) memberikan nilai tambah berkelanjutan; (ii) beradaptasi terhadap perubahan eksternal baik nasional maupun global; (iii) menjadi pelaku utama atau tuan rumah di negeri sendiri, dan (iv) menciptakan peluang berperan di aras global. Sebagai

prasyarat dasar dalam membangun industri konstruksi yang kokoh, andal dan berdaya saing, maka pemangku kepentingan industri konstruksi perlu membangun nilai, etika dan kapasitas profesional penyelenggara konstruksi (klien, owner, pemilik, pengelola proyek), pelaku usaha (konsultan, kontraktor, pemasok material, vendor peralatan, dan pemasok lainnya) dan regulator industri konstruksi.

Terdapat beberapa pilihan kebijakan pengaturan untuk industri konstruksi yang dapat diimplementasikan dalam bentuk kebijakan atau pengaturan, di antaranya adalah:

- a. Memperkuat pengawasan implementasi kebijakan dalam penyelenggaraan konstruksi berbasis monitoring dan evaluasi berkesinambungan. Kebijakan ini ditindaklanjuti dengan mengembangkan dan menerapkan *code of conduct* dan *code of ethic* baik di sisi penyelenggara (*owner, client, project manager*), di sisi pelaku usaha (konsultan, kontraktor, pemasok dan vendor) maupun di sisi regulator, pada berbagai tataran (proyek, perusahaan, industri, pemerintahan).
- b. Mengubah struktur usaha berbasis A S M E T menjadi K B L I, mendefinisikan ulang generalis dan spesialis, dan menata ulang sistem kualifikasi usaha, menjadi berbasis kapital, kompetensi SDM (kapabilitas manajemen dan teknologi) serta pengalaman (*track record*),
- c. Mengembangkan penerapan variasi sistem penyelenggaraan proyek (*project delivery systems*) (DB, EPC, dan PBC sebagai alternatif dari DBB konvensional), dan merancang ulang segmentasi pasar, memperluas porsi dan lingkup *subcontracting* (untuk usaha kecil), serta menetapkan *standard form of subcontract* dan membuat pengaturan jaminan pembayaran (*payment security acts*),
- d. Memberi insentif dan disinsentif untuk mendukung pengelolaan rantai pasok oleh kontraktor besar

dan menengah serta melarang *vertical integration* oleh kontraktor besar khususnya dimulai dari kontraktor BUMN.

- e. Mengharuskan kontraktor besar nasional dan asing melakukan pemberdayaan kepada kontraktor daerah, baik melalui joint operasi maupun sub-kontrak atau dengan mengintegrasikan mereka dalam rantai pasoknya sebagai tindakan memihak (*affirmative action*),
- f. Mengembangkan sistem inkubator usaha konstruksi untuk meningkatkan kapasitas kontraktor kecil/menengah, khususnya di daerah yang tertinggal, dengan memperluas akses dukungan permodalan dan penjaminan, pengembangan kompetensi SDM dan kapabilitas manajemen dan penguasaan teknologi,
- g. Mengevaluasi kembali seluruh peraturan perundangan khususnya pengaturan bisnis (konstruksi), pengaturan praktek profesi keinsinyuran dan kearsitekturan, serta pengaturan pengembangan industri konstruksi, termasuk sistem pembiayaan melalui levy,
- h. Menata ulang kebijakan pengaturan untuk mencegah terjadinya pengaturan yang berlebihan (*overly regulated*), perangkat regulasi (*regulation trap*) yang mempersulit atau menghambat efisiensi penyelenggaraan konstruksi dan pengembangan industri konstruksi nasional, serta konflik kepentingan antar para pemangku kepentingan industri konstruksi (penyelenggara seperti investor, *owner* dan *developer*, pelaku usaha, regulator industri, masyarakat pemanfaat dsb.)

REFERENSI

Suraji, Akhmad. Kebijakan Restrukturisasi Industri Konstruksi Nasional. 2013. Kementerian PU

* Penulis adalah Kepala Bidang Pengembangan Usaha PPUK
 ** Staf Bidang Pengembangan Usaha PPUK



MONITORING DAN EVALUASI LEMBAGA ASOSIASI 2014

Oleh : Tim Bidang Kelembagaan Pusat Pembinaan Usaha dan Kelembagaan

Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi (LPJK) menyelenggarakan 5 tugas utama. Melakukan atau mendorong penelitian dan pengembangan jasa konstruksi, menyelenggarakan pendidikan dan pelatihan jasa konstruksi, serta melakukan registrasi tenaga kerja konstruksi, yang meliputi klasifikasi, kualifikasi dan sertifikasi keterampilan dan keahlian kerja. Selain itu, LPJK juga bertugas melakukan registrasi badan usaha jasa konstruksi, serta mendorong dan meningkatkan peran arbitrase, mediasi, dan penilai ahli di bidang jasa konstruksi.

Tugas-tugas tersebut harus berjalan secara berkesinambungan dengan baik dan benar sehingga kesan bahwa LPJK hanya sekedar mengurus registrasi dan

sertifikasi dapat dihilangkan. Untuk itu diperlukan monitoring dan evaluasi terhadap pencapaian kinerja pelaksanaan tugas-tugas lembaga. Untuk itu, pemerintah cq. BP Konstruksi berkewajiban dalam melakukan monitoring dan evaluasi terhadap pelaksanaan tugas-tugas Lembaga.

Selain Lembaga, Pemerintah juga berkewajiban dalam melakukan pengawasan terhadap asosiasi agar fungsi pembinaan anggota oleh asosiasi dapat berjalan dengan baik. Terutama pada fungsi asosiasi badan usaha dan tenaga kerja untuk melakukan pembinaan terhadap anggotanya.

Dengan demikian, dapat diketahui kendala dan masalah yang terjadi dan dialami oleh Lembaga dan Asosiasi Jasa Konstruksi dalam melaksanakan tugas

dan fungsinya, baik teknis maupun non teknis, masalah keuangan, hukum dan kebijakan lainnya.

Selain itu, kinerja Lembaga dan Asosiasi juga dapat dipantau secara langsung dan dilaksanakan evaluasi mengenai apa yang sudah, sedang, dan akan dilakukan terkait dengan Tugas dan fungsi Lembaga dan asosiasi.

Kegiatan monitoring dan evaluasi Lembaga dan Asosiasi jasa konstruksi daerah ini rutin dilakukan Badan Pembinaan Konstruksi sejak tahun 2011 hingga tahun 2014 untuk provinsi-provinsi di Indonesia. Dari 34 provinsi, masih ada 3 provinsi yang belum dikunjungi untuk dilakukan monitoring dan evaluasi Lembaga dan Asosiasi tingkat Provinsi, yaitu: Jawa Barat, Jawa Timur dan Kalimantan Utara (data bulan

Mei 2014). Sedangkan Kegiatan monitoring dan evaluasi Lembaga dan Asosiasi untuk tingkat Nasional sudah direncanakan dan akan dilakukan pada tahun 2014 ini.

Hasil pelaksanaan kegiatan monitoring dan evaluasi Lembaga dan Asosiasi Jasa Konstruksi menemukan beberapa permasalahan antara lain adalah sebagai berikut :

I. LPJK

- Keterbatasan dalam sumberdaya keuangan, karena pemasukan utama berasal dari proses registrasi dan sertifikasi dimana ini bergantung kepada jumlah badan usaha atau tenaga kerja yang ada. Hal ini yang mengakibatkan kondisi keuangan LPJK di setiap provinsi berbeda.
- Kemampuan pelaksanaan kegiatan operasional yang berbeda-beda di masing-masing provinsi bergantung dari besarnya dukungan yang diberikan Pemerintah Provinsi.
- Adanya kekurangan kemampuan dalam menyediakan perangkat dan infrastruktur pendukung operasional khususnya di provinsi yang memiliki jumlah badan usaha dan tenaga kerja yang sedikit.
- Koordinasi Bapel LPJKN-LPJKP yang berjalan kurang lancar karena kemampuan LPJKN yang terbatas dalam memberikan respons permasalahan dari daerah yang terbatas.
- Ketidakselarasan kegiatan pembinaan yang dilakukan oleh TPJK di masing-masing provinsi mengakibatkan koordinasi yang tidak optimal antara TPJK dengan LPJK.

II. Asosiasi

- Kurangnya fungsi pembinaan yang dilakukan kepada anggota-anggota terutama dalam hal pemberdayaan dan pengawasan.
- Keterbatasan dalam sumber daya keuangan yang masih



bergantung dari iuran keanggotaan dan proses registrasi.

- Pelaksanaan Pengembangan Bisnis Berkelanjutan (Continouing Business Development) dan Pengembangan Profesionalisme Berkelanjutan (Continouing Professional Development) yang belum optimal untuk anggota-anggotanya.

Berdasarkan hasil pelaksanaan kegiatan monitoring dan evaluasi Lembaga dan Asosiasi Jasa Konstruksi, dapat disimpulkan bahwa diperlukan dukungan sumber daya keuangan dalam melaksanakan tugas dan fungsi Lembaga, di mana perlu dipikirkan bahwa dalam rangka tugas pelayanan

publiknya harus mendapatkan dukungan dana publik. Penggunaan dana ini harus bersifat transparan, akuntabel (dapat diaudit). Selain itu, pengembangan kapasitas dan infrastruktur pendukung dalam rangka meningkatkan kemampuan lembaga dalam menjalankan tugas dan fungsinya.

Di sisi lain, perlu adanya alternatif penerapan penanganan khusus (klusterisasi), di mana masing-masing LPJKP dikelompokkan berdasarkan kesamaan permasalahan, sehingga pengembangan Lembaga di provinsi menjadi lebih terarah. Dan tak kalah penting untuk memperkuat peran dan fungsi TPJK di setiap provinsi dalam aspek pengaturan, aspek pemberdayaan dan aspek pengawasan.



ADA APA DENGAN PENGADAAN TA. 2014 YANG DIATUR DALAM PERATURAN MENTERI PEKERJAAN UMUM NOMOR 14/PRT/M/2013?

(Bagian 2)

Oleh: Mas Anton * dan Kang Bilie **

1. Bagaimanakah Metode Pelelangan/Seleksi dan Kriteria Evaluasi?

a. Dalam hal pelaksanaan pemilihan pekerjaan konstruksi:

1) Pemilihan pada prinsipnya dilakukan melalui metode Pelelangan Umum dengan pascakualifikasi.

2) Khusus untuk Pekerjaan Konstruksi bersifat kompleks, terintegrasi, dan/atau diyakini jumlah penyediannya terbatas, pemilihan penyedia Pekerjaan Konstruksi dilakukan melalui metode Pelelangan Terbatas dengan prakualifikasi.

3) Dalam hal pengadaan pekerjaan konstruksi yang bersifat kompleks, terintegrasi, atau bernilai di atas Rp 100.000.000.000, harus menggunakan persyaratan/kriteria evaluasi teknis yang ditetapkan terlebih dahulu oleh Pejabat Eselon I terkait untuk menghindari persyaratan/ kriteria yang diskriminatif dan/ atau pertimbangan yang tidak obyektif.

b. Dalam hal pelaksanaan pemilihan jasa konsultasi:

1) Pemilihan pada prinsipnya dilakukan melalui metode Seleksi Umum dengan prakualifikasi, kecuali jasa konsultasi perseorangan dengan pascakualifikasi;

2) Proposal teknis harus lulus total nilai ambang batas dan

lulus nilai ambang batas tiap unsur.

Misal ambang batas total 70, maka:

Unsur	Nilai	
	Min	Maks
Pengalaman Perusahaan	7	10
Pendekatan & Metodologi	14	20
Kualifikasi Tenaga Ahli	49	70
TOTAL	70	100

3) Menentukan daftar pendek terhadap peserta baru, mendapatkan "privilege" 5% dari total 100%, serta dalam evaluasi teknis kualifikasi terhadap pengalaman perusahaan/perseorangan mendapat "privilege" nilai minimal;

4) Terhadap perusahaan ber "KSO", dalam penilaian kualifikasi terhadap pengalaman pekerjaan sejenis dijumlahkan dari masing-masing anggota sedangkan nilai pengalaman pekerjaan tertinggi sejenis dinilai terhadap lead firm-nya.

2. Evaluasi Kewajaran Harga untuk Mengevaluasi Peserta yang Banting-Bantingan!

Pada pengadaan Pekerjaan Konstruksi, untuk harga penawaran yang nilainya di bawah 80% HPS, wajib dilakukan evaluasi kewajaran harga dengan ketentuan:

a. Meneliti dan menilai kewajaran harga satuan dasar meliputi

harga upah, bahan, dan peralatan dari harga satuan penawaran, sekurang-kurangnya pada setiap mata pembayaran utama;

b. Meneliti dan menilai kewajaran kuantitas/koefisien dari unsur upah, bahan, dan peralatan dalam Analisa Harga Satuan;

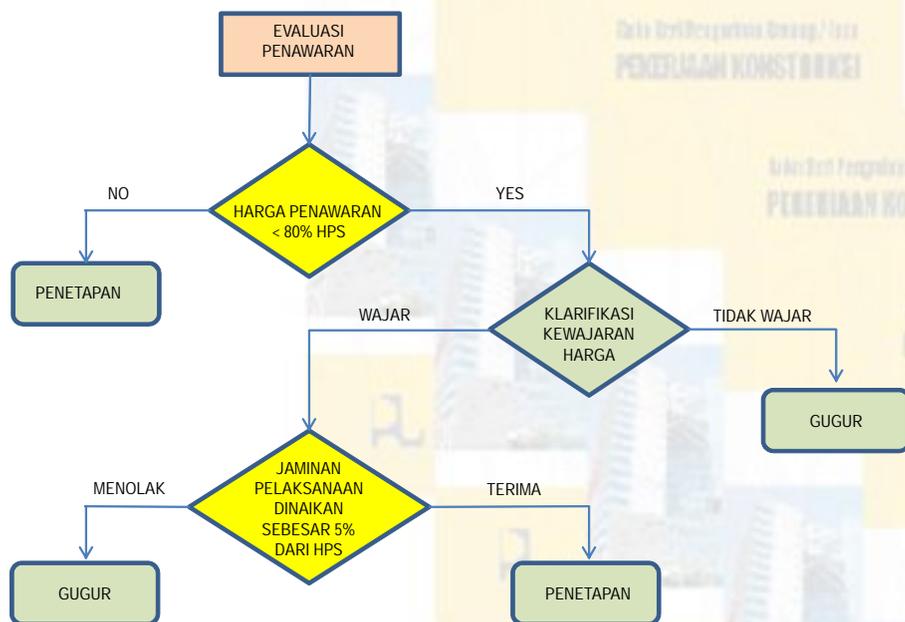
c. Hasil penelitian butir a. dan butir b. digunakan untuk menghitung harga satuan yang dinilai wajar tanpa memperhitungkan keuntungan yang ditawarkan; dan

d. Harga satuan yang dinilai wajar digunakan untuk menghitung total harga penawaran yang dinilai wajar dan dapat dipertanggungjawabkan.

e. Total harga sebagaimana dimaksud pada huruf d. dihitung berdasarkan volume yang ada dalam daftar kuantitas dan harga.

Apabila total harga penawaran yang diusulkan < hasil evaluasi, maka harga penawaran dinyatakan tidak wajar dan gugur harga.

Apabila total harga penawaran > hasil evaluasi, maka harga penawaran dinyatakan wajar dan apabila peserta tersebut ditunjuk sebagai pemenang pelelangan, harus bersedia untuk menaikkan Jaminan Pelaksanaan menjadi 5% dari nilai total HPS.



3. Bagaimana Tindak Lanjut terhadap Pelelangan/Seleksi/Pemilihan Langsung ulang yang gagal?

Pokja ULP dapat melakukan Penunjukan Langsung berdasarkan persetujuan PA, dengan tetap memperhatikan prinsip efisiensi, efektifitas, dan akuntabilitas, dengan ketentuan:

- hasil pekerjaan tidak dapat ditunda;
- menyangkut kepentingan/keselamatan masyarakat; dan
- tidak cukup waktu untuk melaksanakan proses Pelelangan/ Seleksi/ Pemilihan Langsung dan pelaksanaan pekerjaan.

4. Perhatian, mengenai Penetapan Pemenang!!

a. Dalam hal Penyedia mengikuti beberapa paket pekerjaan konstruksi dalam waktu bersamaan dengan menawarkan peralatan yang sama untuk beberapa paket yang diikuti dan dalam evaluasi memenuhi persyaratan pada masing-masing paket pekerjaan, maka hanya dapat ditetapkan sebagai pemenang pada 1 (satu) paket pekerjaan dengan cara melakukan klarifikasi untuk

menentukan peralatan tersebut akan ditempatkan, sedangkan untuk paket pekerjaan lainnya dinyatakan peralatan tidak ada dan dinyatakan gugur.

- Ketentuan hanya dapat ditetapkan sebagai pemenang pada 1 (satu) paket pekerjaan sebagaimana dimaksud pada butir a., dapat dikecualikan dengan syarat kapasitas dan produktifitas peralatan secara teknis dapat menyelesaikan pekerjaan lebih dari 1 (satu) paket.
- Dalam hal Penyedia mengikuti beberapa paket pekerjaan konstruksi atau jasa konsultansi dalam waktu bersamaan dengan menawarkan personel yang sama untuk beberapa paket yang diikuti dan dalam evaluasi memenuhi persyaratan pada masing-masing paket pekerjaan, maka hanya dapat ditetapkan sebagai pemenang pada 1 (satu) paket

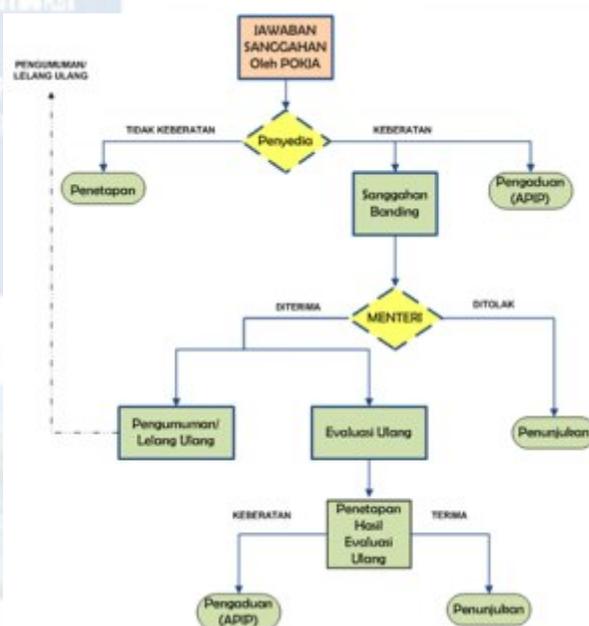
pekerjaan dengan cara melakukan klarifikasi untuk menentukan personel tersebut akan ditempatkan, sedangkan untuk paket pekerjaan lainnya personel dinyatakan tidak ada dan dinyatakan gugur.

5. Rencana Keselamatan dan Kesehatan Kerja Konstruksi (RK3K) dapat menggugurkan teknis!!

- Identifikasi bahaya dan tingkat risiko K3 pada pekerjaan yang dapat timbul dalam pelaksanaan harus dicantumkan dalam dokumen pengadaan pekerjaan konstruksi.
- Evaluasi teknis RK3K dilakukan terhadap sasaran dan program K3 untuk pengendalian risiko bahaya K3.

6. Apabila Terdapat Sanggahan Banding

- Dalam hal jawaban sanggahan banding menyatakan pelelangan/seleksi gagal dan harus dilakukan evaluasi ulang, maka tidak ada sanggahan dan sanggahan banding terhadap hasil evaluasi ulang.
- Apabila peserta keberatan terhadap hasil evaluasi ulang dapat mengajukan pengaduan yang ditujukan kepada APIP K/L/D/I bersangkutan.



c. Khusus di lingkungan Kementerian PU, sanggahan banding dengan nilai Rp 200.000.000 (jasa konsultansi) dan Rp 5.000.000.000 (pekerjaan konstruksi) disampaikan dan dijawab oleh Kepala Pusat Pembinaan Penyelenggaraan Konstruksi – BPKonstruksi.

7. Material OnSite

Pembayaran bulanan/termin pada pekerjaan konstruksi dilakukan senilai pekerjaan yang telah terpasang, termasuk peralatan dan/atau bahan yang menjadi bagian dari hasil pekerjaan:

a. Peralatan dan/atau bahan yang merupakan bagian dari pekerjaan utama namun belum dilakukan uji fungsi (commissioning) harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- 1) Berada di lokasi pekerjaan sebagaimana tercantum dalam Kontrak dan perubahannya;
- 2) Memiliki sertifikat uji mutu dari pabrikan/produsen;
- 3) Bersertifikat garansi dari produsen/agen resmi yang ditunjuk oleh produsen;
- 4) Disetujui oleh PPK sesuai dengan capaian fisik yang diterima;
- 5) Dilarang dipindahkan dari area lokasi pekerjaan dan / atau dipindahtangankan oleh pihak manapun; dan
- 6) Keamanan penyimpanan dan risiko kerusakan sebelum diserahkan secara satu kesatuan fungsi merupakan tanggung jawab Penyedia Barang/Jasa.

b. Dalam hal peralatan dan/atau bahan dibuat/dirakit oleh Penyedia Barang/Jasa, maka persyaratan sertifikat uji mutu dan sertifikat garansi tidak diperlukan;

c. Pembayaran peralatan dan/atau bahan harus memenuhi syarat

yaitu untuk pekerjaan yang menggunakan Kontrak Harga Satuan dan bagian pekerjaan yang menggunakan harga satuan dari Kontrak Gabungan Lump Sum dan Harga Satuan.

8. Keterlambatan Dalam Pelaksanaan Kontrak Konstruksi?

a. Dalam hal terjadi keterlambatan dan akan melampaui tahun anggaran berjalan akibat kesalahan Penyedia Pekerjaan Konstruksi, sebelum dilakukan pemutusan kontrak Penyedia Pekerjaan Konstruksi dapat diberi kesempatan menyelesaikan pekerjaan sampai dengan 50 (lima puluh) hari kalender sejak masa berakhirnya pelaksanaan pekerjaan dengan diberlakukan denda sebesar 1/1000 (satu perseribu) dari nilai

Kontrak atau nilai bagian Kontrak untuk setiap hari keterlambatan.

b. Dalam hal penyelesaian pekerjaan akibat keterlambatan melampaui tahun anggaran berjalan, diterbitkan adendum untuk mencantumkan sumber dana tahun anggaran berikutnya atas sisa pekerjaan yang akan diselesaikan dan memperpanjang masa berlaku jaminan pelaksanaan.

c. PPK dapat memutuskan Kontrak secara sepihak apabila berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan, Penyedia Pekerjaan Konstruksi dinilai tidak akan mampu menyelesaikan keseluruhan pekerjaan walaupun diberikan kesempatan sampai dengan 50 (lima puluh) hari kalender sejak masa berakhirnya pelaksanaan pekerjaan untuk menyelesaikan pekerjaan.

9. Standar dan Pedoman Pengadaan a. Pekerjaan Konstruksi

Metode Pemasukan	Permen PU No. 07/2011		Permen PU No. 14/2013	
	Metode Evaluasi	Jenis Pekerjaan	Metode Evaluasi	Jenis Pekerjaan
Satu Sampul Pra/pascakualifikasi	✓ Sistem Gugur ✓ Sistem Gugur dengan Ambang Batas	Pekerjaan Tunggal (Kontrak Harga Satuan/Lump Sum/Gabungan)	✓ Sistem Gugur ✓ Sistem Gugur dengan Ambang Batas	Pekerjaan Tunggal (Kontrak Harga Satuan/Lump Sum/Gabungan)
Dua Sampul Prakuifikasi	-	-	Sistem Nilai, tanpa penyetaraan teknis	Pekerjaan Terintegrasi (Kontrak Lump Sum)
Dua Tahap Prakuifikasi	Sistem Nilai	Pekerjaan Terintegrasi (Kontrak Lump Sum)	Sistem Gugur dengan Ambang Batas, dengan penyetaraan teknis	Pekerjaan Terintegrasi (Kontrak Lump Sum)

b. Jasa Konsultansi

Metode Pemasukan	Permen PU No. 07/2011		Permen PU No. 14/2013	
	Metode Evaluasi	Jenis Pekerjaan	Metode Evaluasi	Jenis Pekerjaan
Satu Sampul Prakuifikasi	✓ Pagu Anggaran ✓ Biaya Terendah	Jasa Konsultansi (Badan Usaha)	✓ Pagu Anggaran ✓ Biaya Terendah	Jasa Konsultansi (Badan Usaha) (untuk seleksi umum/ sederhana)
(Satu Sampul Pascakualifikasi	Kualitas	Jasa Konsultansi (Perorangan) [untuk seleksi sederhana]	Kualitas	Jasa Konsultansi (Perorangan) [untuk seleksi umum/ sederhana]
Dua Sampul Prakuifikasi	✓ Kualitas ✓ Kualitas dan Biaya	Jasa Konsultansi (Badan Usaha)	✓ Kualitas ✓ Kualitas dan Biaya ✓ Pagu Anggaran	Jasa Konsultansi (Badan Usaha) (untuk seleksi umum/ sederhana)

* Penulis adalah Kepala Subbid Penyusunan Rekomendasi I, PPPK
 ** Staf Bidang Pemilihan Penyedia Barang dan Jasa, PPPK

KONSEPSI INVESTASI INFRASTRUKTUR PU DALAM MENDUKUNG PENGEMBANGAN KONEKTIVITAS NASIONAL

(Pola Pembiayaan Sistem Transportasi Nasional yang Efisien dalam Mendukung Akses Logistik di Pulau Sumatera – Provinsi Lampung)

Oleh : Ir. Mochammad Natsir, M.Sc dan Ir. Agita Widjajanto, M.Sc

Pendahuluan

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia, dengan luas total 5.020.606 km², yang terdiri dari daratan seluas 1.904.443 km² dan lautan seluas 3.116.163 km², dengan panjang garis pantai mencapai 81.000 km (dari berbagai sumber). Populasi terakhir menurut hasil sensus tahun 2010 adalah sebanyak 240 juta jiwa dan merupakan populasi ke-4 terbesar di dunia, dengan 56,5%-nya merupakan penduduk kelas menengah, dari 37,7% pada tahun 2003. Peningkatan jumlah penduduk kelas menengah ini mengakibatkan perlunya peningkatan kualitas di segala bidang.

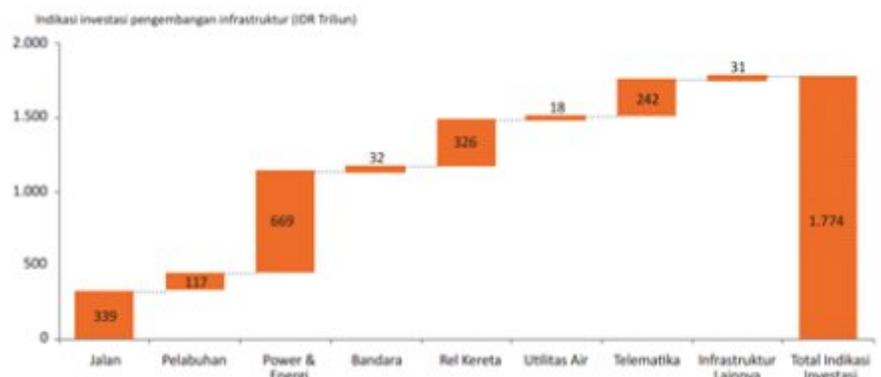
Pembangunan infrastruktur merupakan prioritas utama dalam pembangunan nasional. Untuk mewujudkan kebijakan tersebut, Pemerintah telah menetapkan "Master Plan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI)" yang didasarkan pada pendekatan "Koridor Ekonomi". Fungsi dari "Koridor Ekonomi" ini adalah untuk menghasilkan dampak ekonomi secara nasional, khususnya industri unggulan daerah dan mendorong pertumbuhan ekonomi nasional sebesar 7% pertahun dengan sumber pembiayaan 92% swasta (domestik, asing, masyarakat) dan sisanya pemerintah. Namun kenyataannya, hingga saat ini pembangunan infrastruktur masih berjalan lambat. Untuk meningkatkan investasi infrastruktur diperlukan iklim investasi yang kondusif, yang memerlukan dukungan baik pemerintah pusat maupun daerah.

RPJM 2010 – 2014 menyebutkan bahwa kebutuhan dana pembangunan

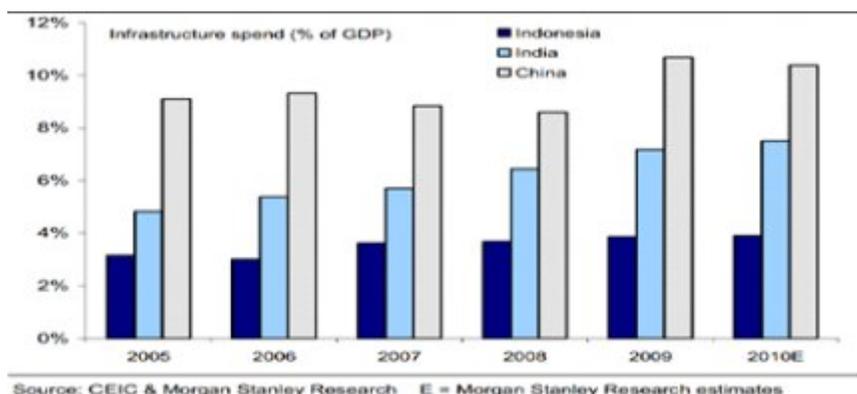
infrastruktur publik sebesar Rp 1.924 triliun. Kebutuhan tersebut diperhitungkan berdasarkan asumsi, bahwa untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi dari 5,5–5,6% pada Tahun 2010 menjadi 7 –7,7% pada Tahun 2014 diperlukan dana pembangunan infrastruktur minimal sebesar 5% dari PDB per Tahun. Kebutuhan tersebut diharapkan dapat dipenuhi dari berbagai sumber, yaitu APBN sebesar Rp 560 triliun (29%), APBD sebesar Rp 355 triliun (18%), BUMN dan BUMD sebesar Rp 341 triliun (18%), serta dari swasta sebesar Rp 345 triliun (18%). Dalam hal ini masih terdapat kekurangan (gap) pendanaan sebesar Rp 324 triliun (17%).

Sesuai data Bappenas, realisasi pembiayaan infrastruktur Tahun 2010 – 2014 mencapai Rp 1.881,07 triliun (98% dari target). Dalam hal ini, realisasi anggaran infrastruktur dari dana pemerintah jauh melebihi target, yaitu APBN sebesar Rp 816 triliun (146% dari target APBN) dan APBD sebesar Rp 446 triliun (126% dari target APBD). Kelebihan dana pemerintah sebesar Rp 347 triliun telah menutup gap seluruh pendanaan sebesar Rp 324 triliun dan sebagian dari kekurangan seluruh investasi swasta yang hanya terealisasi sebesar Rp 269 triliun (78%).

Grafik 1 Rincian Indikasi Investasi untuk Mendukung MP3EI



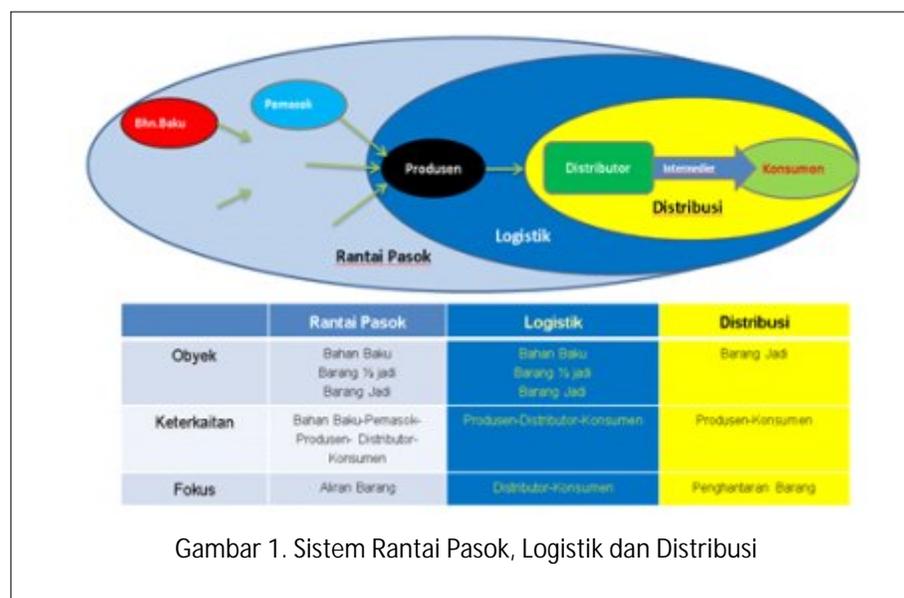
Grafik 2. Perbandingan Investasi Infrastruktur di China, India, Indonesia (2005 – 2010)



Tabel Grafik 1 menunjukkan bahwa selain untuk investasi di bidang power dan energi, porsi terbesar lainnya adalah untuk pengembangan infrastruktur transportasi jalan, rel kereta api, pelabuhan dan bandara, yang mencapai 45% dari total indikasi investasi.

Walaupun demikian, ternyata Indonesia masih ketinggalan dari India dan China dalam hal investasi infrastruktur. Sejak tahun 2009, investasi infrastruktur di India mencapai 7% dari GDP, di China mencapai 9 – 11% dari GDP, sedangkan Indonesia hanya mencapai 4,5 – 5% dari GDP.

Sistem Rantai Pasok, Logistik dan Distribusi



Gambar 1. Sistem Rantai Pasok, Logistik dan Distribusi

Rantai pasok (supply chain) adalah sistem yang mencakup pelaku, pemasok, pembuat, transportasi, distributor, vendor dan penjamin yang diciptakan untuk mengubah bahan dasar menjadi suatu produk dan memasok produk tersebut kepada pengguna sesuai nilai yang diminta.

Berdasarkan data World Bank tahun 2010, Logistic Performance Index (LPI) Indonesia berada pada ranking 75 dari 155 negara yang dikaji. Nilai ini jauh di bawah Thailand, Malaysia dan Singapura, bahkan masih jauh di bawah Philipina dan Vietnam yang berada di

ranking 44 dan 53. Walaupun peringkat Indonesia kemudian naik menjadi 59 ditahun 2012 tetap saja masih berada dibawah negara-negara tetangga. Ini berarti, secara nasional, harga barang di Indonesia jauh lebih mahal dibandingkan dengan negara-negara tersebut. LPI ini menggunakan infrastruktur sebagai salah satu kunci dalam penilaiannya.

Rendahnya daya saing sistem logistik nasional ini diakibatkan belum terintegrasinya kondisi kelembagaan, yaitu:

- Aspek perdagangan yang meliputi distribusi, pergudangan dan pasar di bawah Kementerian Perdagangan;
- Aspek transportasi dan pengangkutan di bawah Kementerian Perhubungan;

- Aspek infrastruktur jalan di bawah Kementerian Pekerjaan Umum;
- Aspek kepabeaan, perpajakan, asuransi, dan perbankan di bawah Kementerian Keuangan;
- Aspek telekomunikasi, perposan, dan kurir di bawah Kementerian Komunikasi dan Informatika;
- Aspek pengelolaan infrastruktur dan jasa logistik di bawah Kementerian BUMN;
- Aspek pendirian perusahaan dan penanaman modal di bawah BPKM;
- Aspek komoditas strategis dan ekspor – impor di bawah beberapa kementerian.

Tabel 1. Dampak Inefisiensi dalam Sistem Logistik Nasional

Negara	% Biaya Logistik Terhadap PDB	% Biaya Logistik terhadap biaya penjualan
Amerika Serikat	9,9	9,4
Jepang	10,6	5,9
Korea Selatan	16,3	12,5
Indonesia	27*	14

Sumber: Pusat Pengkajian Logistik dan Rantai Pasok-ITB

Dampak inefisiensi dalam Sistem Logistik Nasional adalah komponen biaya transportasi menyumbang 20 – 30% dari harga komoditas (sumber: Pusat Pengkajian Logistik dan Rantai Pasok – ITB). Sebagai perbandingan, di Korea, beban logistik sebesar 16,3% terhadap PDB dan di Amerika Serikat sebesar 9,9%.

Selain biaya logistik dan waktu kirim, permasalahan umum logistik di Indonesia, antara lain:

1. Moda angkutan logistik utama masih mengandalkan transportasi darat, meskipun secara geografis negara Indonesia merupakan negara kepulauan (kontinental);
2. Teknologi informasi dan komunikasi yang kurang mendukung dalam proses pemantauan arus barang antarwilayah yang berpotensi meningkatkan biaya;
3. Sarana yang mahal dalam hal pengadaan alat angkut truk dan kapal laut (pajak dan suku bunga tinggi);
4. Regulasi logistik yang tidak terpadu, tumpang tindih peraturan pusat – daerah, maraknya pungutan di daerah;
5. Kompetensi SDM logistik yang rendah;
6. Armada yang tidak layak tetap beroperasi.

Komposisi Pemilihan Moda Angkutan antara Negara – Negara Eropa (kontinental) dengan Indonesia (kepulauan) Indonesia sebagai negara kepulauan yang memiliki luas lautan 62% dari total luas wilayah, seharusnya dapat

mengembangkan sistem logistik yang berbasis pada kondisi geografis ini. Negara-negara di benua Eropa (kontinental) yang karakteristiknya sebagian besar berada di daratan yang luas justru sudah cukup proporsional dalam pemilihan moda angkutan barang. Pada tahun 2000, penggunaan angkutan jalan raya sebesar 43%, angkutan laut sebesar 39%, dan melalui perpipaan sebesar 3%. Kondisi ini diprediksikan akan tetap pada tahun 2020.

Transportasi Darat sebagai Moda Angkutan Logistik Utama bagi Provinsi Lampung

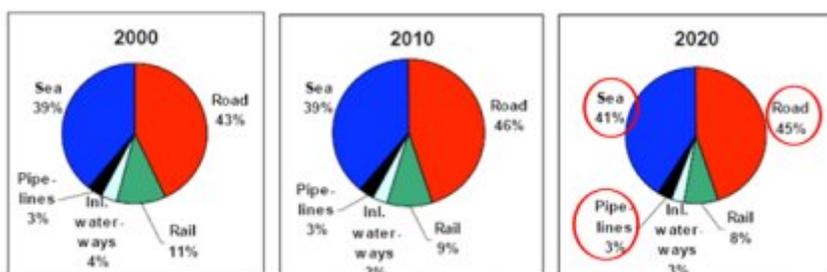
Pulau Jawa (Banten dan Jabotabek khususnya) sangat tergantung dengan Provinsi Lampung, yang dapat dilihat antara lain dari:

1. Setiap hari 30.000 ton batu bara dari Bukit Asam dikirim dari Pelabuhan Tarahan ke PLTU Suryalaya dan belum termasuk yang melalui angkutan mobil barang;

Kondisi infrastruktur jalan di Provinsi Lampung per Juni 2013 adalah sebagai berikut:

- Jalan Status Nasional 1.159,57 KM (Keputusan PU Nomor: 631/KPTS/M/2009) Mantap: 962,633 KM (83,02%) Tidak Mantap: 196,94 KM (16,98%)
- Jalan Status Provinsi 1.702,81 KM (SK Gubernur Lampung No: G/433.a/III.09/HK/2011) Mantap: 1.051,52 KM (61,75%) Tidak Mantap: 651,29 KM (38,25%)

Grafik 3. Karakteristik Distribusi Angkutan Barang Berdasarkan Moda di Eropa



Source: DGTREN memo June 2006, Keep Europe moving!

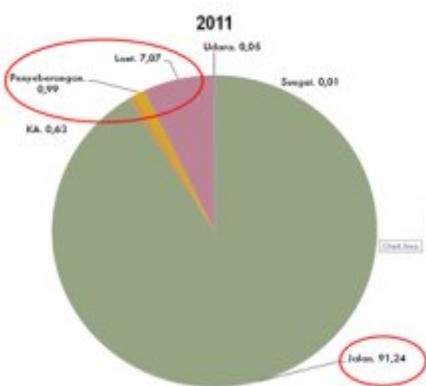
Sedangkan di Indonesia, pemilihan moda terbesar sebanyak 91,24% masih melalui jalan darat. Penggunaan moda angkutan melalui laut dan penyeberangan hanya sekitar 8,06%. Kondisi tersebut sangat tidak seimbang, yang menyebabkan adanya kelebihan beban jalan di berbagai tingkatan jalan, baik jalan nasional maupun jalan provinsi. Kondisi tersebut juga menyebabkan terjadinya kepadatan arus kendaraan pada sistem transportasi darat yang menyebabkan banyaknya terjadi permasalahan lalu lintas, akses logistik dan infrastruktur transportasi.

2. Tahun 2013 rata-rata lebih dari 5.000 kendaraan melalui penyeberangan Bakauheni – Merak per hari;
3. Setiap hari rata-rata 1.500 ton hasil pertanian, perkebunan dan kebutuhan pokok dari Sumatera dikirim ke Jakarta (dan beberapa daerah di Jawa) melalui penyeberangan Bakauheni – Merak.

Di masa mendatang, jaringan jalan di Provinsi Lampung akan terhubung dengan jaringan Trans Sumatera High Way dan Trans Asian High Way sehingga perlu peningkatan kualitas jalan dan Jembatan Selat Sunda sebagai penghubung dengan Pulau Jawa.

Secara umum, permasalahan transportasi di Provinsi Lampung adalah:

1. Posisi Lampung sebagai muara alur transportasi darat Jawa – Sumatera, berdampak beban transportasi jalan semakin tinggi dibanding provinsi lain di Sumatera;
2. Status kelas jalan eksisting tidak sesuai dengan fungsi jalan. Dengan kualifikasi kelas III (MST 8 – 10 ton), beban angkutan kendaraan yang melewati Provinsi Lampung lebih dari MST 10 ton (antara lain, kendaraan pengangkut batu bara);



Grafik 4. Karakteristik Distribusi Angkutan Berdasarkan Moda di Indonesia

Gambar 2. Koridor Ekonomi Sumatera



3. Alokasi dana dari pusat (APBN dan DAK) lebih rendah dari kebutuhan dan permasalahan penanganan transportasi Lampung;
4. Terjadinya kemacetan pada ruas jalan nasional yang semakin meningkat (kualitas dan kuantitas). Akibatnya, jalan provinsi yang kelas jalannya lebih rendah digunakan sebagai jalan alternatif, sehingga cepat rusak;
5. Umur jalan dan jembatan sudah tua (dibuat pada tahun 1980-an), sehingga menimbulkan berbagai masalah, seperti amblasnya ruas Bakauheni – Kalianda KM 85 (Lampung Selatan), dan jembatan Way Pangubuan (Terbanggi Besar);
6. Rawan bencana, sehingga diperlukan penanganan pasca bencana dan pengurangan risiko bencana;
7. Infrastruktur pehubung 'feeder road' (ruas utara, tengah, dan selatan) belum memenuhi persyaratan untuk menghubungkan jalan lintas nasional (barat, tengah, dan timur);
8. Tingginya disparitas pembangunan kota – desa serta daerah terpencil;
9. Keterpaduan moda transportasi selain jalan raya yang belum termanfaatkan secara optimal;
10. Pemberian kuota BBM tidak sesuai dengan beban transportasi daerah, kebutuhan premium 878.434,9 kl (kuota 856.236 kl) dan solar 616.027,7 kl (kuota 605.610 kl), dan setiap tahun sekitar 25% kuota BBM Lampung dikonsumsi oleh kendaraan luar Provinsi Lampung.

Penutup

Infrastruktur sebagai modal utama dalam meningkatkan kinerja logistik sangat berpengaruh terhadap biaya logistik. Kebutuhan infrastruktur antar wilayah seharusnya tidak bisa digeneralisasi antar wilayah. Propinsi Lampung misalnya, sebagai pintu gerbang Koridor Ekonomi Sumatera perlu mendapat perhatian khusus yang sesuai dengan permasalahannya. Pola angkutan darat sebagai logistik utama sudah tidak dapat diteruskan lebih lanjut. Kebijakan modal split diperlukan

setelah melihat pada pengalaman negara-negara di Eropa sebagai negara kontinental, namun komposisi logistik sudah seimbang dan bervariasi, yaitu dengan menggunakan moda angkutan darat, laut, pipa dan kereta api, dan tidak mengandalkan angkutan darat sebagai logistik utama.

Selain itu, untuk memastikan kapasitas jaringan jalan dapat dimanfaatkan selama masa layan yang telah ditetapkan, maka perlu kiranya suatu pengaturan agar kapasitas jalan tidak berkurang ataupun tercapai lebih dini.

Secara umum, pengaturan investasi infrastruktur yang dibutuhkan dalam mendukung pengembangan konektivitas nasional yang optimal, dapat dilakukan melalui:

- 1) Urban planning
Penerapan tata ruang untuk menghindari pembangunan yang acak dan pengoptimalan tata ruang lokasi industri dan pusat distribusi.
- 2) Transport Pricing
Penerapan infrastruktur pricing, yaitu menerapkan harga yang lebih tinggi untuk menekan pertumbuhan transportasi.
- 3) Infrastructure Policy
Investasi infrastruktur memiliki risiko dalam peningkatan pertumbuhan transportasi.
- 4) Speed Policy
Penerapan kebijakan ketentuan kecepatan, seperti membatasi kecepatan dan menurunkan

permintaan angkutan arus barang dengan tonase kecil.

5) Other Policies

Penerapan pajak atas penjualan/pembelian rumah atau kebijakan yang melindungi produksi dalam negeri atau lokal.

Secara khusus, mengingat negara kita adalah negara kepulauan dimana wilayah perairan lebih luas daripada daratan, perlu pengembangan dan pemanfaatan pelabuhan potensial untuk pengalihan moda transportasi yang selama ini lebih banyak menggunakan jalur darat. Bappenas telah memiliki rencana pengembangan yang meliputi peningkatan volume dry port sebesar 20%, pembangunan tiga pusat distribusi regional, dan peningkatan infrastruktur pelabuhan serta konektivitas menuju dan/atau dari pelabuhan.

* Penulis adalah Sekretaris Badan Pembinaan Konstruksi
** Kepala Bidang Pengembangan Pola Investasi







BIMBINGAN TEKNIS SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA (SMK3) KONSTRUKSI DI PANGKAL PINANG

Pada tanggal 19 – 21 Mei 2014, Bimbingan teknis Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) Konstruksi di Pangkal Pinang dibuka oleh Ir. Sarjulianto, Dipl., SE selaku Kepala Dinas PU Prov. Bangka Belitung. Dengan diikuti oleh lebih kurang 80 peserta yang terdiri dari penyedia jasa dimana peserta dari kelas tersebut merupakan Pimpinan Perusahaan atau Penanggung Jawab Teknis (PJT), dengan persyaratan minimal berlatar pendidikan D3 (Akademi) atau telah bekerja selama minimal 2 (dua) tahun, sedangkan kelas pengguna jasa terdiri dari peserta yang merupakan Eselon III/IV/PPK/Staf Potensial di lingkungan Satuan Kerja Kementerian Pekerjaan Umum.

Pemateri pada Bimbingan Teknis SMK3 Konstruksi berasal dari Badan Pembinaan Konstruksi, Kementerian Pekerjaan Umum dan Asosiasi Ahli Keselamatan dan Kesehatan Kerja Konstruksi (A2K4). Kegiatan diawali dengan pemaparan oleh narasumber tentang Kebijakan Pemerintah yang berkaitan dengan K3, materi Jaminan Sosial Tenaga Kerja, Peraturan Perundangan K3, Pengetahuan Dasar K3, Permen PU No. 05/PRT/M/2014, Penerapan K3 dalam Pengadaan Barang dan Jasa, Pengetahuan Dasar Tentang

Pencegahan HIV/AIDS. Sebelum acara, peserta mengisi pre test untuk mengukur tingkat pemahaman awal peserta terkait dengan SMK3 Konstruksi dan ditutup dengan post test dan pembuatan rangkuman materi hari pertama.

Untuk pelaksanaan Bimbingan Teknis hari kedua, acara dibuka dengan pemaparan materi Sistem Manajemen K3 Konstruksi, dilanjutkan dengan pemaparan mengenai Manajemen Lingkungan dan Hygien, K3 Pekerjaan Konstruksi, Manajemen Risiko K3, RK3K Penawaran dan RK3K Pelaksanaan. Kegiatan hari kedua ditutup oleh post test dan pembuatan rangkuman materi hari kedua.

Pada hari ketiga dilakukan observasi lapangan oleh peserta dan panitia. Pada kesempatan ini peserta dapat melihat secara langsung bagaimana penerapan SMK3 Konstruksi dalam on going project. Proyek yang di observasi kali ini adalah proyek Pembangunan Bank Sumsel Babel dengan kontraktor PT. PP, Persero. Observasi dimulai dari jam 09.00 pagi waktu setempat, dilaksanakan setelah peserta melihat penayangan hasil post test yang kedua. Tujuan dari observasi ini dimaksudkan agar mengadakan peninjauan secara langsung kegiatan proyek konstruksi

yang terkait dengan K3, agar dapat lebih mengetahui dan mendalami implementasi K3 di lapangan, dan sebagai calon ahli muda K3 Konstruksi dapat memberikan saran/masukan bagi proyek yang di observasi, serta bertujuan untuk mengimplementasi K3 secara benar.

Sehari sebelum pelaksanaan, peserta telah dibagi menjadi dua kelompok yaitu A dan B. Tugas untuk kelompok A melakukan observasi meliputi Kebijakan K3, Organisasi K3, dan Perencanaan pada proyek tersebut. Untuk tugas kelompok B melakukan observasi yang meliputi Pengendalian Operasional Pemeriksaan dan Evaluasi kinerja K3, dan Tinjauan Ulang Manajemen pada proyek tersebut. Peserta diberikan waktu untuk observasi sampai dengan jam 11.00 siang waktu setempat, setelah isihoma para peserta mulai membuat bahan presentasi dan mereka akan mempresentasikan hasilnya dimulai pukul 14.30 sampai dengan selesai. Mereka dapat berdiskusi mengenai hal apa saja terkait implementasi SMK3 pada on going proyek tersebut. Setelah itu, sampailah pada penghujung acara yaitu penutupan oleh Kepala Balai Peningkatan Penyelenggaraan Konstruksi. Dan Bimbingan Teknis SMK3 Konstruksi melahirkan petugas K3 yang baru yang nantinya dapat menerapkan SMK3 Konstruksi dengan baik pada pelaksanaan tugasnya masing-masing. (Nt)



Pelatihan dan Fasilitasi Uji Kompetensi Mandor Perkerasan Aspal di Kulon Progo

SATU LANGKAH MAJU UNTUK SERIBU HARAPAN BANGSA

Siang itu Matahari bersinar terik di atas ubun-ubun. Sengatnya bukan main. Tapi hal itu seakan tidak menjadi masalah bagi satu grup mandor yang sedang mengunjungi salah satu proyek pelapisan aspal di Daerah Istimewa Yogyakarta. Mereka terlihat antusias, ada yang sedang mendengarkan penjelasan dari instruktur, ada yang bertanya pada pekerja proyek, ada pula yang sekadar melihat alat berat hilir mudik melindas aspal-aspal hitam yang baru saja dituangkan.

Mereka adalah 30 orang peserta Pelatihan dan Fasilitasi Uji Kompetensi Mandor Pekerjaan Perkerasan Aspal di Kulon Progo Daerah Istimewa Yogyakarta. Pelatihan ini diselenggarakan oleh Balai Pelatihan Konstruksi Wilayah II Surabaya Badan Pembinaan Konstruksi Kementerian PU, bekerjasama dengan Pemerintah Kabupaten Kulon Progo serta Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi DIY, selama kurang lebih 6 hari, sejak 10 April 2014.

Peserta yang mengikuti Pelatihan diutus dari 12 Asosiasi dan Perusahaan (CV) di Kabupaten Kulon Progo. Peserta terkumpul setelah dilakukan sosialisasi kepada stakeholders sektor konstruksi di Kabupaten Kulon Progo.

Pelatihan ini bukan tanpa alasan dilaksanakan. Pentingnya sumber daya manusia bagi keberhasilan pembangunan, terutama memasuki pasar bebas ASEAN 2015 adalah alasannya. Karena itu saat ini Badan Pembinaan Konstruksi mengutamakan pelatihan sesuai kebutuhan untuk pembangunan Infrastruktur masing-masing daerah.

Hal ini diakui sendiri oleh Nurcahyo, Kepala Subbag Perhubungan Pekerjaan Umum Budaya dan Pariwisata Kabupaten Kulon Progo, di sela-sela kunjungan lapangan. Menurutnya, kebutuhan akan Mandor Perkerasan Aspal sangat tinggi di Kulon Progo. Untuk itulah, ketika ada penawaran Program Pelatihan oleh Balai Pelatihan Konstruksi Wilayah II Surabaya, maka kebutuhan akan tenaga tersebut lah yang diajukan.

Kabupaten Kulon Progo sendiri merupakan daerah yang sedang giat-giatnya membangun. Karena itu pembangunan infrastruktur juga turut mendapat andil besar untuk mendukung hal tersebut. Termasuk di dalamnya kebutuhan pembangunan jalan yang disebut-sebut mencapai 1000 km.

Kebutuhan pembangunan jalan yang tinggi tersebut tentunya akan meningkatkan konektivitas warga Kulon Progo pada khususnya dan Provinsi DI Yogyakarta pada umumnya. Mengingat Kulon Progo merupakan pintu gerbang dari arah selatan-barat (Jawa Tengah) untuk memasuki Provinsi DIY. Dengan memenuhi kebutuhan sarana dan prasarana Infrastruktur itu pula, kesejahteraan masyarakat lebih meningkat.

Tak hanya itu, pengembangan dan peningkatan sumber daya manusia juga sangat mendesak memasuki era pasar bebas ASEAN tahun 2015. Sebab pada saat tersebut Indonesia mendapat 'serbuan' asing, tak terkecuali dengan industri konstruksi. Jangan sampai baik proyek maupun pekerja konstruksi diambil alih oleh pelaku negara lain untuk pekerjaan yang berada di negeri sendiri.

Meskipun sedang bersiap untuk memenangkan persaingan, tidak berarti kualitas ditinggalkan. Untuk menjamin terwujudnya kualitas pekerjaan konstruksi, pemerintah sebagai salah satu unsur pemberdaya melalui Balai Pelatihan Konstruksi Wilayah II Surabaya perlu meningkatkan ilmu pengetahuan dan keterampilan tenaga terampil dan ahli khususnya Mandor Pekerjaan Perkerasan Aspal.

Hal ini yang disampaikan oleh Kepala Pusat Pembinaan Kompetensi dan Pelatihan Konstruksi, Panani Kesai, saat membuka Pelatihan dan Fasilitasi Uji Kompetensi Mandor Pekerjaan Perkerasan Aspal ini.

"Salah satu kunci penting dan strategis suksesnya pembangunan konstruksi adalah dukungan SDM yang kompeten", ujar Panani.

Menurut Panani Kesai, peningkatan kualitas tenaga kerja konstruksi melalui pelatihan berbasis kompetensi hanya dapat dilaksanakan dengan tersedianya : pertama Standar Kompetensi Kerja Nasional Indonesia (SKKNI) lengkap dengan kurikulum Pelatihan Berbasis Kompetensi (KPBK), MUP dan MUK, serta modul Pelatihan berbasis kompetensi; kedua Instruktur/Assesor yang kompeten, yaitu instruktur/assessor yang memenuhi kompetensi yang dipersyaratkan; ketiga Lembaga pelatihan dan uji kompetensi yang termasuk di dalamnya adalah penyelenggara pelatihan itu sendiri; dan keempat Sarana dan Prasarana pelatihan yang memadai. (tw)

Mempersiapkan Puasa Ramadhan Tanpa Ghibah / Gunjing

Oleh: Ir. H. Bambang Irawan, MT

Alhamdulillah, Allah swt. telah mempertemukan kita kembali dengan Ramadhan tahun ini, bulan berkah yang penuh rahmat dan ampunan. Bulan Ramadhan merupakan bulan mulia dimana umat muslim di seluruh dunia menyambutnya dengan suka cita. Di bulan penuh berkah ini pula kita sebagai orang Islam seharusnya memanfaatkan momen ini sebagai ajang melatih untuk belajar kejujuran dan empati.

Sudahkah kita berdoa kepada Allah `Azza Wa Jalla

Sudahkah kita bersyukur kepadaNya

Sudahkah kita bergembira

Sudahkah kita merancang berbagai target dan agenda kegiatan

Sudahkah kita membulatkan tekad kita untuk mengisi hari demi hari di bulan suci Ramadhan

Sudahkah kita mempelajari berbagai hukum-hukum

Sudahkah kita mensucikan serta mempersiapkan jiwa kita

Anjuran anjuran selama berpuasa di bulan ramadhan yaitu:

1. Melakukan qiyamu ramadhan /shalat tarawih.
2. Makan sahur di akhir waktu(mendekati terbit fajar.
3. Berbuka di awal/ta'jil dengan kurma atau tidak dengan air
4. Berdoa setelah berbuka
5. Memperbanyak shadaqah
6. Memperbanyak tadarus
7. Memperbanyak i'tikaf,khususnya sepuluh hari yang terakhir dan di tanggal ganjil bulan ramadhan.
8. Sholat wajib dan Zakat

Bagaimana amalan ibadah kita selama bulan puasa insya allah diterima oleh Allah SWT.

Kisah ini terjadi pada diri Rasulullah S.A.W dan para sahabatnya. Saat itu malam hari raya seperti biasanya Rasulullah S.A.W dan para sahabat membaca Takbir, Tahmid dan Tahlil di Masjidil Haram. Saat sedang bertakbir, tiba-tiba Rasulullah S.A.W keluar dari kelompok dan menepi ke arah dinding. Kemudian Rasulullah S.A.W mengangkat kedua tangannya (layaknya orang berdoa) saat itu Rasulullah S.A.W mengatakan amin sampai tiga kali.

Setelah Rasulullah S.A.W mengusapkan kedua tangan diwajahnya (layaknya orang selesai berdoa) para sahabat mendekati dan bertanya, "Ya Rasulullah, apa yang terjadi sehingga engkau mengangkat kedua belah tanganmu sambil mengatakan amin sampai tiga kali?" Jawab Rasulullah S.A.W, "Tadi saya didatangi Jibril dan meminta saya mengaminkan doanya."

"Apa gerangan doa yang dibacakan Jibril itu ya Rasulullah?" tanya sahabat. Kemudian Rasulullah S.A.W menjawab, "Kalau kalian ingin tahu inilah doa yang disampaikan Jibril dan saya mengaminkan":

1. Ya Allah ya Tuhan kami, janganlah diterima amal ibadah kaum Muslimin selama bulan Ramadhan apabila dia masih bersalah kepada orang tuanya dan belum dimaafkan? Rasulullah S.A.W mengatakan "Amin".

2. Ya Allah ya Tuhan kami, janganlah diterima amal ibadah kaum muslimin selama bulan Ramadhan apabila suami isteri masih berselisih dan belum saling memaafkan? Rasulullah S.A.W mengatakan "Amin".

3. Ya Allah ya Tuhan kami, janganlah diterima amal ibadah kaum Muslimin selama bulan Ramadhan apabila dia dengan tetangga dan kerabatnya masih berselisih dan belum saling Memaafkan? Rasulullah S.A.W mengatakan "Amin".

Selain ketiga point tsb diatas harus kita lakukan, penyusun juga mengajak diri penyusun sendiri dan juga mengajak saudara-saudaraku Karyawan/ti Balai Pelatihan Konstruksi Wilayah III Banjarmasin Khususnya dan Karyawan/ti Badan Pembinaan Konstruksi pada umumnya untuk memanfaatkan momen ini sebagai ajang melatih diri untuk tidak berbuat Ghibah alias GUNJING.

Ghibah atau Gunjing merupakan sesuatu yang dilarang agama. Dalam satu riwayat Dari Abu Hurairah, ia berkata, Rasulullah shallallahu 'alaihi wa sallam pernah bertanya, "Tahukah kamu, apa itu ghibah?" Para sahabat menjawab, "Allah dan Rasul-Nya lebih tahu." Kemudian Rasulullah shallallahu 'alaihi wa sallam bersabda, "Ghibah adalah kamu membicarakan saudaramu mengenai sesuatu yang tidak ia sukai." Seseorang bertanya, "Wahai Rasulullah, bagaimanakah menurut engkau apabila orang yang saya bicarakan itu memang sesuai dengan yang saya ucapkan?"

Rasulullah shallallahu 'alaihi wa sallam berkata, "Apabila benar apa yang kamu bicarakan itu tentang dirinya, maka berarti kamu telah menggibahnya (menggunjingnya). Namun apabila yang kamu bicarakan itu tidak ada padanya, maka berarti kamu telah menfitnahnya (menuduh tanpa bukti)." (HR. Muslim)

Al Qur'an (QS Al-Hujuraat 49:12)

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا اجْتَنِبُوا كَثِيرًا مِّنَ الظَّنِّ إِنَّ
بَعْضَ الظَّنِّ إِثْمٌ وَلَا تَجَسَّسُوا وَلَا يَغْتَب بَّعْضُكُم بَعْضًا أَيُحِبُّ
أَحَدُكُمْ أَن يَأْكُلَ لَحْمَ أَخِيهِ مَيْتًا فَكَرِهْتُمُوهُ وَاتَّقُوا اللَّهَ إِنَّ اللَّهَ
تَوَّابٌ رَّحِيمٌ ﴿١٢﴾

Hai orang-orang yang beriman, jauhilah kebanyakan dari prasangka, sesungguhnya sebagian prasangka itu adalah dosa dan janganlah kamu mencari-cari kesalahan orang lain dan janganlah sebahagian kamu menggunjing sebahagian yang lain. Sukakah salah seorang di antara kamu memakan daging saudaranya yang sudah mati? Maka tentulah kamu merasa jijik kepadanya. Dan bertakwalah kepada Allah. Sesungguhnya Allah Maha Penerima tobat lagi Maha Penyayang.

Ghibah adalah penyakit hati yg memakan kebaikan mendatangkan keburukan serta membuang-buang waktu secara sia-sia. Penyakit ini meluas di masyarakat karena kurangnya pemahaman agama, kehidupan yg semakin mudah dan banyaknya waktu luang. Kemajuan teknologi sedikit banyak juga turut menyebarkan penyakit masyarakat ini.

Sayangnya, dengan kemudahan teknologi ini membuat sebagian besar manusia semakin lupa dengan aturan Allah dan akhlaqul karimah. Berbagai sarana yang memudahkan hidupnya ini digunakan untuk hal-hal yang dilarang Allah. Dengan mudahnya mereka melakukan obrolan yang isinya ghibah atau gunjing yang menceritakan orang lain melalui media komunikasi.

Banyak kesempatan bagi orang untuk menggosip karena perbuatan gosip tidak memerlukan tenaga dan biaya serta mudah dilakukan. Pada saat dalam perjalanan baik pergi maupun pulang dari kerja, saat istirahat siang, saat menunggu rapat, saat menunggu pelantikan dan yang lebih berbahaya lagi pada saat menunggu adzan atau saat pengajian kita sering berbuat ghibah.

Sebagai contoh pada saat pelantikan atau rapat koordinasi sering tanpa kita sadari diri kita sendiri sudah terjerat dengan Ghibah diantaranya menceritakan kejelekan orang lain, coba sejenak kita evaluasi diri kita masing-masing, kira-kira dalam satu hari berapa kali kita ghibah atau gunjing dan coba renungkan pula penggunaan umur kita berapa banyak untuk ngerumpi dan berapa banyak untuk ibadah.

Perbuatan ghibah begitu mudahnya terjangkit pada diri seseorang. Bisa datang melalui media baik cetak maupun televisi, bisa pula melalui kegiatan arisan, berbagai pertemuan, sekedar obrolan di warung belanjaan, bahkan melalui pengajian. Untuk menghindarinya juga tak begitu mudah, mengharuskan kita ekstra hati-hati.

Di bulan ramadhan yang penuh berkah marilah kita niatkan dalam diri kita masing-masing untuk dapat meninggalkan ghibah/gunjing agar amal ibadah yg kita lakukan selama bulan ramadhan lebih sempurna, dan untuk mencegah ghibah/gunjing tidak terjadi marilah sesama kita saling ingat mengingatkan apabila saudara kita baik sadar maupun tidak sadar masih berbuat ghibah/gunjing. Kalau sesama kita saling ingat mengingatkan insya'allah perbuatan ghibah dapat kita hindarkan untuk selamanya.

Dalam kesempatan yang baik dan penuh berkah ini penyusun ingin menyampaikan beberapa Kiat untuk Meninggalkan Ghibah atau Gunjing antara lain :

- ♦ Hendaknya orang yg melakukan ghibah mengingat dulu aib dirinya sendiri dan segera berusaha memperbaikinya. Dengan demikian akan timbul perasaan malu pada diri sendiri bila membuka aib orang lain sementara dirinya sendiri masih mempunyai aib.
- ♦ Cobalah untuk berpikir sebelum berbicara, "perlukah saya bicara ?" dan kalau mau berbicara Apa manfaatnya dan Apa mudharatnya.
- ♦ Ingatlah ancaman dan kebencian ALLAH kepada orang yang ber-ghibah.
- ♦ Jauhkan penyakit hati dari sifat sombong, iri, dengki, tamak dan berprasangka buruk terhadap orang lain karena sifat-sifat tersebut dapat membuat kita berbuat Ghibah/gunjing dan perlu kita sadari bahwa sifat-sifat tersebut adalah sifat-sifat yang tidak disukai Allah.

Demikian yang dapat penyusun, semoga di masa mendatang Ghibah / Gunjing akan hilang dari peredaran kita. Akhir kata, penyusun mohon ma'af apabila ada kekeliruan atau kesamaan kata-kata dan pada Allah Penyusun mohon ampun. Wabillahi taufik wallhidayah wassalam mualaikum Wr.Wb.

Selamat menunaikan ibadah Puasa dan Insha'allah kita semua menjadi hambanya yang sholeh dan sholeha Amin ya Robbal alamin.

** Penulis adalah Kepala Balai Pelatihan Konstruksi Wilayah III Banjarmasin*



Catatan Petualangan Jungle Team Building PNS Muda BP Konstruksi

Hari masih pagi ketika sekitar tiga puluh orang peserta acara “Peningkatan Kemampuan SDM Aparatur untuk PNS Muda Badan Pembinaan Konstruksi” angkatan pertama dilepas oleh Kepala Badan di depan Gedung Kementerian Pekerjaan Umum. Bus berkapasitas 33 orang membawa wajah-wajah bingung dan bertanya-tanya. Tidak banyak informasi yang disampaikan kepada peserta sebelum keberangkatan seperti disimpan sebagai kejutan. “Saya percaya ini akan menjadi salah satu pengalaman yang tidak akan terlupakan seumur hidup kalian”, ujar Kepala BP Konstruksi, Hedyanto W. Husaini, dalam sambutannya. Sementara itu Sekretaris BP Konstruksi, Mochammad Natsir, dengan ekspresi tenang penuh rahasia berpesan agar para peserta bersenang-senang di sana, dan tidak menjadikan kegiatan ini sebagai beban. Pesertapun semakin deg-degan.

Matahari sedang terik-teriknya ketika bus tiba di Cipatat. Peserta diminta turun dan menyimpan segala barang di dalam tas yang akan diangkut oleh mobil panitia. Rupanya seorang pelatih dari militer telah menanti. Selanjutnya

kami dipimpin jalan (dan sesekali lari) berbaris menuju lokasi Pusat Pendidikan Infanteri, Cipatat. Ini baru kejutan yang tak terduga dan tak terbayangkan, terlebih bagi kami yang tak biasa berolahraga sebelumnya.

Selama di Pusdik Infanteri kondisi fisik peserta ditempa dengan berbagai kegiatan olahraga dan baris-berbaris. Acara makan dilaksanakan mengikuti aturan militer. Waktu istirahat juga terbatas karena harus disesuaikan dengan jadwal jaga malam secara bergantian. Terasa berat pada awalnya. Namun dengan diselengi lagu-lagu mars khas tentara yang disesuaikan liriknya, kalaupun bisa menikmati setiap kegiatan yang harus diikuti. Tidak hanya kegiatan yang dipandu oleh pelatih dari militer, namun juga berbagai game yang digawangi oleh para pendamping dari Gladi Wana.

Pada hari ketiga di Cipatat, setiap peserta dipinjamkan satu set peralatan outdoor yang meliputi tas ransel carrier, tenda, alas, matras, sleeping bag, peralatan masak, dan sebagainya. Selanjutnya, setiap peserta hanya diperkenankan membawa barang-

barang pribadi yang esensial untuk petualangan di hari-hari berikutnya. Tak lain karena hanya tas berkapasitas 25 kg itulah yang akan menjadi satu-satunya barang bawaan. Adapun tas-tas peserta akan langsung dibawa ke lokasi akhir acara di Lembang.

Dari Cipatat, peserta diangkut menggunakan truk tentara menuju Bojong, Purwakarta. Setelah dikumpulkan di sebuah titik, long march pun dimulai. Di sini buah dari penggemblengan fisik hari-hari sebelumnya kami rasakan manfaatnya. Dengan menggendong ransel masing-masing, rombongan menempuh jarak kurang lebih sepuluh kilometer. Medan yang dilewati cukup bervariasi. Mulai dari jalan halus beraspal, jalan makadam berbatu, tanjakan, turunan, hingga perpaduan combo dengan tingkat elevasi yang cukup menguras tenaga di Tanjakan Cinta. Kendati demikian semua peserta berhasil mencapai lokasi tujuan: Kampung Tajur, Desa Pasanggrahan, Kecamatan Bojong, Purwakarta.

Suasana sejuk pedesaan yang asri menyambut tubuh lelah setelah perjalanan panjang. Lingkungan bersih

dengan rumah-rumah cantik yang terbuat dari kayu menenteramkan. Warganya ramah menyambut para tamu seperti telah terbiasa dan terlatih dalam situasi itu. Malam itu kami dititipkan untuk menginap di rumah warga. Setiap rumah ditempati empat peserta. Dengan demikian kami dapat dengan leluasa menikmati suasana pedesaan sekaligus membaaur untuk mengamati kehidupan sederhana warga setempat.

Keberadaan di Kampung Tajur dimanfaatkan para peserta untuk dapat berbuat sesuatu bagi warga setempat. Bersama-sama dengan warga, para peserta bergotong-royong membangun tanggul parit desa yang telah dimulai oleh angkatan-angkatan sebelumnya. Sedangkan peserta perempuan membantu ibu-ibu untuk menyiapkan hidangan di dapur rumah induk. Makanan yang disajikan di desa ini diolah secara manual tanpa bantuan peralatan teknologi seperti yang banyak digunakan di perkotaan, sehingga rasa dan aroma yang dihasilkan menjadi lebih sedap berkesan.

Malam harinya, Kepala Badan Pembinaan Konstruksi dengan didampingi para pejabat eselon dua dan tiga berkenan menjenguk para peserta ke Kampung Tajur. Duduk bersama lesehan di tengah aula, Kepala Badan memberikan kesempatan kepada PNS Muda BP Konstruksi untuk berbagi cerita dan memberikan masukan serta kritik membangun untuk team building yang lebih solid dalam lingkup yang lebih luas. Tentu saja kesempatan berharga untuk dapat berbicara dari hati ke hati dengan para pejabat BP Konstruksi ini dimanfaatkan semaksimal mungkin oleh para PNS Muda untuk menyampaikan permasalahan-permasalahan yang ditemukan di lapangan sehari-hari. Sayangnya rencana para pejabat BP Konstruksi untuk turut menginap di Kampung Tajur harus tertunda karena agenda kegiatan di Jakarta yang tidak memungkinkan untuk ditinggalkan.

Kamis pagi, setelah mengumpulkan cukup kekuatan lagi, kami bersiap meninggalkan Kampung Tajur. Satu-

persatu berjalan mengikuti jalan setapak. Pemandangan kampung dan perumahan segera berganti dengan sawah terbentang rumpun bambu, kebun teh, hutan. Di tengah perjalanan, mendung menggantung, dan tak lama kemudian, hujan turun dengan sangat deras. Untunglah penyelenggara telah mengantisipasi dengan menyediakan jas hujan untuk setiap peserta. Dalam kondisi demikian, ransel besar dan berat yang semula membebani pundak dan punggung tidak lagi terasa. Tak lain karena konsentrasi difokuskan pada jalan setapak di hadapan. Memastikan setiap langkah yang diambil aman agar tak tergelincir ke parit-parit di kanan-kiri. Tak terhitung berapa kali peserta terpeleset karena licinnya tanah yang bercampur air hujan. Namun setiap kali itu juga kerjasama terbentuk. Antar peserta saling menolong dan menjaga agar sesama teman tak celaka.

Hujan masih deras mengguyur ketika rombongan tiba di titik yang akan digunakan sebagai tempat berkemah. Dalam keadaan demikian pula setiap kelompok membangun tenda masing-masing sebagai tempat berlindung. Di sini kreatifitas dan kerja sama kelompok teruji. Waktu yang tersedia dimanfaatkan untuk lebih mempererat keakraban kelompok. Berbagai cara digunakan setiap kelompok untuk menikmati waktu bersama di tenda. Ada yang memasak makanan, bermain permainan klasik, sesi curhat, bahkan menyanyi bersama. Kembali ke alam tanpa teknologi gadget yang disita panitia sepanjang program membuat peserta lebih intens dalam berinteraksi antar sesamanya.

Jumat keesokan harinya, rombongan bersiap turun gunung untuk menuju titik penjemputan. Medan yang dilalui tak kalah berat dibanding ketika berangkat. Sisa hujan kemarin membuat lapisan tanah jalan setapak semakin licin untuk dilalui. Untungnya jarak yang harus ditempuh tidak lebih jauh. Di titik penjemputan, truk-truk tentara telah menanti untuk membawa kami menuju Dipo Diklat Bela Negara di Lembang. Di sini kami berkesempatan untuk membersihkan diri setelah sejak hari sebelumnya dipaksa berkompromi

dengan kondisi seadanya di alam terbuka.

Setelah beristirahat sejenak, malam harinya kami mengikuti sesi motivasi dengan menggunakan metode bermain angklung bersama. Setiap peserta dibagikan sebuah angklung dengan label yang berbeda-beda dan harus fokus dengan tugas masing-masing sesuai arahan sang Motivator. Justru dengan perbedaan tersebut, dengan setiap orang melaksanakan tugas sesuai proporsinya, harmoni tercipta. Pada akhir sesi, angklung-angklung yang telah kami mainkan bersama tersebut dapat kami bawa pulang sebagai cinderamata. Sabtu, hari terakhir kami mengikuti program ini. Masih ada satu sesi lagi yang harus kami ikuti sebelum acara penutupan. Pada sesi ini motivator membimbing peserta untuk dapat mengoptimalkan potensi masing-masing dan bersemangat dalam mencapai cita-cita dan tujuan yang telah ditetapkan.

Dalam perjalanan kembali ke Jakarta, tidak ada lagi wajah-wajah bingung bertanya-tanya seperti pada saat berangkat ke Cipatat. Antar peserta yang semula asing satu sama lain kini telah akrab dan saling menjadi bagian yang tak terpisahkan. Ekspresi ceria dan canda tawa mewarnai sepanjang perjalanan. Bersyukur atas waktu seminggu yang telah dilalui bersama dengan begitu menyenangkan. Misi selanjutnya, membawa semangat yang telah diisi penuh untuk BP Konstruksi yang lebih baik dan lebih solid di masa yang akan datang.

Ambooooo....!
(mu)



PELUANG BESAR PEKERJAAN KONSTRUKSI DI ARAB SAUDI MENANTI



Kerajaan Arab Saudi (KSA) merupakan salah satu negara yang memberikan peluang besar bagi pelaku jasa konstruksi Indonesia untuk berkuprah di dalamnya. Alasannya karena sebagai negara penghasil minyak bumi terbesar di dunia yang 'hanya' memiliki penduduk 29 juta jiwa, serta PDB per kapita sebesar US\$ 31.300 (tahun 2013), praktis KSA merupakan kawasan yang sangat dinamis dan pesat pertumbuhan ekonominya.

Tak hanya itu, selain potensi pasar konstruksi yang sangat besar, pada 5 tahun ke depan KSA akan membangun kota-kota lain selain 4 kota utama (Riyadh, Jeddah, Mekkah dan Madinah) dengan alokasi anggaran 3 Milyar SAR per-tahun, agar tidak terjadi ketimpangan.

"Peluang utamanya bagi kita adalah, pihak Pemerintah kota-kota selain 4 kota utama tersebut belum tahu akan membangun apa atau belum memiliki masterplan pengembangan kota. Di sinilah Indonesia harus mengambil langkah cepat dan tepat untuk mengambil peluang ini", ujar Kepala Badan Pembinaan Konstruksi Hedyanto W. Husaini pada Workshop Pemetaan Kebutuhan Daya Saing serta

Potensi dan Pengembangan Pasar Konstruksi di KSA, Rabu (11/06).

Langkah tersebut salah satunya melalui diwujudkan nya 'Indonesia Incorporated' atau konsorsium perusahaan-perusahaan konstruksi Indonesia. Sebab selama ini pelaku konstruksi Indonesia yang bekerja di luar negeri masing sendiri-sendiri, sehingga kurang maksimal. Tak hanya itu, Pemerintah berkomitmen untuk

mendorong dan memfasilitasi perluasan akses pasar konstruksi ke luar negeri, khususnya ke Timur Tengah dan ASEAN.

Caranya melalui pengurangan hambatan akses pasar di negara tujuan, promosi kemampuan pelaku konstruksi nasional, diplomasi bisnis, fasilitasi akses permodalan dan penjaminan, perjanjian penghindaran pajak ganda, informasi pemetaan pasar dan lingkungan usaha di negara tujuan (market intelligence) maupun pengembangan kapasitas badan usaha dan SDM konstruksi.

Kepala BP Konstruksi juga menyampaikan bahwa pasar konstruksi di KSA tahun 2010 - 2014 diindikasikan mencapai US\$ 201 Milyar. Di samping itu, Pemerintah KSA berencana untuk mengembangkan proyek strategis "The Six Economic Cities 2010 – 2020" dengan total rencana pembangunan berbagai infrastruktur dan properti senilai US\$ 87,8 Milyar. Dalam Seminar The Big 5 Saudi 2014 yang diselenggarakan di Jeddah, bahwa dalam tahun 2014, Pemerintah Arab Saudi juga akan mengkontrakkan pekerjaan konstruksi dengan nilai total US\$ 75,6 Milyar. Sementara itu, Pemerintah Arab Saudi juga merencanakan pekerjaan konstruksi sebesar US\$ 195,4 Milyar

dalam tiga tahun mendatang (2015 – 2017).

"Hal yang saya sebutkan di atas, dapat membuka peluang keterlibatan rantai suplai konstruksi Indonesia dari hulu hingga hilir, mulai dari perencanaan dan perancangan (planning and design) hingga konstruksi yang melibatkan konsultan rekayasa (engineering consultants and architects), kontraktor, supplier dan vendor material/bahan bangunan serta peralatan Indonesia termasuk furniturnya", tambah Hedyanto.

Sementara itu pada kesempatan yang sama, Duta Besar Republik Indonesia untuk Kerajaan Arab Saudi, Abdurrahman Mohammad Fachir mengatakan bahwa KSA adalah negara di kawasan Timur Tengah yang sangat stabil baik keuangan, politik, maupun keamanan. Bahkan berdasarkan data dari The World Bank, pada tahun 2014, KSA menempati urutan ke-26 dari 189 negara dalam hal kemudahan melakukan bisnis/usaha.

Dengan perekonomian yang meningkat pesat, infrastruktur yang terus berkembang, sistem perekonomian, kebijakan perdagangan dan pasar yang semakin terbuka serta nilai tukar mata uang yang stabil dan sangat fleksibel, menjadikan KSA sebagai wilayah dengan iklim bisnis dan investasi yang kondusif.

"Apalagi hubungan emosional kita sebagai sesama negara muslim akan membuat peluang kerjasama ini semakin terbuka lebar", tutur Abdurrahman. Tak hanya itu, 16-17 % atau sekitar 3 Milyar Dollar penghasilan KSA berasal dari Indonesia terutama untuk jamaah haji maupun umrah, yang menjadikan KSA lah yang beruntung jika menjalin kerjasama baik dengan Indonesia.

Kepala BP Konstruksi berharap dari Workshop yang dihadiri oleh perusahaan konstruksi, asosiasi, dan stakeholders terkait konstruksi ini menghasilkan rekomendasi nyata untuk menentukan langkah strategis memasuki pasar konstruksi di KSA. (tw/hl)

Kunjungan Tim Implementation Survey Korea Selatan Dalam Rangka Kerjasama Pengelolaan Keamanan Fasilitas Umum

Oleh :
Rachman Arief Dienaputra*)
Dicki Rinaldi**)*)



Pendahuluan

Pada tanggal 22-29 April 2014, Kementerian Pekerjaan Umum menerima kunjungan delegasi Tim Ahli Korea Selatan, yang ditugaskan oleh *Korea International Cooperation Agency (KOICA)*, dalam rangka kunjungan teknik dan pembahasan *Record of Discussion (RoD)* yang didalamnya memuat Kerangka Acuan Kerja (KAK) terkait rencana pelaksanaan kerjasama Indonesia – Korea Selatan dalam Bidang Pengelolaan Keamanan Fasilitas Umum (*Safety Management for Public Facilities*). Dalam kunjungan ini, rombongan Korea dipimpin oleh Mr. Oh Yeun Keum (*Deputy Resident Representative KOICA*), yang didampingi oleh tim ahli Mr. Yoon Su-Ho (*Korea Institute of Construction Technology*), Mr. Park Sang-Yoon (*Samlim Engineering Consultants Inc.*), dan Mr. Oh Ho-Jin (*Samlim Engineering Consultants Inc.*).

Selama kunjungan teknik berlangsung, delegasi Korea Selatan didampingi oleh

perwakilan Kementerian Pekerjaan Umum yang dipimpin oleh Sekretariat Badan Pembinaan Konstruksi dan perwakilan dari Biro Perencanaan dan KLN, Setjen; Direktorat Bina Teknik dan Direktorat Bina Program, Ditjen Bina Marga; serta Sekretariat Balitbang.

Pelaksanaan implementation survey pada dasarnya merupakan salah satu rangkaian kegiatan yang dilakukan sebelum dimulainya kegiatan utama kerjasama dalam bidang pengelolaan keamanan fasilitas umum. Sebelumnya, telah dilakukan *preliminary survey* oleh Tim KOICA, tanggal 4-6 Maret 2013, yang kemudian hasilnya dituangkan dalam *Minutes of Meeting (MoM)* yang ditandatangani pada tanggal 10 Mei 2013. Dalam MoM tersebut, dibahas rancangan konsep kegiatan kerjasama dan hal-hal yang perlu ditindaklanjuti sebelum dan selama pelaksanaan kegiatan kerjasama. Selain itu, disepakati juga bahwa untuk tahap pertama dalam kerjasama akan fokus pada pengelolaan keamanan jembatan

yang memiliki panjang lebih dari 200 meter.

Sekilas Tentang Rintisan Kerjasama Indonesia – Korea Selatan Terkait Pengelolaan Keamanan Fasilitas Umum Kerjasama ini merupakan inisiatif dari Korea Selatan, melalui KOICA, yang menawarkan kerjasama terkait *Establishment of the National Safety Management Center for Public Facilities in Indonesia* pada April 2012. Proposal kerjasama tersebut kemudian ditanggapi oleh Pemerintah Indonesia c.q. Kementerian PU dengan mengadakan serangkaian pertemuan antara delegasi Korea Selatan dengan delegasi Indonesia, yang dikoordinatori oleh Kepala Biro Perencanaan & KLN, pada tanggal 12 Juni 2012.

Setelah proposal kerjasama tersebut disempurnakan, selanjutnya disusun draft MoU terkait *Cooperation in the Area of Public Facility Safety Management*. Draft MoU ini telah disusun melalui serangkaian pertemuan dengan pihak Korea Selatan dalam kurun waktu 2013-2014. Salah satu tujuan yang tercantum dalam konsep kesepakatan kerjasama ini adalah untuk mengembangkan satu pendekatan yang efektif dan menyeluruh bagi kerjasama dalam bidang pengelolaan keamanan fasilitas umum dan masalah-masalah terkait lainnya dengan cara yang terpadu. Sedangkan lingkup kerjasama yang disepakati, meliputi hal berikut:

- ♦ Inovasi kebijakan pengelolaan fasilitas umum dan restrukturisasi sistem hukumnya;
- ♦ Penyusunan pedoman dan petunjuk teknis pemeriksaan keamanan fasilitas umum;

- Pengembangan dan pengoperasian sistem pengelolaan informasi fasilitas;
- Pengembangan dan pertukaran teknik penilaian seismik dan metode konstruksi;
- Pelatihan petugas teknis dan pengawas keamanan fasilitas;
- Pembentukan perusahaan-perusahaan dengan spesialisasi pemeriksaan keamanan, dan badan nasional untuk teknologi keamanan, penelitian dan pengembangan serta pelatihan fasilitas umum;
- Memperkuat fasilitas pengoperasian dan pemeliharaan domestik, khususnya para kontraktor; dan
- Lingkup kerjasama lain yang disepakati bersama oleh Para Pihak. Status draft MoU pada saat ini telah disetujui oleh pihak Kementerian Luar Negeri dan sudah disampaikan secara diplomatik kepada pihak Pemerintah Korea Selatan. Rencananya, draft MoU ini akan ditandatangani oleh Kepala Badan Pembinaan Konstruksi, Kementerian Pekerjaan Umum, Republik Indonesia dan *Director General for Technology and Safety Policy Bureau, The Ministry of Land, Infrastructure and Transport Republik Korea*, pada pertengahan Juni 2014 bertempat di Seoul, Korea Selatan.

Hasil Diskusi

Selama hampir satu minggu, Delegasi Korea Selatan dan Delegasi Indonesia secara intens berdiskusi untuk merumuskan rencana pelaksanaan (implementation plan) kerjasama Bidang Pengelolaan Keamanan Fasilitas Umum yang dijadwalkan dimulai pada September 2014 sampai dengan Desember 2016.

Setelah melalui serangkaian diskusi, maka sasaran yang disepakati untuk dicapai dari pelaksanaan kegiatan kerjasama ini terdiri atas 2 (dua) hal, yakni: i) penyusunan kerangka kebijakan (policy framework) terkait dengan Pengelolaan Keamanan Fasilitas Umum, yang merupakan cikal-bakal safety act-nya Indonesia, disepakati akan meliputi semua lingkup infrastruktur utama pekerjaan umum,

ya k n i j a l a n / j e m b a t a n , waduk/bendungan, dan bangunan gedung; dan ii) untuk penyusunan pedoman & standar teknis (guideline & technical standards), disepakati pada tahap pertama kerjasama ini akan tetap fokus, sesuai dengan MoM, pada bidang jembatan.

Lingkup kerja (scope of works) kegiatan kerjasama, disepakati terdiri dari 5 (lima) hal berikut: a) penyusunan kerangka kebijakan dan pedoman & standar teknis; b) penyelenggaraan workshop terkait dengan Pengelolaan Keamanan Fasilitas Umum di Indonesia, minimal sebanyak 6 (enam) kali; c) pelatihan teknis terkait dengan inspeksi keamanan jembatan di Korea selama 3 (tiga) minggu; d) inspeksi percontohan (pilot inspection) di Jembatan Bareleng I, selama 3 (tiga) bulan; dan e) penyediaan alat-alat inspeksi, sebanyak 15 jenis.

Periode pelaksanaan kegiatan kerjasama ini ±30 bulan, terhitung dari mulai ditandatanganinya RoD sampai dengan Desember 2016. Untuk melaksanakan seluruh kegiatan selama periode ±30 bulan tersebut, KOICA telah



mengalokasikan anggaran sebesar USD 1.800.000, termasuk di dalamnya alokasi dana untuk pelaksanaan implementation survey ini.

Kementerian PU juga akan mengalokasikan anggaran untuk mendukung pelaksanaan kerjasama ini, terutama bagi penyelenggaraan pelatihan tambahan Ahli Struktur (structural engineers) di Korea, di luar

yang dibiayai KOICA, dan workshop bagi tingkat pimpinan dalam rangka penyusunan policy framework.

Kunjungan Lapangan

Selain melakukan diskusi, dilaksanakan kunjungan lapangan (inspeksi) ke Jembatan Bareleng padatanggal 25 April 2014. Inspeksi dilakukan terhadap 3 (tiga) jembatan dari keseluruhan 6 (enam) jembatan yang menjadi bagian dari Jembatan Bareleng di Batam, Kepulauan Riau. Jembatan tersebut diantaranya:

1. Jembatan Tengku Fisabilillah

Jembatan Tengku Fisabilillah merupakan jembatan yang menghubungkan pulau Batam dengan pulau Tonton. Memiliki panjang 642 Meter, bentang 350 Meter dan tinggi 38 Meter. Dibangun pada tahun 1992 dan mulai dioperasikan pada tahun 1997. Desain dari jembatan ini adalah Cable-stay Bridge, yang merupakan desain terkini yang modern sehingga jembatan ini terlihat megah dan menjadi salah satu lokasi pariwisata di pulau Batam.

2. Jembatan Narasinga

Jembatan kedua bernama Jembatan Narasinga yang menghubungkan pulau Tonton dengan pulau Nipah, berbentuk lurus tanpa lengkungan dan memiliki panjang 420 Meter, bentang 160 Meter, tinggi 15 meter. Desain dari jembatan ini adalah Cantilever Bridge.



3. Jembatan Raja Ali Haji

Jembatan ketiga yang dikunjungi adalah Jembatan Raja Ali Haji yang menghubungkan pulau Nipah dengan pulau Setokok dan memiliki panjang 270 Meter, bentang 45 Meter, tinggi 15 Meter. Desain dari jembatan ini adalah Girder Bridge, yang memiliki struktur penopang balok-balok beton sepanjang jembatan tersebut. Desain ini merupakan salah satu desain umum jembatan yang ada di Indonesia.

Setelah dilakukan diskusi teknis pasca inspeksi, maka disepakati Jembatan

Tengku Fisabilillah (jembatan I) sebagai pilot project dengan alasan trend pembangunan jembatan di masa depan akan mengacu pada jenis jembatan ini (cable stayed).

Penutup
Pembahasan Proyek kerjasama Indonesia dan Korea Selatan terkait Pengelolaan Keamanan Fasilitas Umum ini telah berlangsung semenjak 2012. Kejadian beberapa kegagalan bangunan di Indonesia maupun Korea Selatan di waktu lalu melatarbelakangi kedua negara dalam menjalin kerjasama ini.

Kesadaran terhadap pentingnya keselamatan dan keamanan fasilitas umum menggiring kedua negara untuk bekerja sama dalam upaya meningkatkan pengelolaan keamanan fasilitas umum. Bagi Indonesia, kerjasama ini merupakan peluang untuk menyerap pengalaman Korea Selatan yang telah mengembangkan sistem ini sejak tahun 1995. Dengan mengadopsi system pengelolaan yang komprehensif dan penggunaan teknologi yang efisien dan inovatif dari Korea Selatan, serta melalui modifikasi berdasarkan kebutuhan dan karakteristik Indonesia, maka perlu kiranya kita susun Kebijakan dan Petunjuk Teknis terkait Pengelolaan Keamanan Fasilitas Umum di Indonesia.

*) Kepala Bagian Perencanaan, Sekretariat Badan Pembinaan Konstruksi

***) Kepala Sub Bagian Kerjasama, Kepala Bagian Perencanaan, Sekretariat Badan Pembinaan Konstruksi





KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM KEMBALI MEMPERSEMBAHKAN KONSTRUKSI INDONESIA 2014

Kementerian Pekerjaan Umum kembali mengadakan ajang Konstruksi Indonesia 2014, sebuah ajang tahunan yang diadakan guna merangkul para pemangku kepentingan dari sektor konstruksi baik di Indonesia dan negara lainnya seperti yang tergabung dalam ASEAN. Sebagaimana tahun-tahun sebelumnya, sejak tahun 2003, Konstruksi Indonesia menjadi ajang apresiasi perkembangan industri konstruksi di Indonesia sekaligus sarana informasi dan komunikasi dunia Konstruksi Nasional.

Pada tahun 2014 ini, Konstruksi Indonesia mengambil tema

“Harmonisasi Konstruksi Indonesia Untuk Menyongsong Era Masyarakat Ekonomi ASEAN”. Tema ini diambil bukan tanpa alasan, namun berdasarkan pada upaya mempersiapkan sektor konstruksi Nasional menghadapi keterbukaan pasar di lingkup negara ASEAN (Masyarakat Ekonomi ASEAN/MEA) pada akhir tahun 2015 nanti.

Konstruksi Indonesia 2014 yang diselenggarakan melalui kerjasama antara Kementerian Pekerjaan Umum dan Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Nasional (LPJKN) akan menggelar 9 kegiatan utama: Lomba Pekerja Konstruksi dan Sarasehan Pekerja Konstruksi 2014 (9 – 11

September), Kompetisi Foto Konstruksi Indonesia 2014 (9 Mei – 29 Agustus), Lomba Jurnalistik/ Karya Tulis Media Cetak (1 Januari – 15 Agustus), Lomba Karya Tulis Ilmiah Terkait Konstruksi (15 Agustus – 22 Agustus), Penghargaan Karya Konstruksi (12 Mei – 29 Agustus), Penghargaan Kinerja Proyek Konstruksi (19 Mei – 15 September), Penyusunan Buku Konstruksi 2014 (Mei – September), Pameran dan Seminar Konstruksi Indonesia 2014 (5 – 7 November), dan kegiatan pendukung lainnya.

Press Conference Konstruksi Indonesia 2014

Mengawali rangkaian kegiatan-kegiatan tersebut, telah dilaksanakan Press



Conference dan Launching Konstruksi Indonesia 2014. Press Conference yang mengundang insan-insan media baik dari dalam maupun luar negeri ini dilaksanakan pada Kamis (05/05) di Jakarta. Berlaku sebagai narasumber adalah Wakil Menteri Pekerjaan Umum Hermanto Dardak, Kepala Badan Pembinaan Konstruksi Hedyanto W. Husaini, Ketua Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Tri Widjajanto, dan Event and Account Director PT. Infrastructure Asia Sari Sande Riana.

Pada kesempatan tersebut, Hermanto Dardak menegaskan, bahwa Pasar Tunggal ASEAN bukan berarti pasar bebas yang sebebaskan-bebasnya. Untuk melakukan usaha jasa konstruksi di Indonesia, Badan Usaha Jasa Konstruksi Asing (BUJKA) harus bekerjasama dengan BUJKN (Nasional) kualifikasi Besar dalam bentuk Joint Operation (JO) atau Joint Venture (JV). Peraturan Foreign Equity Participation (penyertaan modal asing) saat ini dibatasi maksimal sebesar 55% untuk kontraktor dan 51% untuk konsultan.

"Batasan tersebut akan menjadi 70% setelah terbentuknya AEC pada akhir

Sementara itu, tambahnya, BUJKN kualifikasi Besar yang akan menjadi pesaing atau mitra BUJK ASEAN tersebut yang teregistrasi di LPJK saat ini berjumlah lebih-kurang 1.300 badan usaha.

Di samping itu, tenaga kerja jasa konstruksi asing juga masih dibatasi hanya untuk level direktur, manager dan expert serta harus memenuhi ketentuan dalam peraturan perundang-undangan ketenagakerjaan dan keimigrasian. Pergerakan tenaga kerja (Movement of Natural Person/MNP), secara umum juga dibatasi pada tiga status, yaitu: business visitor, intra-corporate (dalam satu perusahaan) dan contracted person (tenaga kerja yang dipekerjakan oleh BUJKA yang telah mendapat kontrak kerja).

Artinya, tidak dimungkinkan adanya tenaga kerja ASEAN yang mencari pekerjaan secara

individual (job seeker) di Indonesia. Dengan demikian, jelas bahwa masuk atau tidaknya BUJKA (ASEAN) ke Indonesia tergantung pada kesiapan/daya saing BUJKN. Saat ini terdaftar 16 BUJK ASEAN yang telah membentuk Representative Office (Kantor Perwakilan) di Indonesia," tutur Wamen PU.

tahun 2015. Dengan demikian, jelas bahwa masuk atau tidaknya BUJKA (ASEAN) ke Indonesia tergantung pada kesiapan/daya saing BUJKN. Saat ini terdaftar 16 BUJK ASEAN yang telah membentuk Representative Office (Kantor Perwakilan) di Indonesia," tutur Wamen PU.

Kepala Badan Pembinaan Konstruksi (BP Konstruksi) Hedyanto W. Husaini mengatakan bahwa Pemerintah berkomitmen untuk mendorong dan memfasilitasi perluasan akses pasar konstruksi ke negara-negara anggota ASEAN, baik melalui pengurangan hambatan akses pasar di negara tujuan, promosi kemampuan pelaku konstruksi nasional.

Sarana lainnya adalah melalui diplomasi bisnis, fasilitasi akses permodalan dan penjaminan, perjanjian penghindaran pajak ganda, informasi dan pemetaan pasar dan lingkungan usaha di negara tujuan (market intelligence) maupun pengembangan kapasitas badan usaha dan SDM konstruksi.

Sejalan dengan hal tersebut, Ketua Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Nasional (LPJKN), Tri Widjajanto, menekankan pentingnya standar kompetensi pekerja terampil dan ahli konstruksi sebagai bagian dari upaya peningkatan daya saing pelaku konstruksi nasional, khususnya di kawasan ASEAN. Melalui ajang KI 2014, para pelaku konstruksi nasional diharapkan dapat bertukar pikiran dan membangun kerjasama dalam mewujudkan konstruksi yang berkelanjutan.



Sementara itu, Sari Sande Riana, mengatakan bahwa ajang KI ke-12 yang akan diselenggarakan tahun ini merupakan rekam jejak pengembangan industri konstruksi tersendiri bagi Indonesia, karena diselenggarakan satu tahun sebelum diberlakukannya MEA 2015.

Ditambahkan lagi, peluang pengembangan konstruksi Indonesia diantaranya tercermin pada target pertumbuhan ekonomi Indonesia yang terus meningkat dengan signifikan, yaitu sekitar 6% pertahun yang memerlukan dukungan infrastruktur yang memadai. Oleh karena itu, Konstruksi Indonesia 2014 dirancang untuk mengkonsolidasikan industri konstruksi nasional agar dapat berkontribusi secara maksimal dalam menguasai pasar konstruksi ASEAN dalam kerangka MEA 2015, yang secara tidak langsung akan mendorong pertumbuhan ekonomi nasional.

Launching Konstruksi Indonesia 2014 Rangkaian Konstruksi Indonesia berlanjut dengan dilaksanakannya Launching KI 2014 yang dilaksanakan pada Kamis (12/06) di Jakarta. Acara ini mengundang para calon-calon investor yang berasal dari kontraktor maupun konsultan sektor konstruksi, maupun stakeholders terkait. Sekretaris Jenderal Kementerian PU Agoes Widjanarko mewakili Menteri Pekerjaan Umum membuka secara resmi Launching Konstruksi Indonesia 2014.



“Terkait Masyarakat Ekonomi ASEAN yang berarti liberalisasi perdagangan di lingkup ASEAN, saya berharap kita semua dapat menyikapinya secara proporsional. Tidak perlu khawatir secara berlebihan, namun juga jangan acuh tak acuh”, ujar Agoes Widjanarko.

sehat dan efisien dengan memperhatikan kepentingan negara masing-masing.

Oleh karena itu, pembentukan Pasar Tunggal ASEAN sebagai elemen Masyarakat Ekonomi ASEAN bukan hanya ditujukan untuk menciptakan persaingan “head to head” di antara sesama anggota ASEAN, namun justru untuk mengintegrasikan dan saling melengkapi kapasitas pelaku usaha diantara negara-negara tersebut dalam rangka meningkatkan daya saing bersama untuk menghadapi negara-negara non-ASEAN dalam era globalisasi yang lebih luas.

Yang harus dilakukan pelaku konstruksi di Indonesia, tambah Sekjen PU, adalah dengan mempersiapkan diri melalui berbagai upaya seperti pelatihan



Alasannya, karena liberalisasi perdagangan bukan berarti perdagangan bebas sebebas-bebasnya, namun pada hakekatnya adalah pengaturan perdagangan bersama melalui perundingan yang setara dan bertahap untuk menciptakan persaingan yang

sumber daya manusia konstruksi, sertifikasi, harmonisasi regulasi, penguatan struktur usaha, dan lain sebagainya. Tentunya pemerintah tidak mungkin melakukannya sendiri, untuk itu kerjasama yang sinergis dengan seluruh pemangku kepentingan jasa dan industri konstruksi nasional sangat dibutuhkan.

Pasar Tunggal ASEAN hendaknya juga jangan dipandang sebagai ancaman masuknya pelaku usaha dari negara anggota ASEAN lainnya ke Indonesia, namun harus dapat dimanfaatkan sebagai peluang bagi pelaku usaha Indonesia untuk memperluas penetrasi pasar ke negara-negara ASEAN tersebut.

Apalagi dengan potensi jumlah penduduk Indonesia saat ini sekitar 240 juta jiwa dengan pasar konstruksi sebesar lebih kurang 450 Triliun rupiah per tahun, sementara jumlah penduduk ASEAN sekitar 600 juta jiwa dengan pasar konstruksi sebesar lebih kurang 1800 Triliun rupiah per tahun. Artinya, peluang pasar pelaku usaha Indonesia di pasar tunggal ASEAN akan menjadi lebih luas.

“Dengan berbekal pengalaman melaksanakan pekerjaan konstruksi di berbagai negara di Timur Tengah, Afrika, Timor Leste dan negara ASEAN lainnya, saya yakin, pelaku konstruksi



Indonesia akan mampu memenangkan persaingan dengan pelaku konstruksi dari negara ASEAN lainnya”, tegas Agoes Widjanarko. Selain itu, dipandang perlu untuk segera mewujudkan “Indonesia Incorporated” yang menjamin kesatuan langkah dan sumber daya konstruksi Indonesia di pasar global.

Sejauh ini, beberapa Badan Usaha Jasa Konstruksi Nasional telah memiliki pengalaman dan berhasil melaksanakan pekerjaan konstruksi di berbagai negara ASEAN, seperti di Brunei Darrussalam, Filipina, Malaysia dan saat ini di Myanmar.

Baru-baru ini pula, Kementerian PU telah menandatangani Memorandum of Understanding (MoU) dengan Construction Industry Development Board (CIDB) Malaysia dalam rangka kerjasama penyelenggaraan pelatihan konstruksi bagi tenaga kerja konstruksi Indonesia yang sedang atau yang akan bekerja di Malaysia agar kompetensi pekerja tersebut mendapat pengakuan dan penghargaan yang lebih tinggi. Kementerian PU juga mendorong dan memfasilitasi tenaga ahli rekayasa dan arsitektur Indonesia untuk mendapatkan kesetaraan pengakuan kompetensi sebagai Insinyur dan Arsitek ASEAN melalui Mutual Recognition Arrangement (MRA).



Disinilah Konstruksi Indonesia hadir untuk menjadi pengingat akan perlunya sinergi dan harmonisasi antar stakeholders konstruksi di Indonesia. “Untuk itulah saya mengajak segenap stakeholders konstruksi berpartisipasi dalam rangkaian Konstruksi Indonesia 2014 ini”, tutur Sekjen PU.

Launching kali ini cukup berbeda, selain karena lebih meriah juga menghadirkan artis ibukota terkenal, Dewi Gita. (tw) ***

Informasi lebih lanjut mengenai Konstruksi Indonesia 2014 klik : www.pu.go.id dan bpkonstruksi.pu.go.id



**BADAN PEMBINAAN KONSTRUKSI
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM
REPUBLIK INDONESIA**



bpkonstruksi.pu.go.id

KOMPETENSI || INTEGRITAS || TRANSPARANSI || AKUNTABILITAS

