

# KONSTRUKSI

Media Informasi & Komunikasi Direktorat Jenderal Bina Konstruksi Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat | Edisi 1 Tahun 2018

**ALAT BERAT KONSTRUKSI  
UNTUK DUKUNG KONSTRUKSI  
DI INDONESIA**

**PERAN DAN FUNGSI  
ORGANISASI PROFESI  
PEMBINA JASA KONSTRUKSI**

**PERCEPATAN SERTIFIKASI  
TENAGA KERJA KONSTRUKSI,  
IMPLEMENTASI AMANAT  
UNDANG-UNDANG JASA  
KONSTRUKSI**

**KAMPANYEKAN  
GERAKAN NASIONAL  
KESELAMATAN KONSTRUKSI**

### 3 | BERITA UTAMA

Kementerian PUPR Kampanyekan  
Gerakan Nasional Keselamatan Kerja



#### BERITA UTAMA

- 6 | Fasilitas Percepatan Pelaksanaan Kerja sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) Proyek Infrastruktur Pengelolaan Sampah Batam
- 9 | DJBK Dampingi Proyek KPBU Bidang Air Minum di NTB

#### BERITA TERKINI

- 11 | Usaha Jasa Konstruksi. Tinjauan Jenis, Sifat, Klasifikasi dan Layanan Usaha Orang Perseorangan
- 16 | Pahami Kontrak Konstruksi, Kunci Suksesnya Pembangunan Infrastruktur
- 18 | Dukungan DBII untuk Infrastruktur Persampahan Balikpapan

#### LIPUTAN KHUSUS

- 20 | Alat Berat Konstruksi Untuk Dukung Konstruksi di Indonesia
- 22 | Implementasi Uji Sertifikasi Dan Penyelenggaraan Peningkatan Kompetensi Tenaga Kerja Konstruksi
- 26 | Uji Coba Pelaksanaan Pelatihan Mandiri Tenaga Kerja Terampil Pada Proyek Pembangunan Masjid Sriwijaya, Palembang

#### LAPORAN KHUSUS

- 28 | Peran dan Fungsi Organisasi Profesi Pembina Jasa Konstruksi
- 30 | Perkenalkan, Nama ...
- 31 | Disenangkan atau Menyenangkan? Sebuah kontemplasi di Negeri Gajah Putih



Di awal tahun 2018 ini, tim redaksi Buletin Ditjen Bina Konstruksi mengucapkan Selamat Tahun Baru 2018 kepada para pembaca dan kontributor setia. Semoga di tahun yang baru ini, semangat baru akan membawa kita kepada tercapainya cita-cita. Terutama dalam hal pembinaan jasa konstruksi agar selalu mendukung Pembangunan Infrastruktur sebagai pondasi stabilitas ekonomi bangsa. Terima kasih juga kami sampaikan atas partisipasi para kontributor yang tiada lelah memberikan ide dan artikel menarik tentang sektor konstruksi di Indonesia.

Di awal tahun 2018 ini, sektor konstruksi berduka karena telah terjadi beberapa kecelakaan konstruksi maupun kegagalan bangunan. Sebut saja proyek pembangunan jalan tol Depok-Antasari, jatuhnya girder dan tiang pada proyek LRT, ambruknya alat berat *crane* di proyek *double double track* Jatinegara, adalah beberapa kasus kecelakaan konstruksi yang terjadi berturut-turut di bulan Januari 2018. Terkait dengan hal tersebut, Kementerian PUPR melaksanakan Gerakan Nasional Keselamatan Konstruksi, serta membentuk Komite Keselamatan Konstruksi yang terdiri dari para ahli sektor konstruksi yang bertugas untuk menyelidiki penyebab terjadinya kecelakaan kerja dan memberikan rekomendasi yang tepat kepada Menteri PUPR, sehingga dapat meminimalisir kecelakaan kerja.

Pada edisi pertama di tahun 2018 ini, tim redaksi juga menyajikan pendampingan Direktorat Bina Investasi Infrastruktur, Ditjen Bina Konstruksi sebagai Simpul Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha Kementerian PUPR melakukan monitoring proyek KPBU Pengelolaan Sampah di Kota Batam bersama dengan Anggota DPRD Kota Batam.

Selain monitoring di Kota Batam, Ditjen Bina Konstruksi melalui Direktorat Bina Investasi Infrastruktur mengadakan penandatanganan Pakta Komitmen *Memorandum Of Understanding (MoU)* tentang *Pilot Project* pendampingan KPBU di TPA Manggar, Balikpapan yang ditandatangani oleh Direktur Bina Investasi Infrastruktur Ditjen Bina Konstruksi Kementerian PUPR, Direktur Pengembangan Penyehatan Lingkungan Pemukiman Ditjen Cipta Karya Kementerian PUPR, Direktur Jenderal Bina Konstruksi Kementerian PUPR dan Walikota Balikpapan. Simpul Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha Kementerian PUPR juga melakukan pendampingan proyek KPBU bidang air minum di Nusa Tenggara Barat.

Belakangan ini menjadi *trending topic* di kalangan pelaku maupun pemerhati investasi infrastruktur adalah *corporate action*, salah satunya PT. Jasa Marga yang melakukan sekuratisasi atas pendapatan jalan tol sebagai bagian inovasi pembiayaan infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

Dengan berbagai artikel tentang perkembangan dunia konstruksi dalam edisi ini semoga mampu memberikan tambahan informasi bagi para *stakeholder* jasa konstruksi untuk terus bersemangat menyelesaikan berbagai program dan cita-cita, untuk Infrastruktur Indonesia yang berkualitas. Mari Kerja Bersama. Bersama Kita Membangun!

**Redaksi**

**Pembina/Pelindung:** Direktur Jenderal Bina Konstruksi. **Dewan Redaksi:** Sekretaris Ditjen Bina Konstruksi; Direktur Bina Investasi Infrastruktur; Direktur Bina Penyelenggaraan Jasa Konstruksi; Direktur Bina Kelembagaan dan Sumber Daya Jasa Konstruksi; Direktur Bina Kompetensi dan Produktivitas Konstruksi; Direktur Kerja sama dan Pemberdayaan. **Pemimpin Umum:** Hambali. **Pemimpin Redaksi:** Kristinawati Pratiwi Hadi. **Penyunting / Editor:** Indri Eka Lestari, Mirza Ayu Anindita, Hari Mahardika. **Redaksi Sekretariat:** Thyoria Mariska Girsang, Agus Raharyo, Emy Zubir, Vita Puspitasari, Maria Ulfa. **Administrasi dan Distribusi:** M. Aldenny, Tri Berkah, Agus Firngadi. **Desain dan Tata Letak:** Dagu Komunika. **Fotografer:** Sri Bagus Herutomo.

**KONSTRUKSI**

**Alamat Redaksi:**

Gedung Utama Lt. 10  
Jl. Pattimura No.20, Kebayoran Baru, Jakarta Selatan  
Tlp/Fax : 021-72797847,  
E-Mail : hukumdatakompu.djbc@gmail.com



# KEMENTERIAN PUPR KAMPANYEKAN GERAKAN NASIONAL KESELAMATAN KERJA

Gencarnya Pembangunan Infrastruktur yang sedang dilaksanakan Pemerintah, diwarnai dengan beberapa kasus kecelakaan kerja dan kegagalan bangunan. Di awal tahun 2018 ini saja telah terjadi beberapa kecelakaan kerja konstruksi seperti jatuhnya beton girder proyek Jalan Tol Depok-Antasari, jatuhnya crane pengangkut beton proyek DDT di Matraman Jakarta Timur, dan seterusnya.

 I Made Widiyantara

**K**asus-kasus tersebut menimbulkan keprihatinan semua pihak, dan tentunya menimbulkan kerugian baik harta maupun nyawa, terlebih lagi menghambat target Pembangunan Infrastruktur yang sejatinya diperuntukkan sesegera mungkin untuk kesejahteraan masyarakat Indonesia. Oleh karena itu, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat melakukan berbagai upaya agar kecelakaan kerja konstruksi dapat diminimalisir.

Salah satu upaya yang dilakukan adalah melalui penancangan Gerakan Nasional Keselamatan Konstruksi (GNKK) yang dipimpin oleh Menteri Pekerjaan Umum



dan Perumahan Rakyat di Auditorium Kementerian PUPR, Senin (29/1/2018). Penancangan GNKK dihadiri oleh sekitar 700 undangan baik dari Kementerian PUPR, Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi (LPJK) Nasional dan Provinsi, asosiasi badan usaha konstruksi, perwakilan perusahaan kontraktor dan konsultan, dan pimpinan BUJT.

Kementerian PUPR sebagai pengguna jasa konstruksi terbesar yakni dengan anggaran tahun 2018 sebesar Rp 107,38 triliun berkomitmen terhadap keselamatan konstruksi terlebih pada proyek pembangunan infrastruktur Kementerian PUPR. Oleh karenanya dalam penancangan ini dihadiri mulai dari para Pejabat Tinggi, Kepala Balai, Kepala Satuan Non Vertikal Tertentu (SNVT), Kepala Satuan Kerja (Satker) Perencanaan, Pejabat Pembuat Komitmen (PPK) dan Kepala Balai Jasa Konstruksi dari berbagai daerah di Indonesia.

Dalam penancangan GNKK, juga dilakukan penandatanganan Komitmen Rencana Aksi Keselamatan Konstruksi oleh Menteri PUPR Basuki Hadimuljono dengan para Pimpinan Tinggi Madya Kementerian PUPR dan penandatanganan komitmen antara Dirjen Bina Konstruksi, Dirjen Bina Marga dan Kepala Badan Pengatur Jalan Tol dengan Badan Usaha Jalan Tol.

"K3 is a must. Apa yang baru kita tanda tangani bersama tentang K3 yaitu materialnya, manusianya, peralatannya, metodologinya dan teknologinya harus sesuai dengan yang disepakati." tegas Basuki Hadimuljono.

Salah satu langkah yang diambil Pemerintah adalah memperkuat regulasi



Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat melakukan berbagai upaya agar kecelakaan kerja maupun kegagalan konstruksi dapat diminimalisir. Salah satu upaya yang dilakukan adalah melalui penganangan Gerakan Nasional Keselamatan Konstruksi (GNKK)

yang sudah ada terkait keselamatan di sektor jasa konstruksi dengan dibentuknya Komite Keselamatan Konstruksi (KKK).

Pembentukan komite ini berdasarkan Keputusan Menteri PUPR No. 66/KPTS/M/2018 yang telah ditandatangani pada tanggal 24 Januari 2018. Komite yang di dalamnya terdapat para ahli bertugas melakukan pemantauan dan evaluasi pelaksanaan konstruksi potensi bahaya tinggi, investigasi kecelakaan konstruksi, dan memberikan rekomendasi kepada Menteri PUPR. Pembentukan KKK merupakan amanat dari Undang-Undang No. 02 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi



dimana Pemerintah bertanggung jawab pada penyelenggaraan jasa konstruksi yang sesuai dengan standar keamanan, keselamatan, kesehatan dan keberlanjutan.

Kementerian PUPR juga akan membentuk Komisi Keselamatan Bangunan Gedung (KKBG) yang saat ini masih dalam tahap persiapan dan akan selesai pada bulan Februari 2018. Tugas dari komisi ini adalah melakukan investigasi bangunan gedung, inventarisasi, pemantauan dan pertimbangan teknis. Dalam UU No. 28 Tahun 2002 tentang Bangunan Gedung dan UU Pemerintahan Daerah, kewenangan pengawasan keamanan bangunan gedung berada pada Pemerintah Daerah. KKBG akan membantu Pemerintah Daerah untuk memeriksa keamanan bangunan gedung dengan spesifikasi tertentu.

Tidak bosan-bosan, Kementerian PUPR sebagai pembina jasa konstruksi Indonesia mengingatkan para penyelenggara konstruksi untuk melaksanakan sistem keselamatan dan kesehatan kerja (SMK3), dengan memasukkan perhitungan biaya SMK3 dalam perencanaan anggaran proyek konstruksi.

Kegiatan pekerjaan konstruksi pada umumnya dilakukan, dan dikerjakan pada ruang/lapangan terbuka (*open space*). Pada genangan air/lumpur dan di bawah permukaan tanah asli maupun timbunan, dan dalam kondisi cuaca yang silih berganti. Tidak bisa dihindari masalah ini dapat menimbulkan penyakit dan gangguan kesehatan, akibat negatifnya akan kehilangan sumber daya tenaga kerja. Hal ini tentunya akan mempengaruhi operasional dalam pelaksanaan tugas,



yang berarti merugikan pada semua yang berkepentingan misalnya, penyandang dana/pemilik proyek, konsultan, penyedia jasa/kontraktor dan tentunya tenaga kerja.

Meminimalisir dan menghindari kecelakaan terhadap tenaga kerja sangat penting. Salah satu langkah awalnya dengan membuat Perencanaan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3). Suatu keharusan bagi bangsa Indonesia untuk secara aktif dan kontinyu melakukan perlindungan terhadap para tenaga kerja. Perlindungan bagi

para tenaga kerja meliputi perlindungan keselamatan, kesehatan, penjagaan moral kerja, moral agama serta perlakuan yang bermatabat sesuai budaya bangsa.

Perlindungan tersebut dilakukan dengan maksud agar para tenaga kerja konstruksi nyaman melaksanakan pekerjaan di proyek konstruksi sehingga dapat meningkatkan produktivitasnya. Penerapan perencanaan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) merupakan salah satu bagian utama perlindungan tenaga kerja sehingga proses kegiatan pembangunan berjalan dengan baik dan lancar,

Perencanaan Keselamatan dan Kesehatan Kerja pada proyek konstruksi merupakan salah satu syarat dalam pelaksanaan pekerjaan suatu proyek konstruksi dan memberikan manfaat yang begitu besar bagi pembangunan bangsa. Dengan kenyamanan dan jaminan



luka-luka. Respon Menteri PUPR Basuki Hadimuljono cepat sebagai “Panglima Infrastruktur” Menteri PUPR Basuki Hadimuljono memerintahkan jajarannya untuk menyelidiki penyebab kecelakaan tersebut.

Untuk memberikan penjelasan kepada masyarakat tentang hal tersebut, Kementerian PUPR melalui Direktorat Jenderal Bina Konstruksi mengadakan jumpa wartawan guna menjelaskan kesimpulan sementara tim yang diterjunkan langsung untuk menyelidiki kegagalan tersebut.

Kesimpulan sementara runtuhnya selasar di akibatkan kegagalan sistem *joint* pada penggantungan *PC strand*, terlepas dari pengunci pada bagian atas dan selanjutnya menyebabkan terjadinya momen pada struktur selasar yang mengakibatkan selasar roboh. Selain itu adanya beban konstruksi pada *PC strand* yang sangat kecil terhadap kapasitasnya, menyebabkan perilaku penguncian *wedge/baji* pada sistem angkur tidak optimal.

Untuk itu, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) mengajak masyarakat jasa konstruksi Indonesia untuk memberikan perhatian serius terhadap keselamatan konstruksi dalam pelaksanaan pekerjaan. Kampanye ditujukan baik kepada pengguna jasa seperti Kementerian PUPR dan Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) maupun penyedia jasa, yakni perusahaan kontraktor dan konsultan, baik BUMN maupun swasta. *(dri&cha)*

keselamatan dan kesehatan bagi para pekerja konstruksi ini para pekerja konstruksi sebagai ujung tombak pada proyek konstruksi memiliki motivasi untuk bekerja sesuai target, yaitu Pembangunan Infrastruktur bagi kesejahteraan bangsa.

### **Robohnya selasar bangunan dalam Bursa Efek Indonesia**

Salah satu kecelakaan yang menyita perhatian masyarakat Indonesia adalah robohnya selasar bangunan dalam Bursa

Efek Indonesia (BEI) di Jakarta. Bagaimana tidak menjadi perhatian, bangunan ini merupakan salah satu bangunan penting di Indonesia dimana di dalamnya merupakan pusat penyebaran data pergerakan bursa/saham yaitu satu indikator pergerakan harga saham tersebut adalah indeks harga saham.

Para pembaca setia buletin Ditjen Bina Konstruksi bisa sudah melihat bagaimana detik-detik selasar tersebut roboh sehingga mengakibatkan beberapa korban



Sesuai dengan fungsinya, Direktorat Bina Investasi Infrastruktur menginisiasi dukungan fasilitasi percepatan pelaksanaan Kerja sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) proyek infrastruktur pengelolaan sampah Kota Batam.

## FASILITASI PERCEPATAN PELAKSANAAN KERJA SAMA PEMERINTAH DAN BADAN USAHA (KPBU) PROYEK INFRASTRUKTUR PENGELOLAAN SAMPAH BATAM

✍️ Yolanda Indah Permatasari SE, MM; Harry Setyawan, ST, M.Sc; Henrico Harianja, ST, MT

Kota Batam merupakan kota terbesar di Provinsi Kepulauan Riau dan terdiri dari tiga pulau utama yakni Batam, Rempang, dan Galang (kesatuan ketiganya dikenal dengan Bareleng), serta lebih dari 300 pulau kecil. Status Batam sebagai zona pengembangan industri berorientasi ekspor telah memberikan insentif investasi khusus terhadap pembentukan sejumlah kawasan industri. Kawasan industri tersebut menyokong pembangunan ekonomi yang kuat mendorong pesatnya pertumbuhan penduduk yang mencapai sekitar 10% per tahun selama sepuluh terakhir. Diperkirakan pertumbuhan penduduk akan terus berlanjut dengan perkiraan populasi mencapai 2,8 juta jiwa pada tahun 2037.

**S**eperti banyak kota di Indonesia, pertumbuhan penduduk tersebut menyebabkan peningkatan sampah pada kota Batam yang signifikan dari waktu ke waktu. Berdasarkan data yang diperoleh dari Dinas Lingkungan Hidup Kota Batam selaku pengelola sampah Kota Batam, jumlah timbunan sampah pada tahun 2014 mencapai 432.264 ton per tahun. Artinya setidaknya ada kurang lebih 1.184, 28 ton

sampah per harinya yang dihasilkan, dan kemudian dibuang ke Tempat Pembuangan Akhir (TPA) Telaga Punggur yang merupakan satu-satunya tapak penimbunan sampah yang tersedia di Batam. Dengan jumlah produksi sampah yang dibandingkan dengan luasan TPA Telaga Punggur saat ini, maka diperkirakan TPA Telaga Punggur hanya dapat menampung sampah untuk kurang dari 6 tahun kedepan.

Permasalahan yang dihadapi tersebut memerlukan suatu inovasi pengolahan sampah yang dapat mengurangi jumlah sampah sebanyak mungkin dan mempertahankan kemampuan untuk mengelola (dan mengurangi) sampah pada masa mendatang. Salah satu pilihannya adalah pengelolaan sampah yang mengkonversinya menjadi energi atau yang dikenal dengan *Waste to Energy* (WtE). Penerapan teknologi *Waste to Energy* ini diharapkan mampu mengatasi persoalan penumpukan sampah melalui proses reduksi volume sampah dan bonus energi listrik yang dihasilkan.

Hal tersebut yang mendorong Pemerintah Kota Batam untuk melakukan studi awal terkait proyek pengelolaan sampah dengan skema Kerja sama Pemerintah Swasta (KPS) pada tahun 2006. Pada tahun 2008, proyek pengelolaan sampah dilelangkan. Dan setahun kemudian tepatnya pada 1 April 2009, proyek Kerja sama Pemerintah dan Swasta dimulai. Proyek kerja sama yang memiliki jangka waktu 25 tahun ini beroperasi selama 18 bulan sebelum akhirnya berhenti karena perusahaan mengundurkan diri karena mengalami permasalahan operasional dan kerugian. Pada tahun 2012, Pemerintah Kota Batam bersama-sama dengan PT. Sarana Multi Infrastruktur (PT. SMI) dan Badan Perencanaan Nasional (Bappenas) menyiapkan proyek ini kembali. Namun, pada tahun 2015, lelang mengalami kegagalan karena tidak ada yang memajukan penawaran.

Pada tahun 2016, Direktorat Jenderal Bina Konstruksi melalui Direktorat Bina Investasi Infrastruktur selaku Simpul KPBU menyambut baik dan mendukung pelaksanaan proyek pengelolaan sampah Kota Batam. Sesuai dengan fungsinya yakni pelaksanaan koordinasi, advokasi, dan fasilitasi di bidang penyelesaian permasalahan dan pengembangan mitigasi risiko investasi infrastruktur, Direktorat Bina Investasi Infrastruktur menginisiasi dukungan fasilitasi percepatan pelaksanaan Kerja sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) proyek infrastruktur pengelolaan sampah Kota Batam. Langkah kongkrit awal dukungan yang diberikan adalah dengan melaksanakan pemetaan isu dan permasalahan proyek WtE (seperti isu teknologi, tanah, lingkungan, sosial, keuangan, dan kelayakan perbankan) serta melakukan kajian teknologi pengolahan sampah untuk Kota Batam.

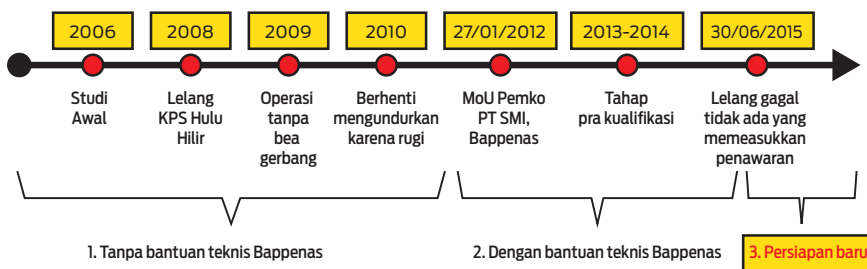
pengelolaan sampah Kota Batam untuk mempercepat pelaksanaan proyek KPBU pengelolaan sampah Kota Batam. Adapun secara simbolis deklarasi dukungan tersebut ditandatangani oleh:

- Direktur Jenderal Bina Konstruksi, Dr. Ir. H. Syarif Burhanuddin, M.Eng;
- Walikota Batam yang diwakili oleh Sekretaris Daerah Kota Batam, Drs. Jefridin, MPd;
- Ketua DPRD Kota Batam, Nuryanto, SH, MH;
- Direktur Pengembangan Penyehatan Lingkungan Permukiman (PPLP), Direktorat Jenderal Cipta Karya, yang diwakili oleh Kepala Seksi Pengelolaan Persampahan II, R. Nuzulina Ilmiaty Ismail, ST, MT;
- Ketua BP Batam, yang diwakili oleh Direktur Pembangunan Prasarana dan Sarana, Ir. Ronald Kastanya;

- dan Direktur Bisnis PT.PII, Muhammad Wahid Sutopo.

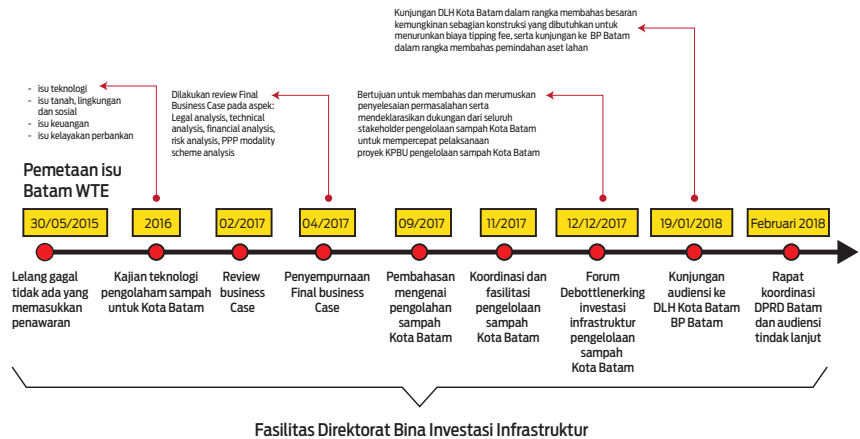
Langkah cepat diambil dengan merumuskan terobosan/*breakthrough* penyelesaian permasalahan pengelolaan sampah Kota Batam yakni:

1. Adanya usulan pembentukan Tim Khusus Percepatan Penyelenggaraan Proyek KPBU dan juga Tim Panitia Lelang Proyek Pengelolaan Sampah Kota Batam oleh Walikota Batam;
2. Akan dilaksanakan audiensi dengan DPRD Kota Batam terkait pembentukan Peraturan Daerah tentang  *tipping fee*  oleh Dinas Lingkungan Hidup (DLH) Kota Batam dan Direktorat Bina Investasi Infrastruktur
3. Akan dilaksanakannya Rapat Koordinasi dengan BP Batam dalam percepatan proses pemindahan aset lahan TPA Telaga Punggur oleh DLH Kota Batam
4. Akan dilaksanakannya diskusi terbatas dengan Direktorat PPLP, Direktorat Jenderal Cipta Karya, terkait kemungkinan pemberian dukungan sebagian konstruksi untuk proyek pengelolaan sampah *waste to energy* Kota Batam oleh DLH Kota Batam di Jakarta, fasilitasi Direktorat Bina Investasi Infrastruktur.



Kajian-kajian tersebut dilaksanakan dalam rangka memantapkan persiapan proyek KPBU dan menjadi masukan (*input*) dalam penyempurnaan *Final Business Case* (FBC). *Final Business Case* sendiri merupakan suatu dokumen yang berisi identifikasi, penilaian, serta rekomendasi terhadap suatu opsi model penyediaan infrastruktur yang paling optimal. Tingkat keoptimalan penyediaan infrastruktur tersebut diukur dalam hal capaian tujuan kebijakan publik yang ingin dicapai melalui penyediaan infrastruktur, dan *Value for Money* (VfM) yaitu nilai kemanfaatan terbesar dan berkelanjutan dengan biaya siklus hidup tertentu. Dan pada April 2017, penyempurnaan *Final Business Case* dapat selesai dengan melakukan *review* pada aspek analisis legal, teknis, finansial, risiko, dan modalitas skema KPBU.

Lebih lanjut, pada akhir tahun 2017, Direktorat Bina Investasi Infrastruktur menyelenggarakan “Forum *Debottlenecking* Investasi Infrastruktur Pengelolaan Sampah Kota Batam” yang bertujuan untuk membahas dan merumuskan penyelesaian permasalahan serta mendeklarasikan dukungan dari seluruh pemangku kepentingan





5. Akan dilaksanakannya pendampingan kepada DLH Kota Batam untuk Usulan Penjaminan (UP) proyek KPBU pengelolaan sampah Kota Batam kepada PT.Penjaminan Infrastruktur Indonesia fasilitasi dari Direktorat Bina Investasi Infrastruktur

Untuk menindaklanjuti pelaksanaan *breakthrough* tersebut, pada tanggal 5-6 Februari 2018 telah dilaksanakan koordinasi penyelesaian permasalahan proyek KPBU. Pada tanggal 5 Februari 2018, dilaksanakan koordinasi penyelesaian permasalahan proyek KPBU serta melakukan pembahasan Peraturan Daerah (Perda) *tipping fee* pengelolaan sampah Kota Batam. *Tipping fee* sendiri merupakan biaya yang dikeluarkan dari anggaran pemerintah kepada pengelola sampah, berdasarkan jumlah yang dikelola per ton atau satuan volume ( $m^3$ ). Tujuan dilaksanakannya koordinasi adalah untuk menindaklanjuti komitmen seluruh pihak dalam deklarasi *breakthrough* penyelesaian permasalahan pengelolaan sampah Kota Batam, khususnya mengenai Perda *tipping fee* pengolahan sampah Kota Batam yang masih terkendala sehingga dapat dilakukan percepatan pembangunan proyek pengolahan sampah Kota Batam.

Pada rapat koordinasi tersebut, DPRD Kota Batam mengapresiasi Direktorat Jenderal Bina Konstruksi yang telah mendampingi Pemerintah Kota Batam dalam proyek KPBU Pengelolaan Sampah, sehingga DPRD Kota Batam dapat difasilitasi untuk mengetahui informasi yang lebih lengkap mengenai proyek tersebut. Pada kesempatan tersebut, juga DPRD Kota Batam mendukung terlaksananya proyek

Penerapan teknologi waste to energy ini diharapkan mampu mengatasi persoalan penumpukan sampah melalui proses reduksi volume sampah dan bonus energi listrik yang dihasilkan

KPBU Pengelolaan Sampah di Kota Batam, dibuktikan dengan agenda pembahasan Ranperda *tipping fee* merupakan prioritas utama dalam Program Legislatif Daerah (Prolegda 2018). DPRD Kota Batam menginginkan data-data lengkap yang dapat menjawab pertanyaan-pertanyaan seperti: (i). apa manfaatnya bagi masyarakat, jika pengelolaan sampah di Kota Batam dilakukan melalui KPBU; (ii). dasar penghitungan usulan besaran *tipping fee* sebesar Rp 300 Ribu/Ton; dan (iii). Rencana induk pengelolaan sampah kota Batam serta *progress* kegiatan 3R (*Reduce, Reuse, Recycle*) sampai saat ini.

Koordinasi dilanjutkan pada tanggal 6 Februari 2018 dengan Walikota Batam, Muhammad Rudi, Sekretaris Daerah Pemerintah Kota Batam, Direktur Bina Investasi Infrastruktur serta perwakilan Ditjen Cipta Karya. Pada pertemuan tersebut, Walikota Batam dan Sekretaris Daerah Kota Batam menyampaikan apresiasi kepada Direktorat Jenderal Bina Konstruksi yang telah memfasilitasi penyelesaian permasalahan proyek KPBU Pengelolaan Sampah Kota Batam, dan berharap pendampingan Ditjen Bina Konstruksi dilakukan sampai proyek KPBU dapat terlaksana di Kota Batam. Walikota Batam juga akan menyampaikan surat resmi kepada Menteri PUPR dengan tembusan Dirjen Cipta Karya dan Dirjen Bina Konstruksi untuk dapat memberikan dukungan konstruksi terhadap proyek KPBU Pengelolaan Sampah Kota Batam. Dan akhirnya, Walikota Batam berkomitmen menyusun Tim KPBU dan Tim Pengadaan KPBU dalam rangka percepatan penyempurnaan Pra-Studi Kelayakan sehingga target waktu transaksi di tahun 2018 dapat tercapai.







Bupati Lombok Utara di Provinsi Nusa Tenggara Barat membuat terobosan baru dalam membiayai SPAM di wilayahnya yaitu dengan memanfaatkan skema KPBU.

## DJBK DAMPINGI PROYEK KPBU BIDANG AIR MINUM DI NTB

DR. Putut Marhayudi dan Denik Haryani, ST, M.Sc

Penyediaan air minum adalah tugas Pemerintah bagi pemenuhan kebutuhan dasar masyarakat. Pemerintah terus berupaya meningkatkan kinerja pelayanan air minum yang masih belum memuaskan. Data menunjukkan akses aman air minum nasional pada tahun 2017 baru mencapai 71,14%. Upaya peningkatan capaian ini masih harus terus diupayakan untuk mengejar sasaran target pada tahun 2019, dimana akses aman air minum yang harus dicapai adalah sebesar 100%. Target tersebut cukup tinggi dan mengindikasikan betapa besarnya tantangan pembangunan sistem penyediaan air minum (SPAM) ke depan.

**K**husus untuk sektor air minum, kebutuhan pendanaan untuk mencapai akses aman air minum 100% pada tahun 2019 adalah sebesar Rp 245 Triliun dengan selisih pendanaan sebesar Rp 33,8 Triliun. Sehingga untuk dapat mencapai cakupan layanan air minum sesuai target diperlukan percepatan pembangunan infrastruktur SPAM dengan

memanfaatkan pendanaan dari non APBN, salah satunya adalah melalui skema Kerja sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU).

Menjawab tantangan pendanaan dalam pemenuhan kebutuhan air minum tersebut, Bupati Lombok Utara di Provinsi Nusa Tenggara Barat membuat terobosan baru dalam membiayai SPAM di wilayahnya yaitu dengan memanfaatkan skema KPBU.

Proyek KPBU SPAM Lombok Utara, selain sebagai proyek KPBU bidang air minum yang pertama di Provinsi Nusa Tenggara Barat, juga merupakan proyek KPBU sektor air minum pertama yang didampingi oleh Direktorat Jenderal Bina Konstruksi Kementerian PUPR.

Proyek KPBU SPAM di wilayah Gili Matra, Kabupaten Lombok Utara ini diinisiasi sejak tahun 2017 dengan PT. Tiara Cipta Nirwana sebagai badan usaha pemrakarsa. Prakarsa pelaksanaan proyek ini didorong dengan adanya keterbatasan sumber air bersih di wilayah tersebut sementara kebutuhan air minum semakin meningkat, mengingat Lombok dan Gili Matra (Gili Meno, Gili Ayer dan Gili Trawangan) merupakan salah satu dari dua Destinasi Pariwisata Nasional (DPN) utama di Nusa Tenggara Barat.

Direktorat Jenderal Bina Konstruksi secara intensif mendampingi proses penyiapan dan transaksi proyek KPBU tersebut melalui beberapa kali pertemuan yang diadakan di NTB sejak awal 2017. Pendampingan yang dilakukan adalah berupa fasilitasi pertemuan dengan pemangku kepentingan proyek tersebut dan juga *capacity building* terhadap PJKP dan *stakeholder* lainnya.

Pada proses tender badan usaha pelaksana yang dilaksanakan pada bulan Desember 2017, PT. Tiara Cipta Nirwana keluar sebagai pemenang. Proyek bernilai investasi sebesar Rp. 300 Milyar yang dikururkan oleh PT. Tiara Cipta Nirwana ini direncanakan untuk dikerjasamakan selama 30 tahun dengan PJKP proyek yaitu



PDAM Tirta Dharma Lombok Utara, dengan memanfaatkan teknologi *reverse osmosis* dengan sumber air baku dari air laut sebagai sumber air minum. Kapasitas proyek yang dikerjasamakan sebesar 6000 m<sup>3</sup>/hari (69,44 L/s). Proyek ini sangat strategis untuk segera dilaksanakan, mengingat kebutuhan air bersih yang tinggi di daerah tersebut.

Pada proses penandatanganan perjanjian kerja sama yang disaksikan oleh Direktur Jenderal Bina Konstruksi dan Bupati Kabupaten Lombok Utara pada Selasa (16/01), proyek KPBU perdana di Provinsi ini diharapkan dapat memicu pertumbuhan ekonomi serta dapat ditularkan ke sektor publik lain di wilayah Lombok dan sekitarnya. Dirjen Bina Konstruksi mengapresiasi langkah Pemerintah Kabupaten Lombok Utara yang progresif melaksanakan kerja sama dalam melibatkan badan usaha swasta dalam membangun infrastruktur publik, khususnya sektor air minum.

Pada kesempatan tersebut, Dirjen Bina Konstruksi juga mengingatkan agar pelaksanaan proyek mengacu pada Perpres 38 tahun 2015 tentang KPBU untuk Penyediaan Infrastruktur dan juga PP No. 122 tahun 2015 tentang Sistem Penyediaan Air Minum. *Milestone* yang telah ditempuh bersama harus terus dikawal oleh pihak-pihak terkait agar ke depannya proyek tersebut berjalan dengan lancar dan mampu meningkatkan layanan air minum di NTB.

Langkah krusial berikutnya setelah penandatanganan perjanjian kerja sama adalah terpenuhinya pendanaan melalui *financial close* yang dijadwalkan terpenuhi



dalam jangka waktu 3 (tiga) bulan dan masa konstruksi yang akan memakan waktu 9 (sembilan) bulan. Diharapkan pada awal tahun 2019 masyarakat di wilayah setempat telah dapat menikmati air minum hasil olahan dari air laut tersebut.

Direktorat Jenderal Bina Konstruksi secara intensif mendampingi proses penyiapan dan transaksi proyek KPBU tersebut melalui beberapa kali pertemuan yang diadakan di NTB sejak awal 2017.





Khusus tentang usaha perseorangan jasa konstruksi asing belum diatur secara tersendiri, namun pada dasarnya tetap merujuk pada Pasal 21 dan Pasal 32 UU Jasa Konstruksi dengan kewajiban membentuk kantor perwakilan.

## USAHA JASA KONSTRUKSI TINJAUAN JENIS, SIFAT, KLASIFIKASI DAN LAYANAN USAHA ORANG PERSEORANGAN

 Zaenal Arifin

Merujuk pada Undang-Undang Jasa Konstruksi No 18/1999, maka orang perseorangan dapat bekerja di bidang perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan dengan syarat sesuai bidang keahliannya yang dibuktikan dengan SKA/SKT. Untuk usaha jasa konstruksi orang perorangan terutama terkait dengan Izin Usaha Jasa Konstruksi (IUJK) telah diatur lebih detail dalam Peraturan Menteri PU No 04/PRT/M/2011 tentang Pedoman Persyaratan Pemberian Izin Usaha Jasa Konstruksi Nasional yang di dalamnya jelas mengatur tentang izin usaha orang perorangan yaitu berupa Tanda Daftar Usaha Perorangan (TDUP) yang didasarkan pada SKA/SKT yang bersangkutan. Dari pengaturan tersebut jelas bahwa usaha jasa konstruksi orang perorangan adalah usaha yang dilakukan oleh diri sendiri/pribadi karena hanya berdasarkan SKA/SKT yang dimilikinya.

**P**ada dasarnya untuk usaha jasa konstruksi orang perorangan pada jenis pekerjaan Jasa Konstruksi (pekerjaan pembangunan, pengoperasian, pemeliharaan, pembongkaran, dan pembangunan kembali) lebih sulit karena pekerjaannya kompleks

dan harus dilakukan oleh badan usaha jasa konstruksi (BUJK). Oleh karena itu memperhatikan Pasal 12 UUK No 2/2017, tentang jenis usaha konstruksi terkait usaha jasa konsultasi konstruksi (pekerjaan pengkajian, perencanaan, perancangan, pengawasan dan manajemen

penyelenggaraan konstruksi), jenis usaha ini mempunyai peluang yang lebih besar/ lebih tepat untuk usaha orang perorangan karena lebih banyak menuntut keahlian atau keterampilan sesuai SKA/SKT yang dimiliki, dengan sifat usaha yang dapat dilakukan baik umum maupun spesialis. Walaupun juga tidak tertutup kemungkinan pada bidang pekerjaan Jasa Konstruksi di atas dengan pola sub penyedia jasa.

Untuk klasifikasi usaha yang dapat diambil baik pada klasifikasi arsitektur; rekayasa, rekayasa terpadu; maupun arsitektur lanskap dan perencanaan wilayah terbatas pada bagian-bagian pekerjaan yang sesuai dengan keahlian sebagaimana yang tercantum dalam Tanda Daftar Usaha Perorangan (TDUP) saja dan tidak pada keseluruhan pekerjaan yang ada pada klasifikasi tersebut, karena sudah ditentukan lingkup keahliannya/profesionalismenya. Sedangkan untuk kualifikasi usaha orang perseorangan sebagai dalam pasal 21 UUK No 2/2017 masuk dalam kualifikasi kecil dengan segmen pasar yang (a) berisiko kecil, (b) berteknologi sederhana dan berbiaya kecil; selanjutnya dipertegas bahwa usaha orang perseorangan hanya dapat menyelenggarakan pekerjaan sesuai dengan bidang keahliannya atau SKA/SKT yang dimilikinya.

Di bawah ini dapat dilihat usaha di bidang jasa konstruksi khususnya yang secara langsung oleh usaha orang perseorangan pada jenis usaha konsultasi konstruksi baik sifat, klasifikasi dan layanan usaha yang dapat dikerjakan.

JENIS USAHA	SIFAT	KLASIFIKASI	LAYANAN USAHA
Jasa Konsultasi Konstruksi	Umum	1. Arsitektur; 2. Rekayasa; 3. Rekayasa terpadu; dan 4. Arsitektur lanskap dan perencanaan wilayah.	5. Pengkajian; 6. Perencanaan; 7. Perancangan; 8. Pengawasan; dan/atau 9. Manajemen penyelenggaraan konstruksi.
	Spesialis	1. Konsultasi ilmiah dan teknis; dan 2. Pengujian dan analisis teknis.	3. Survei; 4. Pengujian Teknis; dan/atau 5. Analisis.
Pekerjaan Konstruksi	Umum	1. Bangunan gedung; dan 2. Bangunan sipil.	3. Pembangunan; 4. Pemeliharaan; 5. Pembongkaran; dan/atau 6. Pembangunan kembali.
	Spesialis	1. Instalasi; 2. Konstruksi khusus; 3. Konstruksi prapabrikasi; 4. Penyelesaian bangunan; dan 5. Penyewaan peralatan.	6. Pekerjaan bagian tertentu dari bangunan konstruksi atau bentuk fisik lainnya.
Pekerjaan Konstruksi Terintegrasi		1. Bangunan gedung; dan 2. Bangunan sipil.	3. Rancang bangun; dan 4. Perekayasaan, pengadaan, dan pelaksanaan.

Sumber : Undang-undang Jasa Konstruksi No 2/2017

Jika mengacu pada UU Jasa Konstruksi No 18/1999 khususnya Peraturan Pemerintah No 28 tahun 2000 tentang Usaha dan Peran Masyarakat Jasa Konstruksi, maka telah ada pengaturan terakhir berupa Peraturan Menteri PU No 04/PRT/M/2011 tentang Pedoman Persyaratan Pemberian Izin Usaha Jasa Konstruksi Nasional dimana Peraturan Menteri ini dimaksudkan sebagai pedoman bagi pemerintah kabupaten/kota dalam memberikan IUJK dengan tujuan untuk melindungi kepentingan masyarakat dan pembinaan di bidang jasa konstruksi. IUJK dalam peraturan ini diberikan selain kepada Badan Usaha Jasa Konstruksi (BUJK) juga kepada Usaha Orang Perseorangan. Dengan demikian usaha orang perseorangan juga wajib memiliki IUJK yang disebut Tanda Daftar Usaha Perorangan (TDUP), dengan catatan bahwa usaha orang perseorangan tersebut wajib memiliki SKS/SKT sebelumnya dan terdaftar pada unit kerja/instansi pemberi IUJK baik instansi teknis/non teknis di pemerintah kabupaten/kota yang bersangkutan.

Dengan telah dikeluarkannya Undang-Undang Jasa Konstruksi No 2 tahun 2017, maka pengaturan usaha jasa konstruksi orang perorangan baik nasional maupun asing telah diatur dalam Undang-Undang tersebut, (1) kualifikasi; (2) segmen pasar (3) Izin Usaha dan Tanda Daftar Usaha Perorangan. Terkait dengan perubahan UU Jasa Konstruksi No 2/2017 dan nantinya perubahan dalam Peraturan Pemerintah yang mengikutinya maka perlu ditinjau ulang terhadap Peraturan Menteri PU No

04/PRT/M/2011 dan juga Peraturan Daerah (PERDA) tentang izin BUJK dan Usaha Jasa Konstruksi Orang Perorangan dan disamping itu mengingat terdapat beberapa perubahan terkait penyederhaan izin yang dikeluarkan oleh Kementerian Dalam Negeri.

Khusus tentang usaha perseorangan jasa konstruksi asing belum di atur secara tersendiri, namun pada dasarnya tetap merujuk pada Pasal 21 dan Pasal 32 UU Jasa Konstruksi dengan kewajiban membentuk kantor perwakilan, dimana masih perlu

penjelasan lebih rinci tentang hal tersebut. Sedangkan untuk penerbitan IUJK BUJK PMA telah diatur dalam Permen PUPR No 03/PRT/M/2016 Jo No 30/PRT/M/2016 tentang Petunjuk Teknis Pemberian Izin Usaha Jasa Konstruksi BUJK Asing termasuk Permen PU No 10/2014 tentang Pedoman Persyaratan Pemberian Izin Perwakilan Badan Usaha Jasa Konstruksi Asing yang saat ini sedang direvisi yang diharapkan juga akan mengatur usaha perseorangan jasa konstruksi asing.





## PERCEPATAN SERTIFIKASI TENAGA KERJA KONSTRUKSI, IMPLEMENTASI AMANAT UNDANG-UNDANG JASA KONSTRUKSI

 Decky Firdiansyah

**P**embangunan infrastruktur merupakan salah satu prioritas pembangunan nasional pada masa Kabinet Kerja sebagai upaya untuk mewujudkan percepatan pembangunan yang lebih merata dan berkeadilan, serta meminimalisasi ketimpangan antar wilayah dan antar kelompok sosial. Dengan kondisi ini tentunya dibutuhkan tenaga kerja konstruksi (TKK) dalam jumlah yang besar, sehingga penyiapan TKK yang terlatih, terampil, profesional, dan bersertifikat adalah tugas kita bersama saat ini di Era Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) dan AFTA. Upaya sertifikasi merupakan langkah nyata dalam menciptakan TKK Indonesia yang memiliki daya saing dan bermutu, sejalan dengan mandat UU No.2 tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi yang mewajibkan

semua pelaku jasa konstruksi memiliki sertifikat.

Sertifikasi ini merupakan pengakuan pemerintah atas kompetensi seorang pekerja konstruksi, baik ahli maupun terampil. Sertifikasi tenaga kerja konstruksi adalah pengakuan negara terhadap kemampuan individu di bidangnya atau yang biasa dikenal dengan istilah kompetensi. Pengakuan tersebut ditunjukkan dengan sertifikat kompetensi baik berupa SKA/SKT (Sertifikat Keahlian/Keterampilan) yang dikeluarkan oleh Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP).

Peningkatan kompetensi dengan bukti berupa sertifikasi menjadi penting bukan hanya sebagai amanat UU No. 2 Tahun 2017 tetapi untuk meningkatkan daya saing tenaga kerja. Perlu dicatat, saat

ini indeks daya saing global Indonesia terus mengalami peningkatan dari peringkat ke-41 pada tahun 2016 menjadi peringkat ke-36 menurut data Global Competitiveness Index. Dengan daya saing yang semakin meningkat diharapkan para pelaku jasa konstruksi khususnya tenaga kerja konstruksi mampu bersaing dalam memperebutkan pasar konstruksi utamanya pasar konstruksi di Indonesia yang saat ini nilainya adalah terbesar ke-4 di Asia.

Hingga akhir Oktober 2017, tenaga kerja konstruksi bersertifikat yang tercatat di LPJK adalah sejumlah 702.279 orang yang terdiri dari 486.930 orang tenaga terampil dan 215.349 tenaga ahli. Jumlah tenaga kerja konstruksi bersertifikat masih di bawah 10% dari total jumlah tenaga kerja konstruksi tahun 2017 dalam data BPS (tabel 1). Rerata pertumbuhan tenaga kerja konstruksi bersertifikat sendiri selama periode tahun 2014 sampai dengan 2017 hanya mencapai 159.207 per tahun. Angka ini masih di bawah rerata tenaga kerja konstruksi baru pada periode yang sama yang mencapai 221 ribu per tahun.

Berkaca dari data-data di atas diperkirakan bahwa pertumbuhan jumlah tenaga kerja bersertifikat hingga tahun 2019 tidak akan bertambah secara signifikan jika masih menggunakan metode sertifikasi konvensional. Jumlah tenaga kerja bersertifikat pada tahun 2019 diestimasikan sejumlah 706 ribu tenaga terampil dan 314 ribu tenaga ahli. Pertumbuhan jumlah tenaga kerja bersertifikat diperkirakan tidak akan mampu mengejar pertumbuhan jumlah tenaga kerja konstruksi yang ada. Untuk itu perlu adanya suatu pendekatan strategis guna mempercepat pertumbuhan jumlah tenaga kerja konstruksi bersertifikat.

Salah satu pendekatan strategis percepatan sertifikasi tenaga kerja konstruksi adalah program sertifikasi serentak yang diluncurkan pada beberapa lokasi di

Indonesia. Program sertifikasi serentak paling aktual diselenggarakan pada tanggal 18 Oktober 2017 yang dibuka oleh Presiden Joko Widodo di Gelora Bung Karno, Senayan, Jakarta. Program tersebut diikuti oleh sekitar 9.489 orang yang disertifikasi serentak di 8 kota yang dikoordinir oleh masing-masing Balai Jasa Konstruksi Wilayah dalam wilayah kerjanya masing-masing.

antaranya adalah :

- ▶ *Link and Match*;
- ▶ Percepatan sertifikasi;
- ▶ Kerja sama langsung;
- ▶ *Distance learning*;
- ▶ Pembinaan oleh Pemerintah Daerah Provinsi/Kabupaten/Kota; dan
- ▶ Pelatihan menggunakan *Mobile Training Unit* (MTU).

secara OJT membidik tenaga terampil yang kompetensinya dianggap perlu ditingkatkan.

Pengamatan/observasi langsung akan menyasar 260 proyek yang terdiri dari:

- 150 proyek strategis;
- 88 proyek dengan nilai proyek di atas Rp.50 Miliar; dan
- 22 proyek dengan nilai proyek di atas Rp.100 Miliar.

**Tabel 1. Tabel Pertumbuhan Tenaga Kerja Konstruksi Periode 2014 s/d 2017**

PENDIDIKAN	2014	2015	2016	2017	%	BERSERTIFIKAT	%	KETERANGAN
≤ (SD)	3,708,792	3,990,628	3,904,529	3,480,569	48.59	486,930	6.80	Terampil
(SMP)	1,727,756	2,068,996	1,958,671	1,786,189	24.94			
(SMA)	915,026	1,082,211	1,055,793	903,354	12.61			
(SMK)	610,366	704,186	720,367	678,504	9.47			
DIPLOMA I/II/III/ AKADEMI	68,261	75,932	80,896	64,264	0.9	215,349	3.01	Ahli
UNIVERSITAS	249,885	286,133	258,311	250,088	3.49			
<b>JUMLAH</b>	<b>7,280,086</b>	<b>8,208,086</b>	<b>7,978,567</b>	<b>7,162,968</b>	<b>100%</b>	<b>702,279</b>	<b>9.81%</b>	

Program sertifikasi serentak tanggal 18-20 Oktober menghasilkan 9.061 tenaga kerja kompeten/bersertifikat dari jumlah peserta sebanyak 9.489 orang. Sejumlah 428 orang peserta tidak mengikuti atau tidak lulus uji kompetensi atau mencapai 4,51% dari jumlah peserta. Sertifikasi serentak pada tanggal 18-20 Oktober tersebut adalah kegiatan sertifikasi serentak yang terbesar yang pernah dilaksanakan oleh Ditjen Bina Konstruksi hingga saat ini.

Pola *link and match* menyasar lulusan Perguruan Tinggi (PT), Politeknik (Poltek), dan Sekolah Menengah Kejuruan (SMK). Saat ini diperkirakan terdapat 52.000 orang lulusan PT, Poltek, dan SMK. Dari jumlah lulusan tersebut diharapkan sekitar 5% atau 2.600 orang dapat mengikuti dan lulus program *link and match* sehingga menjadi tenaga kerja konstruksi yang kompeten pada tahun 2018.

Program percepatan sertifikasi

Asumsi yang digunakan adalah dalam 1 proyek terdapat 250 orang tenaga kerja yang siap uji kompetensi setiap tahun. Pengamatan/observasi langsung diharapkan mampu menghasilkan 65.000 tenaga kerja bersertifikat.

Pelatihan Mandiri secara OJT akan membidik 150 proyek strategis. Dalam setiap proyek tersebut diharapkan terdapat 2 angkatan pelatihan yang dilakukan oleh

**Tabel 2. Rerata Pertumbuhan Tenaga Kerja Konstruksi Bersertifikat**

TAHUN	TENAGA TERAMPIL		TENAGA AHLI		JUMLAH TENAGA KERJA KONSTRUKSI	PERTUMBUHAN
	JUMLAH SKT TERBIT	PERTUMBUHAN	JUMLAH SKA TERBIT	PERTUMBUHAN		
2014	157,754	-	66,903	-	224,657	-
2015	293,085	135,331	128,272	61,369	421,357	196,700
2016	414,338	121,253	181,695	53,423	596,033	174,676
2017	486,930	72,592	215,349	33,654	702,279	106,246

Rerata pertumbuhan tenaga terampil bersertifikat periode 2014 s/d 2017 :

109,725

Rerata pertumbuhan tenaga ahli bersertifikat periode 2014 s/d 2017 :

49,482

Rerata pertumbuhan tenaga kerja konstruksi bersertifikat periode 2014 s/d 2017 :

159,207

## Strategi Pemenuhan *Backlog* Tenaga Kerja Konstruksi Bersertifikat

Seperti disampaikan di atas, *backlog* tenaga kerja konstruksi bersertifikat hingga saat ini cukup signifikan. Guna mengatasi *backlog* tersebut diperlukan langkah-langkah strategis melalui pola kerja sama dan pemberdayaan antara semua pemangku kepentingan jasa konstruksi. Beberapa pola kerja sama dan pemberdayaan tersebut di

mentargetkan sekitar 71.000 orang tenaga kerja konstruksi kompeten. Program percepatan sertifikasi dilaksanakan melalui 2 macam opsi, yaitu : pengamatan/observasi langsung di tempat kerja saat pekerjaan berlangsung dan Pelatihan Mandiri secara *On Job Training* (OJT). Pengamatan/observasi langsung akan menyasar tenaga terampil yang diindikasikan kompeten tetapi belum bersertifikat sedangkan Pelatihan Mandiri

paling tidak 1 orang mandor instruktur guna melatih 20 orang anak buahnya. Target Pelatihan Mandiri secara OJT adalah mencetak 6.000 tenaga kerja terampil bersertifikat.

Langkah strategis lainnya adalah melaksanakan kerja langsung antara setiap pemangku kepentingan dalam pembinaan jasa konstruksi. Saat ini telah terjalin 11 Perjanjian Kerja Sama (PKS) antara Ditjen

**Tabel 3. Rekapitulasi Hasil Sertifikasi Serentak Tanggal 18-20 Oktober 2017**

NO	BALAI WILAYAH	JUMLAH PESERTA	JUMLAH KOM-PETEN	% KOMPETEN	JUMLAH TIDAK MENGIKUTI/TIDAK LULUS	% TIDAK KOMPETEN/TIDAK MENGIKUTI
1	Balai Jasa Konstruksi Wilayah I Aceh	1200	1169	97.42%	31	2.65%
2	Balai Jasa Konstruksi Wilayah II Palembang	518	518	100.00%	0	0.00%
3	Balai Jasa Konstruksi Wilayah III Jakarta	5233	4849	92.66%	384	7.92%
4	Balai Jasa Konstruksi Wilayah IV Surabaya	664	651	98.04%	13	2.00%
5	Balai Jasa Konstruksi Wilayah V Banjarmasin	467	467	100.00%	0	0.00%
6	Balai Jasa Konstruksi Wilayah VI Makassar	1246	1246	100.00%	0	0.00%
7	Balai Jasa Konstruksi Wilayah VII Jayapura	161	161	100.00%	0	0.00%
<b>JUMLAH</b>		<b>9489</b>	<b>9061</b>	<b>95.49%</b>	<b>428</b>	<b>4.51%</b>

**Tabel 4. Strategi Pemenuhan Backlog Tenaga Kerja Konstruksi Bersertifikat**

POLA KERJA SAMA	2018	2019
<i>Link and match</i>	2,600	7,800
Percepatan sertifikasi	71,000	213,000
Kerja sama langsung	1,100	3,300
<i>Distance learning</i>	1,000	3,000
Pembinaan oleh Pemda	54,900	164,700
Pelatihan MTU	3,400	10,200
<b>TARGET TENAGA KERJA KONSTRUKSI BERSERTIFIKAT</b>	<b>134,000</b>	<b>402,000</b>

Bina Konstruksi melalui Direktorat Kerja Sama dan Pemberdayaan. Dari 11 PKS tersebut diharapkan mampu menghasilkan 100 orang tenaga kerja konstruksi bersertifikat untuk setiap PKS.

Pembelajaran mandiri secara jarak jauh atau *Distance Learning* (DL) menjadi opsi berikut dalam pemenuhan *backlog* tenaga kerja konstruksi bersertifikat. Program DL diharapkan dapat mencetak sekitar 1.000 orang tenaga kerja bersertifikat pada tahun 2018. Asumsi yang digunakan adalah sekitar 10% target peserta DL, yang kurang lebih adalah 10.000 orang, lulus uji kompetensi.

Dalam pemenuhan *backlog* tenaga kerja konstruksi, peran pemerintah daerah provinsi/kabupaten/kota menjadi sangat vital. Saat ini terdapat sekitar 549 pemerintah daerah provinsi/kabupaten/kota (34 provinsi dan 515 kabupaten/kota) di Indonesia. Dengan perhitungan setiap tahun pemerintah daerah menyelenggarakan 4 angkatan pelatihan dan uji kompetensi yang masing-masing diikuti minimal 25 orang, maka pemerintah daerah diharapkan mampu mencetak sekitar 54.900 orang

tenaga kerja bersertifikat pada tahun 2018.

Langkah strategis pemenuhan *backlog* berikutnya adalah pelatihan konstruksi secara keliling melalui MTU. Target pelatihan menggunakan MTU adalah 34 provinsi di mana setiap angkatan paling sedikit akan melatih 100 orang setiap tahun. Dengan langkah tersebut diperkirakan mampu mencetak 3.400 tenaga kerja konstruksi bersertifikat pada tahun 2018.

Melalui langkah-langkah strategis pemenuhan *backlog* tenaga kerja konstruksi bersertifikat, pada tahun 2018 ditargetkan dapat mencetak 134.000 orang tenaga kerja konstruksi bersertifikat. Selanjutnya pada tahun 2019 diharapkan semua perangkat baik SDM, regulasi, dan kelembagaan maupun sarana prasarana sudah dapat berjalan dengan baik sehingga pencetakan tenaga kerja konstruksi bersertifikat dapat meningkat 2 kali lipat. Sasaran strategis utama dari langkah strategis di atas adalah peningkatan pertumbuhan jumlah tenaga kerja konstruksi bersertifikat hingga 30% per tahun.

**Tindak Lanjut Ke Depan**

Agar pemenuhan *backlog* tenaga kerja konstruksi dapat berjalan dengan baik, diperlukan komitmen dan kerja sama yang baik antara semua pemangku kepentingan. Perangkat-perangkat yang diperlukan baik SDM, regulasi, dan kelembagaan maupun sarana prasarana harus senantiasa dievaluasi, diperbaiki, dan dikembangkan. Yang paling utama dalam hal ini adalah kesadaran para pembina jasa konstruksi khususnya pemerintah daerah akan kewajibannya dalam membina tenaga kerja konstruksi di wilayah kerjanya.

Sejalan dengan UU No.23 tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah dan UU No.2 tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi, maka pembinaan terhadap tenaga kerja menjadi wewenang pemerintah daerah. Pemerintah Daerah Provinsi dan Kabupaten/Kota sangat diharapkan untuk memperhatikan program pembinaan kepada tenaga kerjanya melalui pelatihan yang kontinyu dan menggunakan modul serta teknologi yang terbaru. Setiap kepala daerah seyogyanya membuat regulasi yang memberikan keberpihakan kepada nilai-nilai lokal, termasuk peningkatan potensi badan usaha daerah. Contoh konkrit yang sudah melakukan hal itu adalah Gubernur Bangka Belitung dan Kepulauan Riau yang telah mengeluarkan Surat Edaran kewajiban sertifikasi bagi tenaga kerjanya. Di masa mendatang diharapkan kepala daerah lainnya dapat mengikuti langkah-langkah tersebut. Setiap usaha dan inisiatif baru sangat diperlukan guna meningkatkan kompetensi tenaga kerja konstruksi dalam rangka menjamin mutu tenaga kerja konstruksi bersertifikat yang dihasilkan.

# PAHAMI KONTRAK KONSTRUKSI

## Kunci Suksesnya Pembangunan Infrastruktur

Di tengah gencarnya pembangunan infrastruktur yang tinggi, Pemerintah telah mengeluarkan payung hukum sektor konstruksi yaitu Undang-Undang No 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi. Undang-undang yang terdiri dari 14 Bab dan 106 pasal ini tidak lagi hanya berkonsentrasi hanya kepada urusan bidang PUPR tetapi mencakup penyelenggaraan pekerjaan konstruksi di Indonesia secara utuh.



 I Made Widianara

**B**eberapa perubahan substansi dalam Undang-Undang jasa konstruksi antara lain adanya pembagian peran berupa tanggung jawab dan kewenangan antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah dalam penyelenggaraan jasa konstruksi, menjamin terciptanya penyelenggaraan tertib usaha jasa konstruksi yang adil, sehat dan terbuka melalui pola persaingan yang sehat.

Undang-Undang No.2 Tahun 2017 juga mengatur mengenai Kontrak Kerja Konstruksi, sebagaimana tertuang dalam Pasal 46 ayat (1) yang berbunyi bahwa Pengaturan hubungan kerja antara Pengguna Jasa dan Penyedia Jasa harus dituangkan dalam Kontrak Kerja Konstruksi. Hal ini penting mengingat bahwa dalam setiap penyelenggaraan proyek konstruksi, perjanjian kontrak konstruksi menjadi salah satu alur penting sebelum dimulainya proses pekerjaan konstruksi. Kontrak konstruksi dalam pengertian yang lebih luas sering dinamakan juga dengan istilah perjanjian, dimana dua orang atau lebih saling berjanji untuk melakukan atau tidak melakukan suatu perbuatan tertentu, secara tertulis.

Para pihak yang bersepakat mengenai hal-hal yang diperjanjikan, berkewajiban untuk mentaati dan melaksanakannya, sehingga perjanjian tersebut menimbulkan hubungan hukum yang disebut perikatan (*verbinten*). Dengan begitu, kontrak dapat



menimbulkan hak dan kewajiban bagi para pihak yang membuat kontrak sebagaimana dimaksud, karena itu kontrak yang mereka buat adalah sumber hukum formal, dan menjadi kontrak yang sah.

Kontrak dapat dikatakan kitab suci dalam menjalankan sebuah proyek. Namun pada kenyataannya, Kontrak sering hanya disimpan dalam laci hingga proyek selesai, dan kembali dibuka pada saat proyek terlanjur mengalami masalah kontraktual. Bahkan terkadang kontrak baru ditandatangani pada saat proyek hampir selesai dilaksanakan. Hal ini patut disayangkan, sebab ketidakhati-hatian terhadap kontrak kerja konstruksi tidak jarang berujung pada sengketa, yang berakhir dengan kerugian biaya bagi salah satu atau semua pihak yang terlibat.

Tenaga kerja/ahli yang menguasai kontrak kerja konstruksi pun bisa dihitung dengan jari. Sehingga tidak jarang pemahaman kontrak sering didapat dari mulut ke mulut, bukan dari dasar literatur yang benar. Peraturan yang adapun berbeda persepsi satu dengan lainnya alias tidak sinkron. Alhasil, terjadi penyimpangan sistemik. Hal inilah yang menyebabkan sering *dispute* dalam pelaksanaan kontrak yang begitu melelahkan.

Dikutip dari *mediaindonesia.com*, bidang jasa konstruksi cukup mendominasi permasalahan sengketa, dimana kasus yang masuk ke Badan Arbitrase Nasional Indonesia (BANI) mencapai 420 kasus atau 30,8% sepanjang tahun 1999 hingga 2016.

Perselisihan atau sengketa pada kontrak konstruksi terjadi karena adanya ketidaksepahaman antara kedua pihak yang terlibat dalam kontrak, yang disebabkan oleh perbedaan pendapat (*dis-agreement*), persengketaan (*argument/dispute*), dan pertentangan (*fight*). Sedangkan berdasarkan ruang lingkup sengketa biasa terjadi pada tingkat perencanaan, pelaksanaan konstruksi hingga pada tingkat pengawasan konstruksi.

Sengketa dari segi administrasi menjadi faktor utama terjadinya perselisihan/sengketa. Jenis-jenis sengketa administratif yang biasa terjadi antara lain claim objektif tetapi tidak didukung persyaratan administratif, prosedur persetujuan yang bersifat sangat birokratif yang menghambat kelancaran/ mengagalkan program/ tidak memungkinkan sejumlah aktivitas yang kritis. Kesepakatan tambahan secara lisan yang tidak segera diikuti secara tertulis.

Selain dari segi administratif, segi teknis di lapangan juga menjadi salah satu penyebab sengketa kontrak konstruksi

seperti kegagalan akibat kekhilafan (*slips*) atau kesalahan (*mistakes*) atau kecerobohan (*ignorance*), kegagalan pada bangunan akibat metode konstruksi, perbedaan cara atau tingkat perbaikan yang diterima. Kesalahan *design/* kesalahan konstruksi. Perbedaan pendapat mengenai kualitas menurut cara evaluasi kualitas yang berbeda.

Kekuatan hukum dalam sebuah kontrak konstruksi adalah hal penting, kedua pihak seharusnya saling mengerti tentang peraturan-peraturan yang ada sebelum menyepakati kontrak konstruksi. Adanya perubahan-perubahan saat pelaksanaan rentan menimbulkan sengketa, seperti masalah *shop drawing* sehingga tidak sesuai dengan spesifikasi teknis. Penundaan (*delay*) yang tidak diatur juga memicu adanya sengketa, serta pemeliharaan yang telah lewat yang kemudian menjadi *defect*.

Bila menengok kembali dalam Undang-Undang No 18 tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi, penyelesaian sengketa konstruksi dapat ditempuh melalui dua jalur, yaitu melalui pengadilan dan di luar jalur pengadilan. Kali ini akan dibahas mengenai penyelesaian sengketa di luar jalur pengadilan. Penyelesaian sengketa melalui luar jalur pengadilan biasanya untuk masalah-masalah yang timbul dalam kegiatan pengikatan dan penyelenggaraan pekerjaan konstruksi dan dalam hal terjadi kegagalan bangunan. Serta tidak berlaku terhadap tindak pidana dalam penyelenggaraan pekerjaan konstruksi. Jenis penyelesaian melalui jalur di luar pengadilan yang dimaksud dalam UUK No 18 tahun 1999 antara lain melalui arbitrase, baik berupa lembaga yang bersifat nasional, internasional, mediasi, koalisi, atau penilai ahli.

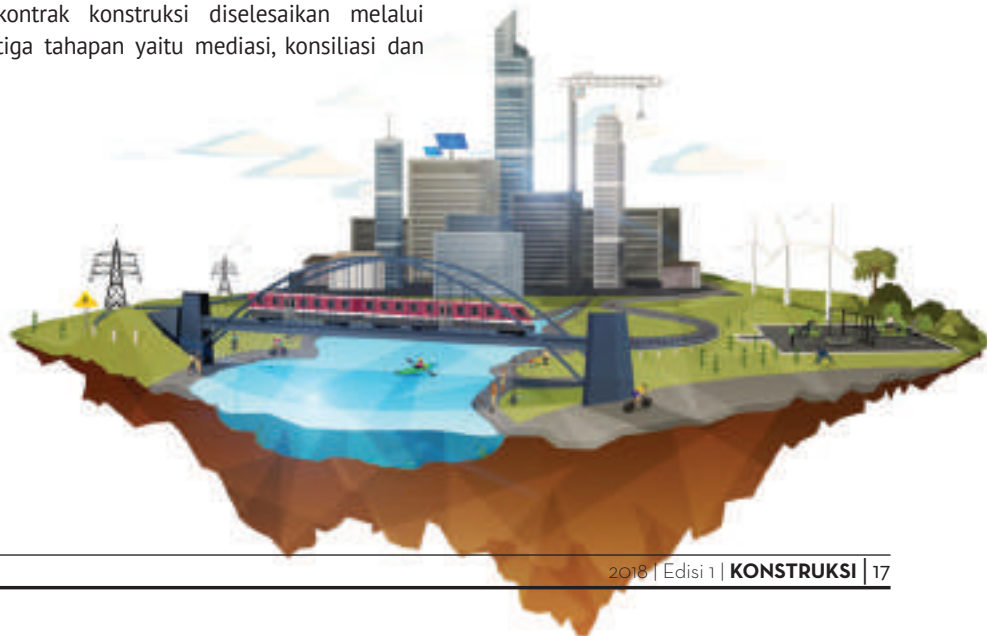
Sementara itu, dalam Undang-Undang No 2 tahun 2017 tentang jasa konstruksi, sebagai pengganti UUK No 18 tahun 1999, penyelesaian sengketa yang timbul dari kontrak konstruksi diselesaikan melalui tiga tahapan yaitu mediasi, konsiliasi dan

arbitrase. Sementara dewan sengketa dalam Undang-Undang No 2 Tahun 2017 tentang jasa konstruksi diartikan sebagai tim yang dibentuk berdasarkan kesepakatan para pihak sejak pengikatan jasa konstruksi untuk mencegah dan menengahi sengketa yang terjadi di dalam pelaksanaan kontrak kerja konstruksi.

Sesuai dalam pasal 47 ayat 1 UUK No 2 tahun 2017 kontrak kerja konstruksi paling sedikit harus mencakup identitas para pihak, rumusan pekerjaan, memuat uraian yang jelas dan rinci tentang lingkup kerja, nilai pekerjaan, harga satuan, dan batasan waktu pelaksanaan, masa pertanggung jawaban yang memuat jangka waktu pelaksanaan dan pemeliharaan yang menjadi tanggung jawab penyedia jasa.

Sementara hak dan kewajiban yang setara, memuat hak pengguna jasa untuk memperoleh hasil jasa konstruksi dan kewajibannya untuk memperoleh hasil jasa konstruksi dan kewajibannya untuk memenuhi ketentuan yang diperjanjikan serta hal penyedia jasa untuk memperoleh informasi dan imbalan jasa serta kewajibannya melaksanakan layanan jasa konstruksi. Pengguna jasa konstruksi wajib mempekerjakan tenaga kerja konstruksi bersertifikat. Cara pembayarannya memuat pada ketentuan tentang kewajiban pengguna jasa konstruksi, termasuk di dalamnya jaminan atas pembayaran.

Para pelaksana pembangunan Infrastruktur diharapkan dapat lebih berhati-hati dalam melaksanakan point-point dalam konstruksi, serta diharapkan tenaga ahli yang mengerti tentang kontrak konstruksi semakin bertambah, sehingga permasalahan kegagalan akibat kontrak konstruksi dapat dikurangi. Yang pada gilirannya pembangunan infrastruktur dapat berjalan dengan lancar tanpa terkendala sengketa.\*





## DUKUNGAN DBII UNTUK INFRASTRUKTUR PERSAMPAHAN BALIKPAPAN

✍️ Nanan Abidin, Galuh Shinta Dewi, Hilda Isfanovi

Infrastruktur memainkan peran penting dalam pertumbuhan ekonomi suatu wilayah. Diyakini bahwa infrastruktur yang memadai mampu meningkatkan percepatan pembangunan ekonomi dan sosial melalui perwujudan efektivitas dan efisiensi yang dihasilkan. Peningkatan pelayanan pada infrastruktur perumahan, persampahan, sanitasi, transportasi dan energi akan berdampak pada meningkatnya kualitas hidup dan produktifitas pelaku ekonomi dalam wilayah tersebut. Oleh karenanya, pemerintah memfokuskan penyediaan infrastruktur sebagai agenda utama pembangunan nasional (Nawacita). Dalam RPJMN 2015-2019, Pemerintah Indonesia mengestimasi terdapat kebutuhan pembiayaan sebesar Rp. 4.796 T untuk memenuhi kebutuhan pendanaan infrastruktur. Kebutuhan pendanaan Infrastruktur bidang ke-PUPR-an sebesar IDR 1.915 T, sementara alokasi anggaran (APBN+APBD) hanya sebesar Rp. 1.289 T dibidang PUPR, terdapat *financial gap* yang diharapkan dapat terpenuhi melalui *creative financing*, dimana salah satunya menggunakan kerja sama pemerintah dan badan usaha (KPBU).

KPBU dalam penyediaan infrastruktur sendiri telah diatur dalam Perpres 38 tahun 2015, yang dalam implementasinya, payung hukum ini didukung oleh peraturan sektoral lainnya. Dalam sektor infrastruktur sendiri, Kementerian PUPR mengeluarkan Kepmen PUPR No.691.2/KPTS/M/2016 tentang penunjukkan simpul kerja sama Pemerintah dengan Badan Usaha di Kementerian PUPR pada Direktorat Jenderal Bina Konstruksi. Sebagai pelaksana harian dalam melaksanakan tugas dan fungsi simpul KPBU adalah Direktorat Bina Investasi

Infrastruktur yang memiliki kesamaan tugas dan fungsi simpul KPBU, dalam peran untuk penyusunan kebijakan, memfasilitasi, mensinkronisasi, mengkoordinasi, dan mengevaluasi proyek – proyek KPBU Sektor PUPR.

Dalam pelaksanaan tugasnya, Simpul KPBU berkomitmen memberikan dukungan bagi pelaksanaan proyek KPBU oleh sektor, salah satunya dengan memberikan pendampingan persiapan proyek KPBU. Demikian halnya dengan Proyek KPBU Persampahan di TPA Manggar, Balikpapan.

Dimana pada saat ini, karena keterbatasan anggaran pengelolaan sampah, TPA tersebut menghadapi kendala dalam mengembangkan sistem pengelolaan sampahnya, yang berakibat pada kurang memadainya optimalisasi pemanfaatan sampah serta peralatan pengolah sampah. Di sisi lain, semakin banyaknya volume sampah yang dibuang di TPA tersebut dari waktu ke waktu akan semakin tinggi, yang artinya kebutuhan biaya akan pengelolaan sampah akan linear dengan tingkat pelayanan atau volume sampah yang harus dikelola per-m<sup>3</sup>-nya. Sehingga dapat diprediksi makin membengkaknya biaya yang dibutuhkan untuk pengelolaan sampah. Biaya ini bahkan dapat digunakan sebagai indikator tingkat efisiensi pengelolaan sampah. Melihat gambaran ini, dapat kita simpulkan bahwa aspek pembiayaan dalam sistem pengelolaan sampah berperan penting dalam operasi pengelolaan persampahan.

### TPA Manggar, Balikpapan

Berlokasi di ibukota Kalimantan Timur, TPA Manggar berdiri pada lahan seluas 27,1 Ha (dari total luas 49,89 Ha) dan beroperasi sejak 13 Januari 2012, TPA ini terbagi menjadi 4 (empat) zona: Zona I (2.6 Ha), Zona II (3 Ha), Zona IIIa (1.5 Ha), Zona



Gambar 1. Denah TPA Manggar Balikpapan

IIIb (0.6 Ha) dan Zona IV (10 Ha). Dibangun dengan dana Hibah dari Bank Dunia, TPA Manggar melayani Kota Balikpapan seluas 503,33 Km<sup>2</sup>. Semakin meningkatnya jumlah sampah (360-400 ton/hari) membuat lahan yang difungsikan sebagai *sanitary landfill* zona III mengalami *over capacity*, karena ketinggian sampah pada zona tersebut mencapai lebih dari 20 m. Bersama TPA Sukawinata di Palembang, TPA Manggar ditunjuk sebagai *pilot project* pemilahan sampah dari sumber (3R), dengan tujuan untuk meningkatkan kesadaran dalam pengelolaan sampah dengan pola 3R dan mengurangi timbulan sampah ke TPA.

Saat ini kendala yang dihadapi oleh Pemerintah Daerah dalam mengembangkan sistem pengelolaan sampah adalah tidak saja dana investasi yang terbatas tetapi juga keterbatasan biaya investasi, operasi dan pemeliharaan sarana dan prasarana persampahan tersebut, sehingga optimalisasi penggunaan peralatan yang ada kurang memadai. Terlihat dalam Gambar 1, zona 1-4 merupakan zona eksisting yang saat ini melayani pembuangan sampah. Sedangkan zona 5-8 merupakan rencana pengembangan, dengan sumber dana APBN Kementerian PUPR T.A 2017 (Dit. PPLP, DJCK, 2017). Dengan jumlah sampah yang memadai seperti saat ini, diharapkan pengolahan sampah dengan *Waste To Energy* (WTE) dapat dilaksanakan dengan skema KPBU, baik dengan menggunakan teknologi thermal seperti ; insinerasi, gasifikasi, pirolisis- maupun non thermal seperti; *anaerobic digestion*, fermentasi, dan *Mechanical Biological Treatment* (MBT). Namun, tidak menutup kemungkinan skema KPBU diaplikasikan pada tahap pengelolaan sampah lainnya.

Hasil koordinasi Direktorat Bina Investasi Infrastruktur (DBII) dengan

Sehingga hal ini memberikan peluang dalam pengelolaan sampah menjadi tenaga listrik (*waste to energy*).

Dukungan penuh datang dari Direktur Jenderal Bina Konstruksi Dr. Ir. H. Syarif Burhanuddin, M.Eng pada inisiasi DBII untuk *pilot project* ini. Maka pada tanggal 12 Januari 2018, bersama dengan Walikota Kota Balikpapan, Direktur Bina Investasi, Direktur Pengembangan Penyehatan Lingkungan Permukiman Ditjen Cipta Karya, serta pejabat Pemkot Balikpapan dan Pejabat Kementerian PUPR melaksanakan Rapat terbatas, yang menghasilkan Pakta Komitmen (*Memorandum Of Understanding/*



Gambar 2. Pakta Komitmen Pendampingan KPBU TPA Manggar Balikpapan


Direktorat PPLP pada akhir 2017 menyebutkan bahwa TPA Manggar adalah salah satu TPA yang berpotensi menjadi *pilot project* sektor persampahan untuk dikembangkan dengan skema KPBU (*solicited*). DBII dalam komitmennya sebagai pelaksana harian simpul KPBU, menginisiasi pendampingan proyek KPBU di TPA Manggar. Dengan diawali dengan koordinasi awal dengan Pemda Balikpapan, DBII kemudian melaksanakan Koordinasi dalam rangka pendampingan *pilot project* KPBU TPA Manggar pada 8 Desember 2017, yang menghasilkan rumusan potensi investasi yang dapat dikerjasamakan, mengingat Pengelolaan TPA Manggar secara keseluruhan relatif tertata rapi sebagai eduwisata dan pengelolaan sampah tersebut sudah dengan menggunakan teknologi *anaerobic digestion*. Dimana energi yang dihasilkan dari teknologi tersebut menghasilkan energi (gas metan) yang sudah dimanfaatkan oleh warga sekitar.

*MoU*) yang berisi komitmen masing-masing pihak. Dalam Pakta Komitmen tersebut, DJBK melalui DBII berkomitmen untuk melakukan pendampingan dalam tahapan perencanaan, penyiapan, transaksi hingga manajemen pelaksanaan proyek KPBU di TPA Manggar. Dijadwalkan, Penyusunan Studi Pendahuluan Proyek KPBU Persampahan TPA Manggar dapat dimulai pada Awal 2018, dan dilanjutkan dengan Penyusunan Pra FS hingga lelang KPBU di masa mendatang.

Langkah ke depan, diharapkan keberhasilan *pilot project* sektor persampahan di TPA Manggar Balikpapan dalam pengelolaan sampah yang terintegrasi dengan eduwisata (*eco-park*), produksi pupuk, pengelolaan limbah B3, Kolam Lumpur Tinja, serta *biogas dry* (PLTSa) serta *Waste To Energy* (WTE) menjadi percontohan bagi pengelolaan sampah di daerah lain, yang rata-rata masih belum dikelola dengan optimal.



Ibarat sedang memasak untuk menyediakan masakan yang siap disantap, selain menyiapkan bahan utama makanan, peralatan memasak juga tidak kalah penting untuk disiapkan. Sama halnya dengan sektor konstruksi Indonesia, yang saat ini sedang gencar dilaksanakan, material dan peralatan konstruksi yang memadai juga krusial untuk menunjang keberhasilan pembangunan infrastruktur di seluruh Indonesia.

 Indri Eka Lestari

**S**alah satu sumber daya konstruksi yang sangat penting adalah alat berat konstruksi. Alat ini menjadi alat bantu para pekerja konstruksi untuk memudahkan pekerjaannya, tidak heran jika keberadaan alat berat menjadi sangat penting dalam setiap proyek pekerjaan konstruksi.

Keberadaan alat berat dalam proyek-proyek infrastruktur baik proyek konstruksi maupun proyek manufaktur pemerintah ataupun swasta dalam pembangunan infrastruktur, pertanian maupun dalam mengeksplorasi hasil-hasil tambang. Dengan menggunakan alat berat waktu pekerjaan dapat menjadi lebih singkat dan nilai pekerjaan menjadi ekonomis. Kemajuan teknologi dan material industri juga mempengaruhi perkembangan kemajuan peralatan (alat-alat berat) baik jenis atau model yang diperlukan mengikuti fungsi di lapangan.

Terdapat berbagai jenis alat berat terutama bidang konstruksi yang biasa digunakan di lapangan. Alat berat dibagi menjadi dua klasifikasi yaitu berdasarkan fungsional dan operasional alat berat. Klasifikasi fungsional biasanya dibagi berdasarkan fungsi-fungsi utama alat seperti *dozer* atau alat pengelola lahan di beberapa daerah terkadang lahan masih gambut, sehingga perlu menggunakan *dozer* untuk pembentukan permukaan tanah supaya rata, selain *dozer* dapat juga digunakan *motor grader*.

*Bulldozer* dapat dibedakan menjadi dua yakni menggunakan *bulldozer* roda kelabang (*crawler tractor dozer*) dan *bulldozer* yang menggunakan roda karet (*wheel tractor dozer*). Pada dasarnya *bulldozer* menggunakan traktor sebagai tempat dudukan penggerak utama, tetapi lazimnya traktor tersebut dilengkapi dengan sudu sehingga dapat berfungsi sebagai *bulldozer* yang bisa untuk menggosok tanah.

*Bulldozer* digunakan sebagai alat pendorong tanah lurus ke dapan maupun ke samping, tergantung pada sumbu kendaraannya.

# ALAT BERAT KONSTRUKSI UNTUK DUKUNG KONSTRUKSI DI INDONESIA

Untuk pekerjaan di rawa menggunakan jenis *bulldozer* khusus yang disebut *swamp bulldozer*. Jenis lain yang biasa termasuk dalam alat penggali adalah *excavator*, alat ini berfungsi untuk menggali tanah/ batuan, selain itu *excavator* juga berfungsi untuk menghancurkan batuan, mengangkat beban dan *drilling* atau mengebor. Terdapat dua jenis *excavator* yang biasa digunakan dalam proyek konstruksi yaitu *excavator* yang berjalan menggunakan roda kelabang/*track shoe (crawler excavator)* dan *excavator* yang menggunakan ban (*wheel excavator*).

Alat pengangkut berat seperti *crane* menjadi alat berat yang selalu ada dalam proyek pekerjaan konstruksi, karena alat ini berfungsi sebagai pengangkut bahan material secara *vertical* dan kemudian memindahkannya secara horizontal dengan jarak jangkauan yang relatif kecil. Sementara itu *dozer* dan *loader* menjadi alat lain yang berfungsi sebagai pemindahan material.

Jika dalam suatu proyek terdapat lahan yang perlu melakukan penimbunan maka pada lahan tersebut perlu alat pemadatan menggunakan *roller*, yang terbagi berdasarkan cara gerakannya, terdapat *roller* yang dapat bergerak sendiri, tetapi ada juga yang harus ditarik traktor, berdasarkan roda pengilasnya terdapat juga *roller* yang terbuat dari baja yang disebut *steelwheel* dan karet yang disebut dengan *pneumatic*.

Sementara itu apabila dilihat dari bentuk permukaan roda, ada yang mempunyai permukaan halus atau disebut dengan *plain*, bersegmen, berbentuk *grid*, berbentuk kaki domba, dengan roda tiga (*three wheel*), roda dua (*tandem wheel*) atau *three axle tandem roller* dan terakhir adalah *vibrator* atau alat pemadat yang menggunakan penggetar.

*Concrete mixer truck* atau biasa disebut dengan *truck* molen karena berbentuk lonjong seperti kue molen ini biasanya digunakan untuk mencampur material-material atau untuk mengubah batuan dan mineral alam menjadi satu bentuk dan ukuran yang diinginkan, atau biasa disebut dengan alat pemroses material. *Concrete spreader, asphalt paver, motor grader*, merupakan alat yang digolongkan dalam kategori alat penempatan akhir material karena berfungsi untuk menempatkan material pada tempat yang telah ditentukan. Pada suatu lokasi yang sudah ditentukan material disebarkan secara merata dan dipadatkan sesuai dengan spesifikasi yang telah ditentukan.

Setelah tadi dibahas tentang klasifikasi alat berat berdasarkan fungsionalnya, terdapat juga alat berat yang dibedakan berdasarkan klasifikasi operasionalnya.

Dalam pengoperasiannya dapat dipindahkan dari satu tempat ke tempat lain atau tidak digerakan atau statis. Alat berat yang termasuk dalam klasifikasi ini adalah alat dengan penggerak, maksudnya merupakan bagian dari alat berat yang menerjemahkan hasil dari mesin menjadi kerja, contohnya seperti *crawler* atau roda berkelabang ban karet.

Terakhir adalah alat statis seperti *towercrane, batching plant*, baik untuk beton ataupun aspal serta *crusher plant*. Terdapat beberapa macam *crane* atau berarti alat pengangkat yaitu *crane* gelegar, *crane* kolom putar, *crane* putar, *crane* portal, *crane* menara, *crane* kabel, dan mobil *crane*. Umumnya, alat berat *crane* digunakan untuk proyek-proyek bangunan sipil yang berkaitan dengan pemindahan tanah adalah *mobile crane*, karena *crane* jenis ini mudah dipindahkan.

Industri alat berat di Indonesia belakangan menjadi sektor yang sangat diminati, terlebih saat sektor pertambangan Indonesia kembali mengeliat. Apalagi dengan semakin gencarnya pelaksanaan pembangunan onfrastruktur oleh pemerintah, menjadikan permintaan akan alat berat semakin meningkat.

Salah satu produsen alat berat yang membangun pabrik di Indonesia adalah PT. Komatsu Ltd. Melihat pasar yang sangat strategis dan luas, Komatsu Indonesia telah membangun pabrik yang mampu memproduksi sendiri alat berat seperti *bulldozer, excavator, motor grader* dan lain-lain. Tidak hanya memenuhi kebutuhan alat berat di pasar domestik, PT. Komatsu Indonesia ternyata mampu memproduksi beberapa komponen alat berat dan diekspor ke Jepang.

Beberapa waktu lalu, PT. Komatsu Indonesia Ltd. merayakan ulang tahun ke-35. Perayaan ulang tahun ini dihadiri oleh Menteri Perindustrian Airlangga Hartanto bersama Dirjen Industri Logam, Mesin, Alat Transporasi dan Elektronika (ILMATE) Harjanto, Dirjen Ketahanan dan Pengembangan Akses Industri Internasional (KPAII) I Gusti Putu Suryawirawan, Sesditjen Bina Konstruksi Kementerian PUPR Yaya Supriyatna, perwakilan dari Kementerian Pertanian, Pejabat perwakilan Perguruan Tinggi seperti UGM, ITB, dan Universitas Indonesia, Perwakilan dari 35 SMK, Himpunan Alat Berat Indonesia (Hinabi), serta Yayasan Komatsu Indonesia Peduli (YKIP).

Dalam sambutannya Menteri Perindustrian Airlangga Hartanto menegaskan tentang pentingnya peran dan dukungan

industri alat berat di Indonesia terutama pada sektor di sektor pembangunan infrastruktur, pertambangan, pengolahan lahan hutan dan pertanian. Di kesempatan yang sama, Menteri Perindustrian juga meresmikan Komatsu *Management Development Institute* (KIMDI) yang diharapkan mampu menjadi wadah untuk meningkatkan kapabilitas karyawan PT. Komatsu Indonesia berserta *affiliate company*, para pemasok dan semua *stakeholders* demi mendukung program pembangunan pemerintah.

Selain itu, dilakukan juga penandatanganan nota kesepahaman (*MoU*) antara Komatsu Ltd., Komatsu Indonesia dan tiga Perguruan Tinggi seperti Universitas Indonesia, Institut Teknik Bandung, dan Universitas Gajah Mada untuk bisa sejalan melakukan riset bersama, memberikan kuliah umum dari praktisi Komatsu, dan kunjungan lapangan hingga program magang di Komatsu bagi para mahasiswa tingkat akhir dan pemberian beasiswa.

Sejalan dengan program yang digadag-gadag Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, PT. Kotmasu Indonesia mempunyai program *link and match* pendidikan Vokasi Industri dengan 35 SMK, dan pemberian penghargaan kepada perwakilan ke-35 SMK tersebut, dan ke depannya diperluas menjadi 70 SMK yang bertujuan untuk meningkatkan kualitas SDM lulusan SMK dalam memenuhi tuntutan standar industri. Pelaksanaan program tersebut dilakukan melalui penyelarasan kurikulum berbasis kompetensi, pengembangan sarana dan prasarana praktikum dan penyediaan kesempatan praktek kerja industri bagi siswa SMK dan pemagangan industri bagi guru serta sertifikasi.

Dalam acara tersebut juga diperlihatkan demo alat berat produk terbaru dan inovatif, disamping terdapat inovasi dari hemat bahan bakar minyak, dan tenaga yang besar, tetapi terdapat juga inovasi tambahan yaitu penerapan digitalisasi dalam pekerjaannya dengan menggunakan *Internet of Thing* (IoT) sehingga proses kerja lebih produktif dan efisien.

Setelah menyaksikan demo alat berat, para tamu yang hadir juga diberi kesempatan untuk melakukan kunjungan lapangan ke pabrik Komatsu di kawasan Cilincing, Jakarta Utara agar bisa melihat langsung proses industri di pabrik pengecoran, pabrik hidrolis, pabrik fabrikasi rangka dan pabrik perakitan serta ke Takumi *Training Center & Material Technology Center* (MTC).\*

# IMPLEMENTASI UJI SERTIFIKASI DAN PENYELENGGARAAN PENINGKATAN KOMPETENSI TENAGA KERJA KONSTRUKSI

DR. Samsul Bakeri, S.IP., M.Si., Yanuar Munlait, ST., M.Tech., Evi Fauziah, ST, MPSDA.

Indonesia memiliki potensi tenaga kerja konstruksi yang sangat besar yaitu 8,2 juta orang (BPS, 2015), namun kurang dari 10% dari jumlah tersebut yang memiliki sertifikat kompetensi. Sedangkan dilihat dari distribusi tenaga kerja konstruksi berdasarkan pendidikannya, sekitar 70% berada pada level tidak terampil (SD-SMP), 25% pada level terampil (SMA/SMK) dan hanya 5% (Diploma – Sarjana) pada level ahli.

Hal ini harus menjadi perhatian, sebab banyaknya jumlah tenaga kerja konstruksi tidak menjamin majunya industri konstruksi, jika tidak diiringi dengan kuantitas dan kualitas atau kompetensi. Sehingga peran pembinaan tenaga kerja sangat penting dalam peningkatan produktivitas serta daya saing sektor jasa konstruksi.

Terlebih lagi jika dilihat fenomena yang terjadi akhir-akhir ini yaitu dengan sering terjadinya kecelakaan kerja dan kegagalan

konstruksi pada proyek-proyek besar dan proyek kecil di bidang jalan dan jembatan, dimana salah satu penyebabnya karena masih minimnya tenaga kerja konstruksi yang kompeten.

Pada Renstra Kementerian PUPR tahun 2015-2019 Bidang Jasa Konstruksi, target *output-outcome* salah satunya adalah sebanyak 750.000 tenaga kerja bersertifikat, yang terdiri dari 50.000 insinyur konstruksi, 200.000 orang teknisi, dan 500.000 orang tenaga terampil. Namun demikian, permasalahan yang dihadapi terkait sertifikasi adalah masih minimnya kesadaran tenaga kerja untuk memiliki sertifikat kompetensi dan SKT/SKA hanya digunakan sebatas kepentingan lelang saja. Padahal, sertifikat kompetensi tersebut merupakan pengakuan dan penghargaan serta penjaminan dan pemeliharaan mutu kompetensi.

UU No.2 tahun 2017 mewajibkan setiap

tenaga kerja konstruksi memiliki sertifikat kompetensi kerja, juga mewajibkan Pengguna Jasa dan/atau Penyedia Jasa untuk mempekerjakan tenaga kerja konstruksi bersertifikat. Sanksi bagi tenaga kerja konstruksi yang tidak memiliki sertifikat kompetensi kerja berupa pemberhentian dari tempat kerja, sedangkan sanksi bagi Pengguna Jasa dan/atau Penyedia Jasa yang mempekerjakan tenaga kerja konstruksi yang tidak bersertifikat dikenai sanksi administratif dan/atau penghentian sementara kegiatan layanan jasa konstruksi.

Dalam penyelenggaraan jasa konstruksi terdapat kewenangan pemerintah pusat, pemerintah daerah, dan pemerintah kabupaten/kota. Salah satu tanggung jawab pemerintah pusat adalah meningkatkan kompetensi, profesionalitas dan produktivitas tenaga kerja konstruksi nasional. Untuk mencapai tujuan tersebut,



pada UU No.2 tahun 2017 pasal 5 ayat 4 huruf d bahwa pemerintah pusat memiliki kewenangan mengembangkan sistem sertifikasi kompetensi tenaga kerja konstruksi. Oleh karena itu, perlu dilakukan peningkatan sinergisitas antara pemerintah pusat, pemerintah daerah, kabupaten/kota, serta pengguna jasa dan penyedia jasa dalam penyelenggaraan sertifikasi kompetensi kerja sektor jasa konstruksi.

**Peraturan Perundangan terkait Sertifikasi Kompetensi Tenaga Kerja Konstruksi**

Peraturan perundangan yang terkait sertifikasi kompetensi tenaga kerja konstruksi antara lain UU No. 2 tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi, UU No. 13 tentang Ketenagakerjaan, UU No. 11 tentang Keinsinyuran, dan UU No. 6 tahun 2017 tentang Arsitek.

UU Nomor 2 tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi dalam BAB VII Pasal 68-75 mengatur mengenai Tenaga Kerja, yang mengamanatkan mengenai:

1. Klasifikasi dan Kualifikasi tenaga kerja konstruksi (pasal 68);
2. Pelatihan tenaga kerja konstruksi (pasal 69);
3. Sertifikasi kompetensi kerja (pasal 70-71);
4. Registrasi Pengalaman Profesional (pasal 72);
5. Upah tenaga kerja konstruksi (pasal 73);
6. Tenaga kerja konstruksi asing (pasal 74);
7. Tanggungjawab profesi (pasal 75).

Disebutkan dalam pasal 5 ayat 4 bahwa Pemerintah Pusat memiliki kewenangan untuk mengembangkan sistem sertifikasi kompetensi tenaga kerja konstruksi. Dengan demikian, terdapat peran pemerintah untuk membuat sebuah sistem sertifikasi

kompetensi kerja bidang kerja konstruksi sesuai dengan amanat yang tertera pada pasal 70 dan pasal 71 UU No.2 tahun 2017 yaitu:

- Pasal 70 ayat 1 : setiap tenaga kerja konstruksi yang bekerja di bidang konstruksi wajib memiliki Sertifikat Kompetensi Kerja.
- Pasal 70 ayat 2 : setiap Pengguna Jasa dan/atau Penyedia Jasa wajib mempekerjakan tenaga kerja konstruksi yang memiliki Sertifikat Kompetensi Kerja.
- Pasal 70 ayat 3 : Sertifikat Kompetensi diperoleh melalui uji kompetensi sesuai dengan Standar Kompetensi Kerja.
- Pasal 70 ayat 4 Sertifikat Kompetensi Kerja diregistrasi oleh Menteri.
- Pasal 70 ayat 5 : Pelaksanaan uji kompetensi dilakukan oleh lembaga sertifikasi profesi.
- Pasal 71 ayat 1 : Lembaga Sertifikasi Profesi dapat dibentuk oleh: asosiasi profesi terakreditasi dan lembaga pendidikan dan pelatihan
- Pasal 71 ayat 3 : Lembaga Sertifikasi Profesi diberikan lisensi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan setelah mendapat rekomendasi dari Menteri.
- Pasal 71 ayat 4 : dalam hal lembaga sertifikasi profesi untuk profesi tertentu belum terbentuk, Menteri dapat melakukan Sertifikasi Kompetensi Kerja

Sedangkan berdasarkan Undang-Undang No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan menyebutkan bahwa setiap tenaga kerja dapat mengembangkan kompetensi kerjanya guna meningkatkan kemampuan, produktivitas dan kese-



Gambar 1 Amanat UU No. 2 Tahun 2017, BAB VII tentang Tenaga Kerja



jahteraan. Peningkatan atau pengembangan kemampuan tersebut dapat dilakukan dengan mengikuti pelatihan kerja yang dilaksanakan dengan memperhatikan kebutuhan pasar dan dunia usaha. Pelatihan kerja dapat dilakukan oleh lembaga pelatihan ataupun dilakukan oleh perusahaan terhadap karyawannya. Tenaga kerja yang telah selesai mendapatkan pelatihan dan berpengalaman berhak memperoleh pengakuan kompetensi kerja melalui sertifikasi kompetensi kerja. Sertifikasi kompetensi kerja di Indonesia dilakukan oleh Badan Nasional Sertifikasi Profesi (BNSP) yang independen.

Tidak jauh berbeda, sertifikasi pada bidang keinsinyuran sesuai yang diamanatkan oleh UU 11 tahun 2014 bahwasannya insinyur harus memiliki sertifikat profesi Insinyur dan dicatat oleh PII. Setiap Insinyur yang akan melakukan praktik keinsinyuran di Indonesia harus memiliki Surat Tanda Registrasi Insinyur (STRI) yang dikeluarkan oleh PII. Untuk memperoleh STRI, seorang Insinyur harus memiliki Sertifikat Kompetensi Insinyur yang diperoleh setelah uji kompetensi.

Sebagaimana UU No. 11 tahun 2014 tentang Keinsinyuran, UU No. 6 tahun 2017 tentang arsitek juga mewajibkan seorang arsitek memiliki Surat Tanda Registrasi Arsitek (STRA), kecuali untuk seseorang yang merancang bangunan gedung sederhana dan bangunan gedung adat. Untuk memperoleh STRA, seorang arsitek harus mengikuti magang paling singkat 2 tahun secara terus menerus atau memiliki pengalaman kerja Praktik Arsitek paling singkat 10 tahun bagi yang melalui mekanisme rekognisi pembelajaran lampau. Sertifikat kompetensi tersebut diperoleh melalui uji kompetensi.

## Implementasi Uji Sertifikasi dan Pelatihan Tenaga Kerja Konstruksi di Balai Jasa Konstruksi

Dalam rangka mendorong percepatan sertifikasi tenaga kerja konstruksi, Kementerian PUPR melalui Direktorat Jenderal Bina Konstruksi melakukan berbagai upaya, salah satunya dengan mendorong partisipasi Kepala Satker untuk melakukan fasilitasi percepatan sertifikasi kompetensi kepada tenaga kerja yang bekerja di proyek konstruksi. Program percepatan yang dapat dilakukan melalui:

1. Pengajuan permohonan sertifikat tenaga kerja konstruksi melalui Unit Sertifikasi Tenaga Kerja (USTK)/Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP) di provinsi terkait;
2. Fasilitasi percepatan sertifikasi melalui



Gambar 2. Surat Edaran Direktur Jenderal (searah jarum jam): Dirjen Sumber Daya Air, Dirjen Bina Marga, Dirjen Cipta Karya, Dirjen Penyediaan Perumahan

USTK/LSP untuk pelaksanaan uji kompetensi bagi:

- a. Tenaga kerja yang sudah kompeten namun belum memiliki sertifikat dapat dilakukan melalui

Balai Jasa Konstruksi bekerja sama dengan USTK, Satker/ Balai ABCP, serta penyedia jasa yang terkait dalam proyek PUPR.

Adapun dalam menindaklanjuti program percepatan sertifikasi kompetensi, Balai Jasa Konstruksi bekerja sama dengan LPJK membuat program uji kompetensi dan pelatihan tenaga kerja konstruksi pada tahun anggaran 2018. Roadmap untuk pembinaan kompetensi dan produktivitas konstruksi untuk mendukung program percepatan sertifikasi di proyek Kementerian PUPR adalah dengan cara mengadakan rangkaian kegiatan untuk mengumpulkan satker pada unit organisasi ABCP (Ditjen Sumber Daya Air, Ditjen Bina Marga, Ditjen Cipta Karya, dan Ditjen Penyediaan Perumahan). Harapan dari pertemuan tersebut adalah merumuskan dan menetapkan program uji kompetensi pada proyek Kementerian PUPR di setiap wilayah Balai Jasa Konstruksi.

Hasil dari pertemuan antara Balai Jasa Konstruksi dengan semua unit organisasi ABCP menghasilkan data tentang jumlah dan jenis tenaga kerja yang bekerja di proyek PU serta jumlah tenaga kerja yang akan dilakukan pelatihan dan uji kompetensi pada tahun 2018 sehingga menghasilkan kalender pelatihan dan uji kompetensi seluruh provinsi di Indonesia.

Aspek	Sistem Sertifikasi Kompetensi Kerja		Pasal di UU No. 2 Tahun 2017
	Kondisi Eksisting	UU No. 2 tahun 2017	
Verifikasi dan validasi berkas pemohon (asesi)	VVA tenaga ahli oleh Asosiasi Profesi; VVA tenaga terampil oleh USTK	VVA oleh LSP	Pasal 70 ayat (5), pelaksanaan uji oleh LSP sehingga proses VVA ada di LSP.
Pelaksana Uji Kompetensi	Uji Kompetensi oleh USTK	Uji Kompetensi oleh LSP	Pasal 70 ayat (5)
Registrasi Sertifikat Kompetensi	Registrasi SKT/SKA oleh LPJK	Registrasi Sertifikat Kompetensi Kerja oleh Menteri	Pasal 70 ayat (4)

pengamatan/observasi langsung di tempat kerja oleh asesor pada saat pekerjaan berlangsung (tidak mengganggu proses pekerjaan);

- b. Tenaga kerja yang kompetensi masih kurang dilakukan melalui pelatihan mandiri oleh mandor/pelaksana proyek di tempat kerja yang selanjutnya dilakukan uji kompetensi sebagaimana poin (a).

Pelaksanaan percepatan sertifikasi kompetensi selanjutnya dilaksanakan oleh

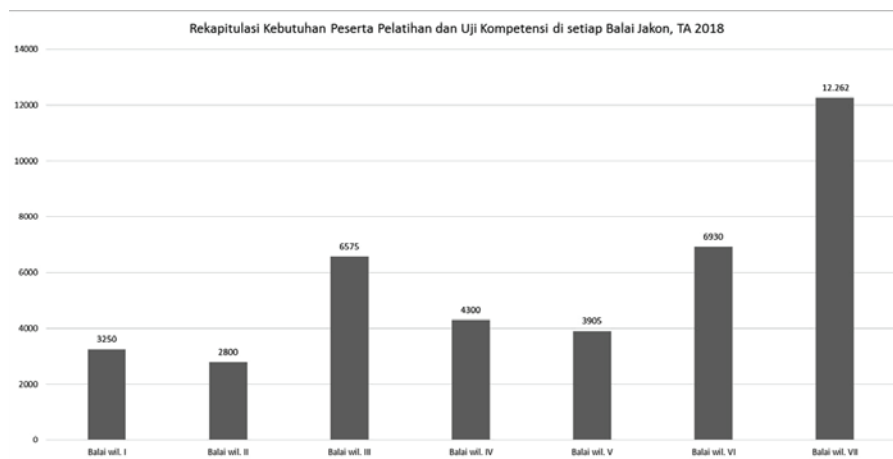
Total seluruh peserta pelatihan dan uji di seluruh provinsi adalah 45.117 orang. Namun, setelah seluruh data terkumpul maka total seluruh provinsi menjad 40.022 orang peserta pelatihan dan uji. Provinsi dengan jumlah peserta terbanyak adalah Provinsi Papua yaitu 6.088 orang, dengan jumlah pelatihan terbanyak di bidang Bina Marga (jalan dan jembatan). Provinsi dengan jumlah peserta yang paling sedikit adalah di Provinsi Bengkulu yaitu 38 orang untuk uji kompetensi bidang Sumber Daya Air.



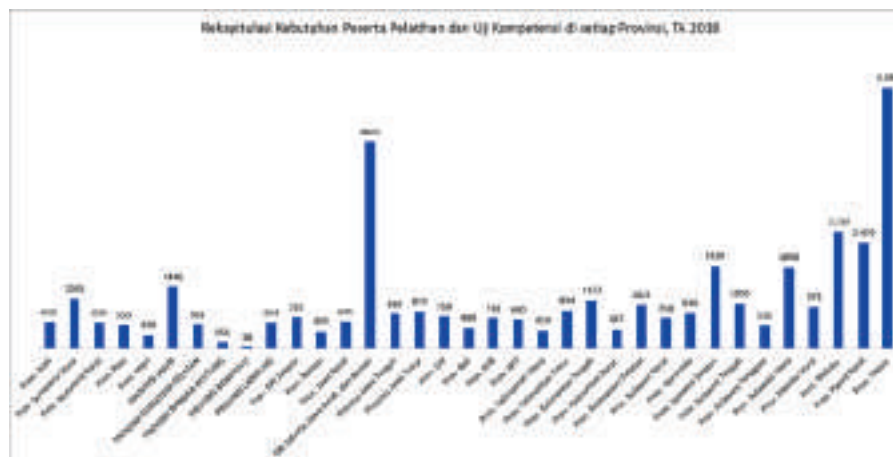
Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi sebagai mitra Pemerintah juga turut mendukung percepatan Sertifikasi, melalui pembuatan Perlem baru yang saat ini sedang disusun dalam hal biaya sertifikasi dalam rangka percepatan sertifikasi. Konsep pembiayaan sertifikasi tersebut adalah Rp 141.000 untuk kelas 3; Rp 202.000 untuk kelas 2; dan Rp 336.000 untuk kelas 1. Biaya sertifikasi tersebut belum termasuk akomodasi dan transport asesor ke lokasi uji. Ketentuan tersebut juga hanya berlaku untuk 1 asesor pada uji kompetensi di proyek PUPR. Selain



Gambar 3 Roadmap Pembinaan Kompetensi dan Produktifitas Konstruksi untuk mendukung Percepatan Sertifikasi Kompetensi



Gambar 5 Rekapitulasi Kebutuhan Peserta Pelatihan dan Uji Kompetensi di setiap Balai Jasa Konstruksi Wilayah, TA 2018 (sumber: Balai Jasa Konstruksi Wilayah, diolah oleh Subdit Penerapan Kompetensi)



Gambar 4 Rekapitulasi Kebutuhan Peserta Pelatihan dan Uji Kompetensi di setiap Provinsi, TA 2018 (sumber: Balai Jasa Konstruksi Wilayah, diolah oleh Subdit Penerapan Kompetensi)

itu, juga melibatkan penyedia jasa dalam menyediakan tenaga kerja konstruksi di proyek serta lokasi uji kompetensi.

### Sistem Sertifikasi Kompetensi dalam UU No.2 Tahun 2017

Sebagaimana amanat UU No.2 Tahun 2017, Sertifikat Kompetensi Kerja diperoleh melalui uji kompetensi oleh Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP), dan sertifikat

tersebut diregistrasi oleh Menteri. Adapun ketentuan mengenai Lembaga Sertifikasi Profesi dapat dibentuk oleh Asosiasi Profesi terakreditasi dan Lembaga Pendidikan dan Pelatihan Kerja yang memenuhi syarat sesuai peraturan perundangan yang berlaku. LSP sektor konstruksi dapat diberikan lisensi setelah mendapat rekomendasi dari Menteri. Dalam hal belum terbentuknya LSP pada jabatan kerja tertentu, maka Menteri

UU No.2 tahun 2017 mewajibkan setiap tenaga kerja konstruksi memiliki sertifikat kompetensi kerja, juga mewajibkan Pengguna Jasa dan/atau Penyedia Jasa untuk mempekerjakan tenaga kerja konstruksi bersertifikat.

dapat melakukan sertifikasi kompetensi kerja.

Ada beberapa perbedaan dalam sistem sertifikasi kompetensi antara kondisi saat ini (eksisting) dengan UU No. 2 Tahun 2017, seperti tergambar pada tabel di bawah.

Pelaksanaan uji kompetensi dan pelatihan di masa mendatang harus diatur di bawah pemerintah pusat, sehingga dapat tercapai akuntabilitas dan efektivitas dalam penyelenggaraan sertifikasi kompetensi tenaga kerja konstruksi.\*

# UJI COBA PELAKSANAAN PELATIHAN MANDIRI TENAGA KERJA TERAMPIL PADA PROYEK PEMBANGUNAN MASJID SRIWIJAYA, PALEMBANG

 Decky Firdiansyah

**O**i Dulur! Apo Kabar?, dari sapaan tersebut dapat terlihat jika kami (Tim Redaksi) tengah menyapa masyarakat Kota Palembang. Yup... benar kami saat ini sedang berada di Kota Pempek Palembang. Kedatangan kami kesini tidak hanya untuk makan pempek, melainkan untuk melakukan uji coba pelaksanaan pelatihan mandiri tenaga kerja terampil para proyek pembangunan Masjid Sriwijaya, Kota Palembang.

Bagi pembaca setia Buletin Ditjen Bina Konstruksi, pasti masih ingat jika dalam beberapa edisi lalu, Kami memberikan pembahasan tentang pelatihan mandiri. Pelatihan Mandiri merupakan salah satu jenis pelatihan untuk memperoleh sertifikat konstruksi. Seperti diketahui bersama Sertifikat merupakan salah satu bentuk fisik kompetensi dan kualitas seorang tenaga kerja konstruksi Indonesia.

Di era Masyarakat Ekonomi ASEAN, yang memberikan peluang bagi para tenaga kerja asing masuk ke Indonesia, sertifikat menjadi salah satu modal penting untuk mempertahankan eksistensi para pekerja konstruksi Indonesia yang kualitasnya tidak kalah dengan para pekerja asing.

Beberapa waktu lalu, tepatnya pada 29 September 2017 sampai dengan 14 Oktober 2017 Ditjen Bina Konstruksi bersama PT. Brantas Abipraya mengadakan uji coba pelatihan mandiri tenaga terampil konstruksi di lokasi pembangunan Masjid Sriwijaya, di Jakabaring Palembang. Uji coba ini dilaksanakan sebagai *pilot project* implementasi *draft* Petunjuk Pelaksanaan Pelatihan Mandiri Tenaga Terampil Konstruksi yang telah disusun oleh Direktorat Kerja Sama dan Pemberdayaan, Ditjen Bina Konstruksi Kementerian PUPR. Dan dibuka oleh Sekretaris Ditjen Bina Konstruksi, Bapak Ir. Panani Kesai, M.Sc.

Sebelum melakukan uji coba pelatihan mandiri, Direktorat Kerja Sama dan Pemberdayaan Ditjen Bina Konstruksi Kementerian PUPR terlebih dahulu me-



ngadakan survey lokasi. Survey ini dilakukan pada salah satu proyek yang dikerjakan PT. Brantas Abipraya di Palembang, yaitu proyek pembangunan Masjid Sriwijaya yang terletak di kompleks Jakabaring, Palembang.

Survey tersebut dilakukan oleh Kepala Subdit Pemberdayaan Wilayah I Direktorat Kerja Sama dan Pemberdayaan dengan didampingi oleh staf, perwakilan Balai Jasa Konstruksi Wilayah I Palembang, calon mandor instruktur Pelatihan Mandiri, dan perwakilan PT. Brantas Abipraya. Komplek Jakabaring, Palembang menjadi salah satu kompleks olahraga terbesar di Indonesia karena akan menjadi tempat perhelatan ajang ASIAN GAMES 2018 mendatang..

Setelah survey lokasi dilakukan, tidak lupa untuk mengadakan rapat persiapan akhir guna mematangkan pelaksanaan Pelatihan Mandiri. Rapat persiapan ini

dihadiri oleh perwakilan Direktorat Kerja Sama dan Pemberdayaan, calon mandor instruktur Pelatihan Mandiri, Balai Jasa Konstruksi Wilayah I Palembang, dan PT. Brantas Abipraya selaku Badan Usaha Jasa Konstruksi mitra kerja Pelatihan Mandiri.

Tiba dihari uji coba, sebanyak 20 orang tenaga kerja terampil konstruksi berbaris rapih lengkap dengan standar perlengkapan seperti helm, sepatu *booths*, dan rompi *vest* demi keamanan dalam bekerja. Para peserta uji coba pelatihan ini mendapat bimbingan langsung dari Bapak Sulaeman dari Forum Komunikasi Pekerja Pertukangan. Uji coba ini berlangsung selama 15 hari, dimana para pekerja diberikan materi berupa pengetahuan umum, pelaksanaan tentang Kesehatan, Keselamatan Kerja dan berkelanjutan yang terdiri dari penyiapan alat pelindung diri, potensi bahaya, dan

melakukan pertolongan pertama pada kecelakaan (P3K).

Tidak hanya tentang pengetahuan umum dan K4, para pekerja asli *wong kito galo* ini juga menerima pekerjaan persiapan sesuai dengan bidang kompetensi, pekerjaan utama bidang kompetensi dan pembersihan dan perapihan lingkungan kerja. Di akhir pelatihan sang mandor akan mengajukan rekomendasi nama-nama tukang tenaga terampil untuk mengikuti uji kompetensi tenaga terampil.

Pelaksanaan pelatihan disesuaikan dengan Standar Kompetensi Kerja Nasional Indonesia/SKKNI Tukang meliputi keterampilan, kerapian pekerjaan, dan keteraturan pekerjaan. Mandor/instruktur pelatihan mandiri akan dibantu oleh seorang pendamping yang bertugas melakukan fasilitasi, pendampingan, dan monitoring evaluasi pelaksanaan pelatihan mandiri.

Bapak Fredian dari Balai Jasa Konstruksi Wilayah II Palembang, Ditjen Bina Konstruksi menjadi pendamping pada uji coba kali ini. Fredian berpendapat bahwa para peserta uji coba pelatihan mandiri ini sudah memahami dasar pekerjaan konstruksi khususnya bidang besi. Namun, terdapat beberapa dari mereka yang belum

tukang binaan yang akan dilatih.

Untuk membantu para mandor, Direktorat Kerja Sama dan Pemberdayaan telah menyusun *draft* umum materi pelatihan yang harus disampaikan mandor dalam Pelatihan Mandiri. Ada pun dalam pelaksanaan uji coba, materi pelatihan yang diberikan adalah sejumlah 15 JPL (jam pelajaran) yang terdiri dari 4 jam teori dan 11 jam praktik lapangan.

Dalam pelaksanaan uji coba Pelatihan Mandiri, Tim Direktorat Kerja Sama dan Pemberdayaan menemukan beberapa fakta menarik sebagai bahan evaluasi di masa yang akan datang, seperti:

- > Budaya kerja para tenaga kerja terampil khususnya berkaitan dengan K3 dan kerapian di tempat kerja perlu ditingkatkan. Contoh yang paling mencolok adalah kebiasaan merokok yang umum dilakukan oleh para tenaga kerja terampil pada hari-hari pertama Pelatihan Mandiri. Namun demikian, para tenaga terampil peserta Pelatihan Mandiri cukup patuh ketika diingatkan untuk merokok di tempat yang telah disediakan, bukan di tempat kerja.
- > Secara umum sikap kerja, keterampilan, pengetahuan, dan kedisiplinan para tukang peserta uji coba pelaksanaan

umumnya para peserta pelatihan hanya menggunakan 1 ikatan (bukan 2 ikatan) untuk menghemat kawat. Melalui Pelatihan Mandiri diharapkan kebiasaan-kebiasaan tersebut dapat diluruskan agar mutu pelaksanaan konstruksi sesuai dengan yang diharapkan.

- > Banyak teman-teman peserta Pelatihan Mandiri yang berminat mengikuti pelatihan mandiri secara OJT. Para peserta pun cukup antusias dengan manfaat dari Pelatihan Mandiri.

Pasca Pelatihan Mandiri dilakukan uji kompetensi/sertifikasi terhadap tenaga terampil peserta Pelatihan Mandiri sesuai dengan rekomendasi mandor instruktur Pelatihan Mandiri melalui kegiatan Sertifikasi Tenaga Kerja Konstruksi (TKK) Secara Serentak di Seluruh Wilayah Indonesia pada tanggal 18 Oktober 2017.

Hasil tes administrasi sebelum uji kompetensi/sertifikasi menyatakan bahwa dari 20 tenaga terampil yang direkomendasikan, hanya 17 orang saja yang dapat mengikuti uji kompetensi/sertifikasi. Sisanya sebanyak 3 orang dianggap tidak memenuhi syarat domisili sesuai KTP yang mereka miliki. Namun demikian, patut dicatat bahwa 17 orang yang mengikuti uji kompetensi/sertifikasi tersebut dinyatakan lulus sertifikasi. Hal tersebut menjadi bukti nyata bahwa Pelatihan Mandiri sangat bermanfaat dalam peningkatan kompetensi para tenaga terampil konstruksi.

Tenaga kerja konstruksi Indonesia saat ini sudah memiliki jam terbang/pengalaman yang cukup mumpuni. Namun, kedisiplinan dan menjaga keselamatan, kesehatan kerja dan berkelanjutan harus terus diingatkan.

Bisa dibayangkan apabila pelatihan mandiri ini dilakukan secara bersamaan dalam berbagai proyek konstruksi di Indonesia, dalam waktu singkat mimpi memiliki 750.000 tenaga kerja konstruksi bersertifikat saja terwujud. Dimana dalam satu proyek konstruksi yang berperan sebagai mandor/instruktur memberikan pelatihan kepada 20 atau lebih anak buahnya secara langsung sehingga layak untuk mendapat pengakuan berupa sertifikat. Serta mampu bersaing dengan para pekerja asing yang masuk Indonesia dan tetap menjadi tuan rumah di Negara Sendiri.

terbiasa mengenakan perlengkapan alat pelindung diri seperti sarung tangan, helm dan *booths* saat bekerja.

Sebelumnya, mandor/instruktur pelatihan mandiri dibekali dengan buku saku sesuai dengan bidang kompetensi kerja yang dilatih dalam Pelatihan Mandiri. Sang mandor terlebih dahulu harus membuat program pelatihan atau silabus mata pengajaran yang akan disampaikan kepada

Pelatihan Mandiri cukup baik. Pada umumnya mereka sudah mempunyai keterampilan yang memadai sebagai tenaga kerja terampil.

- > Para tukang tenaga terampil terbiasa bekerja sesuai dengan apa yang mereka ketahui dari pengalaman. Hal tersebut juga sering dipengaruhi oleh budaya perusahaan. Contoh mendasar adalah dalam praktik pengikatan besi,



## PERAN DAN FUNGSI ORGANISASI PROFESI PEMBINA JASA KONSTRUKSI

 Syarkowi

**J**asa Konstruksi memegang peran yang sangat penting dalam pertumbuhan ekonomi bangsa. Untuk itulah Pemerintah dalam hal Kementerian PUPR, sebagai pengemban amanah pembina jasa konstruksi, mendorong adanya ASN yang secara khusus akan mendukung berkembangnya sektor jasa konstruksi, yaitu Jabatan Fungsional Pembina Jasa Konstruksi.

Bila dirunut berdasarkan peraturan, maka berdasarkan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2014, mengenai Aparatur Sipil Negara (ASN), Bab II Pasal 3 yang menyatakan bahwa ASN sebagai profesi berdasarkan pada prinsip nilai dasar; kode etik dan kode perilaku, komitmen, integritas moral, dan tanggung jawab pada pelayanan publik; kompetensi yang di perlukan sesuai dengan bidang tugas; dan kualifikasi akademik.

Dalam Peraturan Menteri Penda-yagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Republik Indonesia (PANRB) Nomor 38 Tahun 2013 tentang jabatan Fungsional Pembina Jasa Konstruksi dan Angka Kriditnya, dimana tugas pokok

Berada di bawah komando langsung Direktur Jenderal Bina Konstruksi, kelompok jabatan fungsional memiliki tujuan untuk meningkatkan kapasitas dan pengendalian kualitas konstruksi nasional.

Pembina Jasa Konstruksi atau unsur utama kegiatan penyelenggaraan Pembina jasa konstruksi ialah Perencanaan program, Pengaturan Jasa konstruksi, Pemberdayaan Jasa Konstruksi, Pengawasan Jasa Konstruksi dan Pengembangan Pembinaan Jasa

konstruksi. Disamping itu ada penilaian terhadap kegiatan Pengembangan Profesi.

Sementara itu, Bab II, pasal 5, ayat (2) huruf j, Permen PAN & RB, menyebutkan bahwa Instansi Pembina Jabatan fungsional Jasa Konstruksi memfasilitasi pembentukan organisasi Profesi Pembina Jasa Konstruksi, sedangkan di dalam pasal yang sama huruf (k), disebutkan Instansi Pembina jabatan Fungsional Pembina Jasa Konstruksi memfasilitasi penyusunan dan penetapan Etika Profesi dan Kode Etik Pembina Jasa Konstruksi. Menjadi tugas dan kewajiban para Pejabat Fungsional dalam semua tingkatan untuk membentuk organisasi Profesi, menyusun dan menetapkan Etika Profesi dan Kode Etik Pembina Jasa Konstruksi. Tulisan ini untuk menggugah semua Pejabat Fungsional Pembina jasa Konstruksi untuk mengimplementasikan amanat Peraturan Menteri PAN & RB di atas.

Sebagai pembina jasa konstruksi nasional, Direktorat Jenderal Bina Konstruksi Kementerian PUPR memiliki tugas dan tanggung jawab untuk melaksanakan dan merumuskan kebijakan di bidang pembinaan konstruksi, memberdayakan



dan mengawasi bidang pembinaan jasa konstruksi dan menerapkan teknologi konstruksi, serta memberdayakan material dan peralatan konstruksi.

Berada di bawah komando langsung Direktur Jenderal Bina Konstruksi, kelompok jabatan fungsional memiliki tujuan untuk meningkatkan kapasitas dan pengendalian kualitas konstruksi nasional. Sehingga mampu meningkatkan kapitalisasi konstruksi oleh investor nasional, meningkatkan persentase Badan Usaha Jasa Konstruksi (BUJK) yang berkualitas besar, meningkatkan tertib penyelenggaraan konstruksi, meningkatkan

peran aktif dalam meningkatkan mutu, produktivitas, dan meningkatkan iklim usaha yang kondusif bekerja sama dengan Kementerian/Lembaga terkait, Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi (LPJK), PEMDA/PEMKOT, asosiasi atau badan usaha, Perguruan Tinggi, Politeknik hingga tingkat SMK, asosiasi profesi, dan media

Sementara itu, organisasi pembina jasa konstruksi berperan mengembangkan dan mengawasi mutu pelayanan pejabat fungsional pembina jasa konstruksi, mengembangkan pendidikan dan pelatihan pejabat fungsional pembina jasa konstruksi, menyusun dan memberlakukan kode etik

pada Bab IV, pasal 6 yaitu Pembina Jasa Konstruksi Pertama; Muda, Madya dan Utama, sedangkan jenjang JF Keterampilan yang juga terdiri dari empat (4) jenjang, yaitu terdiri atas jenjang Penyelia; Mahir; terampil dan jenjang Pemula.

Manfaat lain dari organisasi profesi pembina jasa konstruksi yakni sebagai sarana kontrol sosial pencegah campur tangan extra dari luar, mencegah timbulnya kesalahpahaman, buruk sangka dan konflik antar sesama anggota dan instansi lainnya. Sekaligus diharapkan mampu memberikan jaminan peningkatan kualitas keteladanan serta moralitas dan kemandirian fungsional bagi anggota.

Tentunya jenis bentuk organisasi ini sesuai dengan Permen PAN & RB peran dan manfaat Organisasi Profesi serta Kode Etik Profesi Pembina jasa konstruksi masih perlu dibahas dan koordinasi dengan Instansi Pembina Jasa Jabatan Fungsional secara intens seperti mengadakan seperti *Focus Group Discussion* (FGD) dengan penyesuaian terhadap Tugas pokok dan fungsi Pembina jasa Konstruksi serta ketentuan peraturan yang berlaku terkait Jabatan Fungsional Pembina Jasa Konstruksi.

Semoga dari berbagai diskusi yang selama ini sering dilakukan oleh para Pejabat fungsional dapat ditindaklanjuti dengan dibentuknya Organisasi Profesi Pembina Jasa Konstruksi, untuk di jadikan saluran peningkatan Profesionalisme. Bersama KITA dan Pejabat Fungsional Pembina Jasa Konstruksi, sektor konstruksi Indonesia sejahtera!!



Sumber Daya Manusia (SDM) penyedia jasa yang kompeten dan meningkatkan utilitas produk unggulan.

Pembinaan konstruksi melalui kebijakan memiliki proses bisnis pembinaan konstruksi yang termasuk ke dalam Norma, Standar, Pedoman, dan Kriteria (NSPK) di antaranya melakukan peningkatan kapitalisasi investasi konstruksi, meningkatkan tertib penyelenggaraan jasa konstruksi, meningkatkan kinerja BUJK dan utilitas produk unggulan dalam negeri, meningkatkan SDM penyedia jasa konstruksi yang kompeten dan produktivitas kerja konstruksi, serta melakukan kerja sama strategis dan pemberdayaan. Bersama dengan Balai-Balai Pembinaan konstruksi yang akan memberikan *knowledge management*, *asset management*, dan *human capital management*.

Masyarakat Jasa Konstruksi juga ber-

profesi pembina jasa konstruksi, menyusun dan memberlakukan kode etik profesi pembina jasa konstruksi, membina kerja sama dengan profesi lainnya dan antar anggota organisasi profesi.

Hal tersebut sesuai dalam Peraturan Pemerintah Nomor 11 tahun 2017 tentang Pengaturan Jabatan Administrasi dan jabatan Fungsional bagi Pegawai Negeri Sipil, bahwa Pejabat Fungsional berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab secara langsung kepada Pimpinan Tinggi Pratama, Pejabat Administrator dan Pejabat Pengawas yang memiliki keterkaitan dengan pelaksanaan tugas Jabatan Fungsional (JF).

Jabatan Fungsional jenjang Keahlian Pembina Jasa Konstruksi dikategorikan dalam empat (4) jenjang dari yang paling rendah sampai dengan yang paling tinggi dalam PP di atas serta Permen PAN & RB,

Sebagai pembina jasa konstruksi nasional, Direktorat Jenderal Bina Konstruksi Kementerian PUPR memiliki tugas dan tanggung jawab untuk melaksanakan dan merumuskan kebijakan di bidang pembinaan konstruksi.



## PERKENALKAN, NAMA ...

“Perkenalkan, nama saya B, lahir di Kendal, kuliah di Purwokerto, besar di Purwakarta, tua di jalan.” Perkataan sahabat tersebut membuat saya terbahak, menggelitik pikiran hingga tidak terasa tangan bergerak untuk menulis.

 Meylina Hasbullah

**B**erapa lama kita menggunakan waktu untuk tujuan kita sehari-hari, berpindah lokasi dari satu titik ke titik lainnya. Saat ini belum ada teknologi teleportasi, cukup masuk ke suatu mesin untuk menuju ke suatu lokasi atau mantera berpindah tempat ala J.K Rowling.

Saat kita menggunakan transportasi di negara-negara maju, terasa jelas perbedaan zona antara daerah industri, ruang terbuka hijau, penghunian penduduk, sekolah/universitas, perkantoran/ CBD (*Central Business Development*), *landmark*, museum, pasar/*market*, kebun binatang, lapangan olahraga dan rekreasi. Perencanaan dan rancangan kota dibuat terintegrasi, mengalir antara ruang publik hingga *private*. Angkutan umum sebagai nadi pergerakan manusia dibuat berkesinambungan antara darat (bis, trem, train, motor, sepeda, mobil, pejalan kaki), laut/sungai (*ferry, boat*) hingga udara (pesawat, helikopter, kereta gantung). Tiap simpul perbedaan angkutan yang digunakan seperti stasiun, bandara maupun dermaga terasa identitas yang jelas dari efek lansekap perkotaan yang dialami warga dan pelancong.

Di negara berkembang, masih belum

terasa jelas perbedaan zona tersebut. Peruntukkan lahan masih *overlapping* antara satu dan lainnya. Konsekuensi yang terjadi salah satunya adalah pergerakan angkutan umum berujung semrawut. DKI Jakarta sebagai pusat pemerintahan Indonesia (saat tulisan ini dimuat), merupakan wajah utama perkotaan di Indonesia. Harga tanah dan rumah di DKI Jakarta sudah miliaran. Kota-kota satelit dibangun untuk menunjang dinamo kota besar layaknya Jakarta. Sebagian besar warga yang sehari-hari bekerja, sekolah dan melakukan aktivitas lainnya di Jakarta memiliki tempat tinggal di ‘pinggiran’ seperti Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi. Warga tersebut mengalami setidaknya beberapa jam (2-4 jam) dalam keseluruhan hari untuk berpindah tempat layaknya sahabat saya di atas. Angkutan yang digunakan pun beragam, dari yang umum atau milik sendiri, dari yang pesan *online* atau cekat di tempat. Sebut saja motor, mobil, mikrolet/angkot, metromini, bis dan kereta api.

Di Indonesia, tidak hanya Jakarta yang mengalami kemacetan dan pertumbuhan populasi melimpah. Bandung, Surabaya, Yogyakarta, Makassar, Palembang, Denpasar

dan Samarinda, adalah beberapa kota yang sudah menunjukkan geliat yang sama.

Pemerintah terus melakukan perbaikan berupa kebijakan yang mengayomi kepentingan warganya. Dengan roda bisnis yang dijalankan swasta, dukungan investor, pengamatan ahli dan masukan warga diharapkan pengembangan perkotaan dapat semakin nyaman dan beridentitas.

Bagaimana dengan Sumber Daya Manusia (SDM) di Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, Kementerian PUPR? Walau ada fasilitas rumah susun bagi Pegawai Negeri Sipil (PNS) Kementerian PUPR di beberapa lokasi seperti Rempoa dan Parung Panjang serta bus kantor, namun masih menampung sebagian kecil dari keseluruhan populasi SDM yang ada.

*Life is a journey*, kita nikmati saja wahai sahabat.



# DISENANGKAN ATAU MENYENANGKAN?

## Sebuah Kontemplasi di Negeri Gajah Putih

 Hasfarm Dian Purba

**S**emua orang yang terbangun dari tidurnya di pagi hari akan merasakan suasana kebatinan yang baru. Tetapi ada juga orang yang menolak kehadiran pagi atau bahkan tidak merasakan kebatinan yang baru. Perjalanan panjang dalam hidup ini dapat diibaratkan sebagai sebuah cerita atau atraksi panggung. Dalam sebuah atraksi panggung, akan ada penonton yang menyukainya, akan ada penonton yang sekedar memperhatikannya, akan ada penonton yang mengkritisi setiap adegannya, hingga akan ada penonton yang tidak menyukainya lalu pergi meninggalkan atraksi.

Jika boleh diumpamakan pada sebuah cerita yang ditulis oleh seorang penulis dan disebarluaskan kepada seluruh pembaca. Apakah pemikiran si pembaca dan si

penulis sama? Apakah si penulis dapat memberikan kesenangan pada semua pembacanya? Dan apakah seluruh pembaca dapat mengimajinasikan semua alur cerita sesuai dengan imajinasi si penulis? Si penulis hanya seorang diri dengan segala pemikirannya sedangkan pembaca lebih dari satu bahkan mungkin ribuan dengan berbagai latar belakangnya.

Lalu, jika boleh diumpamakan kembali, pada sebuah drama pertunjukan yang dimainkan oleh beberapa aktor dan aktris. Ada yang berperan sebagai orang baik, ada yang berperan sebagai orang jahat, ada yang berperan sebagai orang yang bijaksana, ada yang berperan sebagai orang yang penakut, ada yang berperan sebagai pemberani. Akan ada banyak peranan yang dimainkan oleh masing-masing tokoh. Lalu semua peran itu dimainkan dalam sebuah panggung pertunjukan. Ratusan dan ribuan mata penonton akan menyaksikan sebuah kolaborasi seni. Lalu, ketika para aktor dan aktris memainkan peran dan menjalankan tugasnya. Apakah semua penonton akan menyukai semua karakter dalam panggung? Apakah semua aktor dan aktris akan memuaskan perasaan penonton? Akan ada penonton yang menyukai karakter tertentu, akan ada penonton yang menyukai alur cerita tertentu, dan akan ada penonton yang menyukai atraksi tertentu. Tapi ada satu hal

yang perlu diperhatikan, akan ada juga penonton yang tidak menyukai, mengkritisi, menolak, atau bahkan meninggalkan tempat setelah pertunjukan dimainkan. Semua itu dikarenakan sebuah ekspektasi dari penonton terhadap apa yang akan mereka lihat. Ya, hanya apa yang mereka lihat. Bukan merasakan dan mengalami sebuah proses yang menghasilkan sebuah pertunjukan.

Lalu pertanyaannya, apakah kita harus menyenangkan semuanya? Kita tidak dapat menyenangkan semuanya. Ya, seorang insan manusia tidak dapat memberikan ratusan bahkan ribuan kesenangan pada milyaran orang. Seorang insan manusia tidak bisa mengharapkan milyaran orang untuk memberikan kesenangan yang sama kepada dirinya. Lalu, sebuah pertanyaan diberikan kembali kepada seorang insan manusia, manakah yang lebih baik disenangkan atau menyenangkan? Maka jawabannya ialah keduanya. Disenangkan dengan cara menyadari bahwa diri kita tidak dapat memperoleh kesenangan dari semua orang dan hanya diri kita sendirilah yang menjadi sumber kesenangan sesungguhnya, maka pada saat itu diri kita akan disenangkan. Lalu bagaimana dengan menyenangkan? Sama seperti kontemplasi sebelumnya, kita tidak dapat menyenangkan semua orang. Tetapi satu hal yang perlu diingat tetaplah menyenangkan untuk diri kita sendiri.\*



# ALUR SERTIFIKASI

## ACPE (ASEAN CHARTERED PROFESSIONAL ENGINEER)

Menghadapi Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA), Pekerja Konstruksi Indonesia terus berupaya memantapkan eksistensinya di Indonesia. Melalui sertifikasi ACPE, para pekerja konstruksi dijamin memiliki kompetensi, kemampuan, dan ketrampilan yang setara sehingga mampu bersaing dengan tenaga kerja asing dari negara-negara ASEAN. Bahkan diharapkan mampu berkolaborasi pada proyek konstruksi di negara-negara ASEAN.

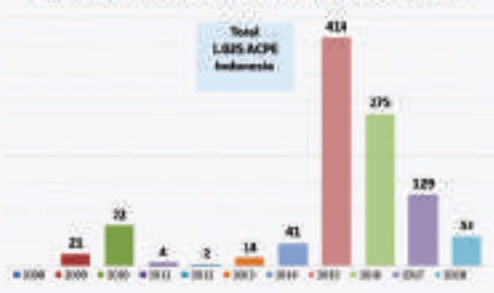


Mutual Recognition Arrangement bertujuan untuk memfasilitasi pergerakan atau mobilisasi jasa/layanan profesional di kawasan ASEAN serta melakukan pertukaran informasi dalam rangka meningkatkan kualitas standarisasi dan kualifikasi dalam praktek keinsinyuran (engineering) dan arsitektural (architectural) di ASEAN.

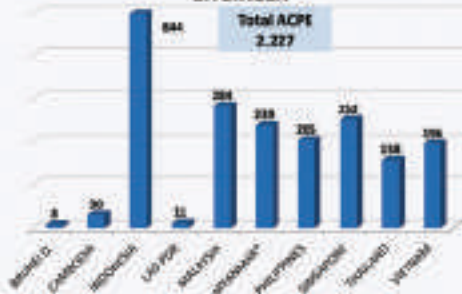
### PROSES MENJADI ACPE DAN RFPE



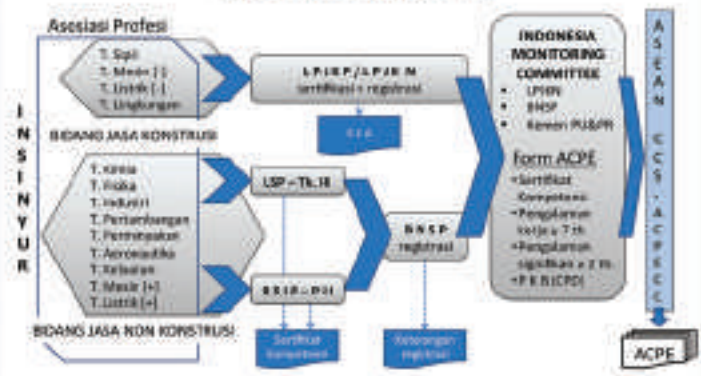
REGISTRASI ACPE INDONESIA, 2008 – 2018



REGISTERED ASEAN CHARTERED PROFESSIONAL ENGINEER



### PROSES ALIR ACPE



### BAGAN ALIR ACPE



- Penerimaan aplikasi ACPE oleh IMC sepanjang waktu.
- Pengajuan aplikasi yang lolos assessment, sesuai jadwal pertemuan ACPECC / CCS ASEAN (2017: Januari, Mei & September).
- Segera setelah pertemuan ACPECC
  - tercantum di ACPECC (situs [acpecc.net](http://acpecc.net));
  - mendapat surat pernyataan sebagai ACPE;
- Sertifikat ACPE, yang ditandatangani Ketua ACPECC dan Ketua IMC, dapat diperoleh setelah pertemuan ACPECC selanjutnya.

