



# KONSTRUKSI

Media Informasi & Komunikasi Direktorat Jenderal Bina Konstruksi Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat | Edisi 5 Tahun 2018

**KEMENTERIAN PUPR BANGUN KEMBALI  
KOTA LOMBOK MELALUI PELATIHAN  
TENAGA KERJA KONSTRUKSI**

**TOL TRANS-SUMATERA,  
PENGUNGKIT EKONOMI DAN  
DAYA SAING BANGSA**

## **SERTIFIKASI TENAGA KONSTRUKSI**

**TINGKATKAN DAYA SAING JASA KONSTRUKSI  
INDONESIA DI MANCANEGERA**

### 3 | BERITA UTAMA

Sertifikasi Tenaga Konstruksi Tingkatkan Daya Saing Jasa Konstruksi Indonesia di Mancanegara



#### BERITA UTAMA

- 5 | Dirjen Bina Konstruksi :  
"Untuk Membangun Kembali Masyarakat Pasca Bencana, Utamakan Kualitas Jangan Hanya Kuantitas"

#### LIPUTAN KHUSUS

- 8 | Kementerian PUPR Bangun Kembali Kota Lombok Melalui Pelatihan Tenaga Kerja Konstruksi
- 10 | Kementerian PUPR Lakukan Uji Kompetensi dan Sertifikasi Operator Crawler Crane
- 12 | Tol Trans – Sumatera, Pengungkit Ekonomi dan Daya Saing Bangsa
- 14 | FY2018 Special Course on MLIT Training Program for the Proper Development of the Construction Industries in Asian Countries:  
Pembangunan Infrastruktur dengan Melibatkan Prinsip Triple Helix
- 16 | Uji Kompetensi dan Sertifikasi 717 Pekerja Konstruksi Pada Proyek Pembangunan Tol Trans-Sumatera

#### BERITA TERKINI

- 18 | Berjuta Harapan Jadi Tukang Bangunan dari Balik Jeruji Besi
- 20 | Langkah-Langkah Kunci Tata Kelola Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha
- 22 | Mengeksplorasi Lebih Jauh Skema KPBU Availability Payment "Pemahaman, Potensi Implementasi dan Model Finansial"
- 26 | Pembangunan Infrastruktur Perlu Tenaga Ahli Spesifikasi Konstruksi Jalan dan Jembatan
- 28 | Kebijakan dan Kelayakan
- 30 | Penjaminan Mutu Sertifikasi Tenaga Kerja Konstruksi
- 32 | Analisis Pengenaan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Pada Layanan Penyelenggaraan Jasa Konstruksi

Salam Pembuka!

Kobaran semangat ASIAN GAMES 2018 belum pudar meski perhelatannya telah usai akhir September lalu. Indonesia, kembali bergemuruh dengan adanya ASIAN PARA GAMES 2018 yang diselenggarakan pada 6 Oktober – 13 Oktober 2018 lalu. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, kembali dipercaya untuk mempersiapkan venue kegiatan ASIAN PARA GAMES 2018. Berbagai Fasilitas, sarana dan prasarana pendukung untuk atlet dan pengunjung disabilitas di perbaiki untuk mempermudah mobilitas mereka.

Tidak mau ketinggalan, dalam Edisi ke Lima Tahun 2018 ini Buletin Direktorat Jenderal Bina Konstruksi Kementerian PUPR pun turut bersemangat memberikan pembinaan bagi tenaga kerja konstruksi Indonesia di seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, seperti melakukan sertifikasi kepada kurang lebih 7.000 tenaga kerja konstruksi di Wilayah Jakarta, Banten dan Jawa Barat. Hal ini juga merupakan amanah langsung oleh Bapak Presiden RI untuk mempersiapkan pengembangan sumber daya manusia termasuk di bidang konstruksi.

Selain di Jakarta, Ditjen Bina Konstruksi juga melakukan kegiatan serupa untuk sekitar 700 orang tenaga kerja konstruksi yang bekerja di proyek pembangunan jalan tol Trans Sumatera di Provinsi Lampung. Pembinaan kompetensi merupakan salah satu cara untuk mempersiapkan tenaga kerja konstruksi Indonesia agar mampu bersaing dengan tengah persaingan global. Bekerjasama dengan Direktorat Jenderal Pemasarakatan melalui Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia, Direktorat Jenderal Bina Konstruksi Kementerian PUPR melatih 100 warga binaan lembaga pemasarakatan di LP Cipinang kelas I Jakarta. Meski bukan yang pertama kali, namun kegiatan ini mengalami peningkatan jumlah peserta dimana sebelumnya hanya diikuti oleh 30 orang warga binaan.

Pada edisi kali ini pula, Tim Redaksi memberikan tambahan bacaan bagi para pembaca Buletin Konstruksi Indonesia dengan memberikan informasi tentang tata kelola kerjasama pemerintah dan badan usaha seperti skema, prinsip dan langkah-langkah kunci dalam tata kelola KPBU. Mengeksplorasi skema KPBU melalui Available Payment juga bisa menjadi tambahan informasi pembaca setia buletin Konstruksi Indonesia.

Selanjutnya, tulisan laporan investigatif bagaimana kiprah Ditjen Bina Konstruksi yang turut menjadi bagian dari rehabilitasi dan rekonstruksi pasca Gempa di provinsi Nusa Tenggara Barat jangan sampai dilewatkan. Kami juga menyiapkan suguhan ringan tentang kebijakan dan kelayakan Aparatur Sipil Negara, penjaminan mutu sertifikasi tenaga kerja konstruksi, dan lain sebagainya. Semoga dengan bacaan-bacaan menarik ini dapat menambah informasi terutama tentang perkembangan konstruksi di Indonesia. Selamat Membaca...!

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

# SERTIFIKASI TENAGA KONSTRUKSI TINGKATKAN DAYA SAING JASA KONSTRUKSI INDONESIA DI MANCANEGERA

Presiden RI Joko Widodo pada awal September 2018 lalu mengatakan bahwa keberhasilan dalam penyelenggaraan Negara dan Pemerintahan ditentukan oleh keberhasilan dalam membangun manusia Indonesia yang berkualitas, yaitu manusia yang mampu belajar sepanjang hayat agar dapat menyesuaikan diri dengan zaman yang berubah serba cepat. Hal tersebut sejalan dengan tahapan besar kedua yang akan dilakukan pemerintah, yaitu membangun sumber daya manusia (SDM), setelah tahapan besar pertama berupa pembangunan infrastruktur telah dimulai.

Menurut Presiden, fondasi-fondasi untuk meningkatkan daya saing bangsa itu kuncinya ada di SDM. "Kita ini memiliki kapasitas terpendam. Punya kekuatan terpendam tapi belum dibangkitkan. Jangan dipikir anak kita kalah dengan bangsa lain, contohnya saja prestasi atlet-atlet Indonesia di Asian Games 2018 yang jauh melampaui target yang diberikan, yaitu menduduki peringkat empat dalam perolehan medali", ujar Presiden RI.

Sejalan dengan arahan Presiden RI tersebut, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) melalui Ditjen Bina Konstruksi kembali menyelenggarakan pelatihan dan sertifikasi pekerja konstruksi tingkat terampil yang diikuti

**Terbukti sebanyak 400 tenaga kerja konstruksi Indonesia yang sudah bersertifikat dapat bekerja dalam proyek infrastruktur di Aljazair dalam pembangunan rumah dan jalan.**

sebanyak 7.687 peserta. Pekerja konstruksi yang mengikuti sertifikasi kali ini yaitu tukang, mandor, drafter, surveyor, pelaksana dan pengawas proyek. Diharapkan dengan adanya kegiatan ini akan menjadi pendorong kualitas dan kuantitas tenaga kerja konstruksi bersertifikat yang hingga saat ini baru sekitar 6 % dari total 7 juta tenaga kerja konstruksi.

Sekretaris Jenderal Kementerian PUPR Anita Firmanti saat mewakili Men-

teri PUPR Basuki Hadimuljono membuka acara Percepatan Sertifikasi Tenaga Kerja Konstruksi dan Bimbingan Teknis Keahlian Konstruksi Tahap II Tahun 2018 di Kantor Balai Jasa Konstruksi Wilayah Jakarta, Senin (3/10/2018), mengatakan peningkatan tenaga konstruksi yang bersertifikat merupakan salah satu tantangan pembinaan jasa konstruksi ke depan.

"Tantangan utama pembangunan infrastruktur saat ini adalah peningkatan daya saing dan keunggulan kompetitif pada sektor konstruksi. Untuk menjawab tantangan tersebut perlu peran aktif pemangku kepentingan jasa konstruksi untuk sinergikan kekuatan nasional dalam rangka pertahankan pasar nasional dan merebut pasar konstruksi regional," ujar Anita.

Sertifikasi tenaga konstruksi juga bertujuan agar tenaga kerja konstruksi memiliki daya saing dalam kompetisi global. Diharapkan seluruh pekerja konstruksi Indonesia harus mengikuti uji kompetensi dan sertifikasi, agar terjamin kualitas pekerjaannya dan disiplin mengikuti Standar Operasional Prosedur (SOP) sehingga memenuhi standar mutu internasional.

Pada kesempatan yang sama, Dirjen Bina Konstruksi Kementerian PUPR Syarif Burhanuddin mengatakan sertifikasi tenaga



# BERITA UTAMA

konstruksi yang selama ini terus didorong Kementerian PUPR telah terbukti diakui di tingkat Internasional. “Terbukti sebanyak 400 tenaga kerja konstruksi Indonesia yang sudah bersertifikat dapat bekerja dalam proyek infrastruktur di Aljazair dalam pembangunan rumah dan jalan. Semuanya itu merupakan hasil sertifikasi yang dilakukan Kementerian PUPR dan Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi (LPJK),” ujar Syarif.

Selain merupakan amanat Undang-Undang Jasa Konstruksi Nomor 2 Tahun 2017 Pasal 70 yang mengatur bahwa setiap pekerja konstruksi yang bekerja di sektor



konstruksi wajib memiliki sertifikat kompetensi kerja, sertifikasi juga diperlukan untuk mengurangi resiko kecelakaan kerja konstruksi yang diakibatkan oleh kurang terampilnya SDM yang ada.

“Sertifikat membuktikan bahwa tenaga kerja kita itu kompeten dibidangnya. Sehingga kualitas pekerjaan yang kita harapkan bisa terjamin. Kita memerlukan program percepatan perogram sertifikasi yang bukan hanya dilakukan oleh Balai di Jakarta saja, tetapi di seluruh balai yang ada di Indonesia bekerjasama dgn LPJKN dan LPJKP di setiap provinsi,” kata Syarif.

Ketua Penyelenggara yang juga sebagai Kepala Balai Jasa Konstruksi Wilayah III Jakarta, Riky Aditya Nazir menyebutkan bahwa sertifikasi tersebut diselenggarakan di 110 Lokasi Proyek dari tanggal 17 September s/d 5 Oktober 2018 di wilayah DKI Jakarta, Jawa Barat, dan Banten sebanyak dua tahap. Kegiatan ini juga diikuti pekerja konstruksi yang bekerja pada sejumlah proyek Padat Karya Kementerian PUPR dan sejumlah tenaga Pemeliharaan Prasarana dan Sarana Umum (PPSU) dari setiap Kelurahan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta.

Selain sertifikasi, juga diselenggarakan pelatihan Bimtek Keahlian Konstruksi

yang diikuti oleh 429 orang peserta dari Kementerian PUPR maupun perusahaan konstruksi. Bimtek dengan materi 4 bidang keahlian konstruksi yaitu, Manajemen Konstruksi (MK), Administrasi Kontrak (AK), Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3), serta Beton Pracetak Prategang Jalan Layang/Elevated.

Hadir pada kesempatan tersebut Direktur Bina Investasi Infrastruktur Masrianto, Direktur Bina Penyelenggaraan Jasa Konstruksi Sumito, Direktur Bina Kelembagaan dan Sumber Daya Jasa Konstruksi Bastian Sodunggaron Sihombing, Direktur Bina Kompetensi dan Produktivitas Konstruksi Ober Gultom, Direktur Kerjasama dan Pemberdayaan Dewi Chomistriona, dan Kepala Biro Komunikasi Publik Endra S. Atmawidjaja.

Kegiatan ini juga diikuti pekerja konstruksi yang bekerja pada Proyek-Proyek Padat Karya Kementerian PUPR (Program KOTAKU dan PISEW di Provinsi DKI Jakarta, Banten, dan Jawa Barat). Selain itu pada kegiatan ini juga diikuti tenaga Pemeliharaan Prasarana dan Sarana Umum (PPSU) dari setiap Kelurahan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Adapun rincian pesertanya adalah sebagai berikut :

- Peserta Sertifikasi Tenaga Terampil Konstruksi dari Proyek APBN Internal PUPR Termasuk Program Padat Karya di wilayah Provinsi DKI Jakarta, Banten dan Jawa Barat sebanyak : 2.740 Peserta;
- Peserta Sertifikasi Tenaga Kerja Terampil dari Proyek Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) sebanyak 992 Peserta;
- Peserta Sertifikasi Tenaga Kerja Terampil dari Proyek APBD DKI Jakarta, Jawa Barat, dan Banten sebanyak 1.254 Peserta;
- Peserta Sertifikasi Tenaga Kerja Terampil dari Proyek Swasta di DKI Jakarta, Jawa Barat, dan Banten sebanyak 232 Peserta;
- Peserta Sertifikasi Tenaga Kerja Terampil dari Petugas Penanganan Prasarana Sarana Umum (PPSU) di setiap Kelurahan di Provinsi DKI Jakarta sebanyak 1.000 Peserta;
- Peserta Sertifikasi Tenaga Kerja Terampil Petugas Pemeliharaan dan Operasional Infrastruktur ke PU an Kota Tangerang sebanyak 540 Peserta;
- Peserta Bimbingan Teknis Keahlian Konstruksi sebanyak 429 Peserta;
- Peserta Sertifikasi Ahli Muda (SKA) Muda Fresh Graduate dari Perguruan Tinggi (baik hasil dari SIBIMA dan yang belum melalui SIBIMA) dari Perguruan Tinggi di DKI Jakarta, Jawa Barat, dan Banten direncanakan sebanyak 500 Peserta.\*

# DIRJEN BINA KONSTRUKSI : “UNTUK MEMBANGUN KEMBALI MASYARAKAT PASCA BENCANA, UTAMAKAN KUALITAS JANGAN HANYA KUANTITAS”

✍️ Indri Eka Lestari

**D**irektur Jenderal Bina Konstruksi Syarif Burhanuddin di dampingi oleh Direktur Kerjasama dan Pemberdayaan Dewi Chomistrina, Kepala Balai Jasa Konstruksi Wilayah IV Surabaya Edi Irwanto dan Kepala Balai Material dan Peralatan Konstruksi Tolhas Sidabutar melakukan tinjauan di *workshop* pembuatan panel yang menjadi material pembangunan RISHA oleh PT Istaka Karya (Persero) pada Jumat (05/10) di Sumbawa.

Syarif menyampaikan agar produk-produk yang dihasilkan PT Istaka Karya (Persero) sesuai dengan standar mutu yang ada. Jangan sampai karena kebutuhan yang tinggi produk yang dihasilkan menjadi asal-asalan.

Pemerintah membangun kembali untuk masyarakat pasca bencana gempa, terutama sarana dan prasarana mereka, harus berikan yang terbaik. Utamakan kualitas jangan hanya kuantitas.

“Kita membangun kembali untuk masyarakat pasca bencana gempa, terutama sarana dan prasarana mereka, harus berikan yang terbaik. Utamakan kualitas jangan hanya kuantitas. Produk-produk yang sudah siap sebaiknya segera dikerjakan pembangunannya agar minat masyarakat ikut bertambah untuk menggunakan RISHA.

Dengan adanya contoh nyata dari program RISHA ini diharapkan yang lainnya mengikutinya.” Ungkap Syarif

Pada lokasi yang sama juga dilaksanakan Pelatihan dan Uji Sertifikasi tenaga kerja terampil konstruksi oleh Kementerian PUPR melalui Balai Jasa Konstruksi Wilayah IV Surabaya Ditjen Bina Konstruksi kepada



# BERITA UTAMA

50 peserta yang berasal dari masyarakat Pato Tano Sumbawa dan TNI. Para peserta mendapat arahan langsung oleh asesor dari LPJK Provinsi Nusa Tenggara Timur.

Bencana alam gempa tektonik yang melanda Kota Lombok dan sekitarnya membuat masyarakat mengalami kerugian baik materil maupun non materil. Tercatat

di wilayah Sumba sendiri sebanyak 2.353 rumah rusak di Sumbawa akibat gempa. Solusi yang ditawarkan pemerintah untuk membangun RISHA yaitu rumah instan



sederhana dan sehat yang sudah teruji mampu menahan gempa.

Seperti cerita Pak Hernan (55), salah satu masyarakat Sumbawa yang rumahnya mengalami kerusakan. Pak Hernan ingin mempelajari lebih dalam tentang teknologi RISHA ini. Meskipun bahan terkesan ringan, namun kokoh terutama dalam menghadapi gempa, hal tersebut menarik perhatiannya. Berbekal dari pengalaman yang sudah ia peroleh sebagai tenaga kerja konstruksi Pak Hernan berharap mampu membangun rumah yang aman dan nyaman bagi keluarga dan masyarakat Kota Sumbawa yang rawan gempa.



Di lokasi yang sama juga dilaksanakan Pelatihan dan Uji Sertifikasi tenaga kerja terampil konstruksi oleh Kementerian PUPR melalui Balai Jasa Konstruksi Wilayah IV Surabaya kepada 50 peserta yang berasal dari masyarakat Pato Tano Sumbawa dan TNI.

Menurut Budi, seorang Aplikator PT Istaka Karya, dalam satu hari *workshop* ini mampu menghasilkan 80 panel dengan pengerjaan tim yang beranggotakan 4 orang. PT Istaka Karya (Persero) sendiri berharap para tenaga kerja terampil yang lulus dalam pelatihan ini dapat bergabung dengan PT Istaka Karya (Persero) untuk bisa bersama-sama memenuhi kebutuhan panel yang diperlukan dalam pembangunan RISHA.

Para Calon Pegawai Negeri Sipil (CPNS) Kementerian PUPR yang sebelumnya di berangkatkan untuk menjadi instruktur program RISHA ini juga berkesempatan bertemu dengan Dirjen Bina Konstruksi Syarif Burhanuddin. CPNS ini merupakan bagian dari program Kementerian yang mem-berangkatkan 400 CPNS di akhir Agustus 2018 lalu. Menurut CPNS ini banyak warga yang ingin menggunakan teknologi tersebut. Namun, masih terkendala pada pembiayaan, pengiriman bahan material dan peralatan serta tenaga kerja konstruksi.

"Kendala-kendala yang ada dilapangan



harus segera dilaporkan agar bisa mendapat solusi secepatnya. Jangan lupa untuk selalu mensosialisasi program RISHA ini dan menjadi wakil pemerintah bagi masyarakat." Jelas Syarif

Syarif menambahkan pemantauan data juga harus terus dilakukan. Panel-panel yang sudah siap agar segera di kirimkan pada titik-titik lokasi yang sudah di tentukan. Koordinasi dan komunikasi juga

harus terus terjalin agar mampu menyelesaikan target yang sudah di tentukan.

Diharapkan secepatnya pembangunan RISHA ini segera direalisasikan agar masyarakat yang tinggal di daerah rawan gempa bisa merasa lebih aman. Peran aktif masyarakat juga sangat penting untuk bersama-sama membangun kembali kenyamanan dan mengurangi trauma yang akibat gempa.\*

# Kementerian PUPR Bangun Kembali Kota Lombok Melalui Pelatihan Tenaga Kerja Konstruksi



Indri Eka Lestari

Pasca Gempa Tektonik yang melanda Lombok pada bulan Juli lalu yang menyebabkan ribuan masyarakat harus kehilangan tempat tinggal, Pemerintah melalui Kementerian PUPR terus melakukan berbagai langkah nyata untuk memberikan solusi bagi masyarakat. Salah satu upaya nyata tersebut yaitu pembangunan rumah instan sederhana dan sehat (RISHA). Hingga berita ini diturunkan, berdasarkan hasil sementara kebutuhan unit RISHA untuk fasos, fasum, dan rumah tinggal, telah berhasil dibuat lebih dari 90.000 unit RISHA.

Melihat banyaknya pembangunan tersebut Masyarakat Lombok dan sekitarnya tidak mau tinggal diam. Sebanyak 560 masyarakat yang berasal dari Kota Mataram, Kabupaten Lombok Utara, Lombok Barat, Lombok Timur, Lombok Tengah, Sumbawa, dan Sumbawa Barat bersama TNI dan para CPNS Kementerian PUPR mengikuti Kick Off Pelatihan Tenaga Terampil Konstruksi Bidang Pembesian, Bidang beton dan Installer pada program rumah instan sederhana dan sehat, pada Kamis (04/10) di Lombok.

"Dengan menggunakan teknologi RISHA waktu pembangunan instalasi sepuluh kali lebih cepat, dan menggunakan tenaga kerja



konstruksi yang juga lebih sedikit yaitu hanya memerlukan 4 orang pekerja". Ujar Direktur Jenderal Bina Konstruksi Kementerian PUPR Syarif Burhanuddin yang memberikan sambutan dalam acara Kick Off ini.

Syarif menambahkan, melalui teknologi ini kualitas mutu lebih terjamin, terukur dan terkonsentrasi pada proses produksinya. Konsumsi bahan material juga lebih

hemat sekitar 60% sehingga lebih ramah lingkungan. Pembangunannya bisa dikembangkan secara horizontal maupun vertikal hingga dua lantai. Menilik pada peta zonasi gempa terbaru tahun 2017, wilayah Pulau Lombok dan Sumbawa masuk dalam zona paling rawan. Rumah Instan Sederhana dan Sehat ini cocok dengan kondisi Kota Lombok yang rawan gempa, karena

teknologi ini lebih tahan terhadap gempa. Selain itu, penggunaan teknologi RISHA dapat mendorong terbukanya peluang lapangan pekerjaan baru bagi UKM terutama di sektor industri komponen bahan bangunan.

RISHA merupakan teknologi rumah tahan gempa yang dikembangkan oleh para peneliti di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Tidak seperti rumah pada umumnya, RISHA menggunakan sistem pembangunan secara *knock down* terdiri dari panel-panel pracetak sebagai komponen struktural yang dapat dirakit menjadi bangunan rumah.

Setelah program pembangunan sudah ada, permasalahan selanjutnya adalah tenaga kerja konstruksi dan material /rantai pasok pendukung. Untuk itu, di hari yang sama Dirjen Bina Konstruksi meninjau langsung pembuatan rangka panel dan *batching plant* milik PT Waskita Precast. Dalam kunjungannya Syarif mengatakan untuk *pre-cast* yang sudah siap untuk digunakan agar segera di kirim ke lokasi-lokasi yang membutuhkan agar pekerjaan pembangunan RISHA ini bisa dikerjakan secepatnya.



Surabaya Ditjen Bina Konstruksi Edi Irwanto mengatakan bahwa kegiatan ini merupakan pemenuhan tenaga kerja terampil konstruksi dan rantai pasok material dan peralatan. Hal ini sejalan dengan amanah Undang-Undang No 2 Tahun 2017, dimana para pekerja konstruksi yang bekerja pada proyek konstruksi adalah tenaga kerja yang berkompeten dan memiliki sertifikat.

“Metode yang dilakukan pada pelatihan ini menggunakan sistem cluster yaitu sistem pembekalan yang dilakukan oleh assesor yang telah berpengalaman di bidang pembangunan sistem RISHA. Dengan dua kate-

bersama dalam kegiatan ini Staf Ahli Menteri Bidang Keterpaduan Pembangunan Ghazi Ghazali, Plt. Kepala Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian PUPR Lukman Hakim dan Prof. Arief Sabarudin Kepala Pusat Litbang Pemukiman Kementerian PUPR, Direktur Kerjasama dan Pemberdayaan Ditjen Bina Konstruksi Dewi Chomistriana, Ketua LPJK Provinsi NTB dan Kepala Dinas PUPR se-Kota Lombok.

Pada kesempatan ini pula, Dirjen Bina Konstruksi Syarif Burhanudin di dampingi oleh Direktur Kerjasama dan Pemberdayaan Dewi Chomistriana bertemu dengan Bupati Sumbawa Barat H.W. Musyafirin, yang membahas tentang percepatan pelatihan tenaga kerja terampil konstruksi. Pemerintah Sumbawa Barat menyampaikan apresiasi dan terima kasih atas bantuan yang diberikan Kementerian PUPR terutama dalam membangun rumah tahan gempa RISHA.

“Diharapkan pelatihan yang diberikan oleh CPNS Ditjen Bina Konstruksi yang telah mensosialisasikan dan bekerja sebagai instruktur kepada masyarakat sekitar Sumbawa Barat, memberikan manfaat yang tidak hanya jangka pendek tapi juga jangka panjang bahkan hingga seterusnya.” Tutup W Musyafirin.

Di masa mendatang kerjasama antara pemerintah pusat, pemerintah daerah, asosiasi dan swasta terus dilakukan dan diharapkan masyarakat yang turut aktif dalam program ini tidak hanya mengikuti program pelatihan namun juga uji kompetensi dan uji sertifikasi hingga mendapatkan sertifikasi kompetensi. Lebih jauh lagi, diharapkan pada akhirnya sertifikat ini akan meningkatkan kesejahteraan dan nilai perekonomian wilayah Lombok dan sekitarnya, mengembalikan senyum dan kebahagiaan bangsa Indonesia.\*

## Sebanyak 560 masyarakat bersama TNI dan para CPNS Kementerian PUPR mengikuti *Kick Off* Pelatihan Tenaga Terampil Konstruksi Bidang Pembesian, Bidang beton dan Installer

gori yaitu kategori produksi yang terdiri dari tukang besi dan tukang beton dan kategori instalasi atau installer” Ungkap Edi

Kegiatan ini merupakan inisiasi Kementerian PUPR melalui Balai Jasa Konstruksi Wilayah IV Surabaya dan Direktorat Kerjasama dan Pemberdayaan Ditjen Bina Konstruksi bersama Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Nasional (LPJKN) melalui LPJK Provinsi NTB, serta Pemerintah Daerah Provinsi Nusa Tenggara Barat. Turut hadir

“Tidak lupa untuk dicek kembali apa saja yang perlu dievaluasi, sehingga kekurangan-kekurangannya bisa langsung diketahui. Seperti sekarang panel-panel ini sudah siap seharusnya bisa langsung di kirim ke lapangan, panel-panel lain yang sedang dikerjakan kan perlu tempat jadi bisa ada *space* juga untuk itu” Ujar Syarif.

Kepala Balai Jasa Konstruksi Wilayah IV

# Kementerian PUPR Lakukan Uji Kompetensi dan Sertifikasi Operator *Crawler Crane*



✍️ Indri Eka Lestari

Pembangunan infrastruktur menjadi salah satu prioritas Pemerintah yang menjadi pendorong laju pertumbuhan ekonomi, baik lokal, regional, maupun nasional. Kita menyadari sepenuhnya bahwa infrastruktur yang handal merupakan kunci utama dalam meningkatkan daya saing Indonesia. Untuk dapat melaksanakan Pembangunan Infrastruktur, diperlukan sektor jasa konstruksi yang handal, sedangkan sektor jasa konstruksi yang handal sangat dipengaruhi oleh berbagai aspek, salah satunya material dan peralatan.

Dari sisi peralatan, patut diakui hingga saat ini Indonesia tertinggal dari segi tenaga kerja konstruksi terutama operator

alat berat. Operator alat berat merupakan bagian penting dalam pekerjaan bidang konstruksi, karenanya seorang operator alat berat juga harus memiliki sertifikat khusus dan ini yang menjadi permasalahan lainnya. Mengingat di Indonesia saat ini belum ada operator alat berat khusus yang dapat mengoperasikan teknologi alat berat konstruksi selain *crane*.

Operator alat berat merupakan tenaga kerja konstruksi yang *central* dalam pelaksanaan pembangunan infrastruktur. Sayangnya, di Indonesia tenaga kerja konstruksi operator masih sedikit. Meski memiliki kemampuan dan pengalaman namun masih sedikit yang memiliki sertifikat dan tergolong tenaga kerja ahli.

Padahal, di lapangan tenaga kerja ahli terutama operator *crawler crane* dan teknisi *prestressing equipment* sangat diperlukan.

“Ibarat berkendara, banyak yang bisa berkendara di jalan raya, namun belum semua yang memiliki surat ijin berkendara. Pengalaman dan kemampuan dalam mengoperasikan alat berat yang Bapak-Bapak miliki juga harus disertai dengan surat ijin atau sertifikat” demikian disampaikan Direktur Jenderal Bina Konstruksi yang diwakili Sesditjen Bina Konstruksi Yaya Supriyatna Sumadinata saat membuka acara Uji Kompetensi dan Sertifikasi Operator *Crawler Crane* dan Teknisi *Prestrsing Equipment* bekerjasama dengan Asosiasi Perusahaan Pracetak dan Prategang Indonesia (AP3I), Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Provinsi DKI Jakarta, dan PT. Superkrane Mitra Utama dan PT. WIKA Beton, pada Rabu (19/09) di Jakarta.

Yaya menambahkan bahwa sertifikat adalah bentuk pengakuan dari kemampuan dan keterampilan kerja tenaga kerja konstruksi. Manfaat dari sertifikat akan terasa saat pekerjaan konstruksi mengalami masalah, tenaga kerja konstruksi akan dilindungi oleh aturan, yaitu Undang-Undang No 2 Tahun 2017 Tentang Jasa Konstruksi.



Produk-produk beton pracetak telah banyak digunakan dalam proyek-proyek konstruksi seperti konstruksi layang baik tol maupun non tol, jembatan, bangunan huni, hingga gedung-gedung pencakar langit. Produk prategang (*Prestressing*) merupakan metode meningkatkan kekuatan struktur beton, telah banyak digunakan dalam konstruksi layang (*elevated construction*). Dengan metode ini dapat diperoleh plat beton yang kuat, ramping, dan efisien jika dibandingkan dengan konstruksi tanpa prategang.

“Mau tidak mau, suka atau tidak suka konstruksi beton sudah memberikan banyak kemudahan bagi pembangunan infrastruktur di Indonesia selain karena mutu dan keandalan yang lebih terjamin, produk konstruksi beton mampu menghemat waktu dan biaya sehingga pekerjaan konstruksi bisa selesai tepat waktu.” Ucap Yaya

Diikuti oleh 57 (lima puluh tujuh) orang peserta, dengan rician 14 (empat belas) orang peserta uji Operator *Crawler Crane*

## Operator alat berat merupakan tenaga kerja konstruksi yang *central* dalam pelaksanaan pembangunan infrastruktur. Sayangnya, di Indonesia tenaga kerja konstruksi operator masih sedikit.

dan 43 (empat puluh tiga) orang peserta uji Teknisi *Presstressing Equipment*. Para peserta yang dinyatakan lulus berhak mendapatkan Sertifikat Kompetensi Terampilan tingkat I hingga III. Dalam penyelenggaraan

PT Superkrane Mitra Utama merupakan salah satu Kontraktor Heavy Lifting yang sudah berpengalaman di pengangkatan Girder, proyek-proyek signifikan PUPR seperti Ruas LRT Adhi Karya, beberapa ruas Tol Sumatera-Waskita, Proyek Tol WIKA, dan lain-lain yang kesemuanya dilakukan tanpa ada major accident (kecelakaan fatal) berkat didukung Superkrane Lifting Management System yang memusatkan Aspek Safety (keselamatan) yang tinggi, teknologi peralatan yg canggih dan pekerja yang kompeten. Selain itu Superkrane telah memiliki Superkrane Training Center sendiri yang telah dibangun beberapa tahun untuk mendukung Sistem Manajemen dari Perusahaan dalam hal kompetensi dan development pekerja. Berdasarkan pertimbangan tersebut, Kementerian PUPR bersama AP3I memilih Superkrane sebagai Mitra kerjasama dalam Uji Sertifikasi Operator Crawler Crane.

Pada hari yang sama, Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat diwakili oleh Kepala Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian PUPR Lukman Hakim membuka Pameran *Concrete Show South East And Construction Indonesia 2018*, pada Rabu (19/09) di Jakarta.

Dalam sambutannya Lukman mengatakan bahwa masifnya pembangunan infrastruktur, membutuhkan dukungan pasokan material konstruksi dalam volume yang besar. Konstruksi beton masih menjadi material konstruksi utama karena menjadi bahan baku yang relative mudah tersedia, mutu yang dapat di desain, mudah dibentuk, tahan terhadap suhu tinggi dan lingkungan yang agresif.

“Teknologi beton diharapkan lebih mudah dikerjakan, lebih kuat, lebih awet namun tetap ekonomis dan ramah lingkungan. Untuk itu Kementerian PUPR melalui Badan Penelitian dan Pengembangan (Balitbang) melakukan riset untuk memanfaatkan bahan baku lokal, limbah produksi atau daur ulang material.” Tutup Lukman.\*



kegiatan ini, Ditjen Bina Konstruksi melalui Balai Material dan Peralatan Konstruksi bekerjasama dengan AP3I, PT Super Krane Mitra Utama dan PT Wika Beton. Kerjasama tersebut mencakup penyediaan alat-alat pendukung dalam kegiatan uji, maupun untuk peserta uji itu sendiri.



# Tol Trans – Sumatera, Pengungkit Ekonomi dan Daya Saing Bangsa

✍ Hari Mahardika

Infrastruktur memegang peranan penting untuk mendorong pertumbuhan perekonomian bangsa dan untuk menjamin ketersediaan sarana prasarana maupun transportasi bagi masyarakat. Sarana dan prasarana fisik seperti jalan, jembatan, bendungan, bangunan gedung dan perumahan merupakan bagian penting dalam sistem pelayanan masyarakat. Salah satu yang memegang peranan penting bagi kehidupan masyarakat, terutama di era modern ini yaitu jalan tol.

Jalan tol atau jalan bebas hambatan berfungsi sebagai prasarana yang disediakan oleh Pemerintah untuk mempercepat dan memudahkan masyarakat dalam mencapai tujuan atau kota tertentu. Jalan tol sangat penting bagi masyarakat misalnya kendaraan-kendaraan pengangkut logistik yang memerlukan akses darat, sebelum adanya jalan tol, mobilitas kendaraan di Indonesia yang padat sering menyebabkan kendaran logistik datang terlambat dan berdampak pada tingginya harga operasional yang pada gilirannya menyebabkan tingginya harga dipasaran.

Salah satu wilayah di Indonesia yang kini menjadi perhatian pemerintah adalah Pulau Sumatera, disana nilai pertumbuhan

perlahan membaik dengan dibangun jalan tol Trans Sumatera. Dengan adanya pembangunan jalan tol kenaikan pada pertumbuhan ekonomi masyarakat khususnya wilayah Sumatera bisa lebih ekonomis daripada sebelumnya. Meski perkembangan ekonomi di Sumatera tak sepesat dibandingkan dengan yang ada di pulau Jawa, namun hal ini menjadi solusi agar harga-

harga kebutuhan masyarakat di pasaran, secara bertahap, sama dengan di Pulau Jawa.

Sesuai dengan Rencana proyek Strategis Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), Tol Sumatera merupakan tulang punggung pengembangan wilayah di Sumatera yang terdiri dari 6 Wilayah Pengembangan Strategis (WPS) di Pulau Sumatera yakni Sabang-



Banda Aceh - Langsa, Medan-Tebing Tinggi - Dumai-Pekanbaru, Batam-Tanjung Pinang, Sibolga - Padang- Bengkulu, Jambi-Palembang-Pangkal Pinang - Tanjung Pandan, dan Merak - Bakauheni- Bandar Lampung - Palembang-Tanjung Api - Api.

Oleh karena itu, saat ini Pemerintah telah membangun proyek pembangunan fisik Jalan Tol Trans - Sumatera ruas Bakauheni-Terbanggi Besar di Lampung sepanjang 140 km yang telah mencapai di atas 60% (persen), sejumlah ruas yang akan selesai tahun ini di antaranya Bakauheni-Terbanggi Besar memiliki progres fisik 83,45%. Proyek ini ditarget selesai dan beroperasi pada Oktober 2018. Untuk membangun jalan tol ini membutuhkan total investasi yang mencapai Rp 16,8 triliun dan porsi modal atau ekuitas sudah 52% terpe-

nuhi. Pemenuhan ekuitas dilakukan melalui Penyertaan Modal Negara (PMN) pada tahun 2015/2016 sebesar Rp. 2,2 Triliun, serta melalui penerbitan obligasi Utama Karya secara bertahap sebesar Rp. 6,5 Triliun.

Proyek tersebut merupakan salah satu kolaborasi dari 4 Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yaitu PT PP (Persero) Tbk paket I pengerjaan jalan tol (Sidomulyo – Baka-

panjang 39,4Km yang terbagi dalam tiga (3) zona yang pembangunannya dilakukan secara bertahap. Zona 1 yang panjangnya mencapai 8,9 Km ini sudah diresmikan oleh Presiden RI pada tanggal 21 Januari 2018, dengan didampingi oleh beberapa Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Basuki Hadilumjono, dan Menteri BUMN, Rini Sumarno.



hauni), PT Waskita Karya Tbk (Persero) paket II pengerjaan jalan tol (Sidomulyo – Kota Baru), PT Adhi Karya (Persero) Tbk paket III pengerjaan tol (Kota Baru – Gunung Sugih), dan PT Wijaya Karya (Persero) Tbk Paket IV pengerjaan tol (Gunung Sugih – Terbanggi Besar) sebagai kontraktor. Pembangunan ruas tol mulai dari Seksi I hingga Seksi IV pembangunan konstruksi telah mencapai di atas 60 persen. Sedangkan pembebasan lahan pada ruas Bakauheni-Terbanggi Besar telah mencapai 90 persen.

Pemerintah saat ini terus bekerja secara masif untuk membangun Jalan Tol Trans - Sumatera. Salah satu yang infrastruktur jalan tol yang sedang *on the track* saat ini ialah pembangunan proyek ruas Jalan tol (Bakahauni – Sidomulyo), Provinsi Lampung yang nantinya tol ini akan menghubungkan wilayah kota besar seperti Palembang melalui konektivitas jalan tol. Bila jalur ini sudah selesai dikerjakan maka waktu yang ditempuh dari Bakauheni ke Palembang hanya kurang lebih 5 jam. Waktu tempuh itu 2 kali jauh lebih cepat bila menggunakan jalur nasional biasanya.

Pemerintah memperpercayakan paket pengerjaan tol Trans – Sumatera Bakahauni – Sidomulyo tersebut kepada PT. Pembangunan Perumahan (PP), PT. PP dipercaya untuk mengerjakan paket tol yang memiliki

Sedangkan Zona II dengan panjang 18,9 Km dan Zona III 11,6 Km, saat ini sedang *on the track* pengerjaan ruas jalannya. Jalan Tol ini merupakan bagian dari ruas Jalan Tol Trans Sumatera (Lampung – Aceh) yang termasuk dalam target pembangunan jalan tol sepanjang 1.800 Km hingga tahun 2019. Ruas ini akan menjadi jalan utama dari dan menuju Pelabuhan Bakauheni yang merupakan salah satu pelabuhan utama yang menghubungkan Jawa dengan Sumatera. Dengan terhubungnya dengan Pelabuhan Bakauheni keberadaan tol ini diharapkan dapat memperlancar distribusi dan menurunkan biaya logistik barang dan jasa antar wilayah.

Pembangunan paket pengerjaan tol (Sidomulyo – Bakahauni) dimulai pada pertengahan tahun 2016 dan untuk penyelesaian Tol Trans – Sumatera Sidomulyo – Bakahauni ditargetkan akan selesai dan siap beroperasi pada tahun akhir tahun 2018. Tujuan dari pembangunan jalan Tol Trans - Sumatera adalah untuk mempercepat mobilitas barang dan jasa antar pusat-pusat pertumbuhan ekonomi dan membangun keterkaitan antara pusat produksi (kawasan industri, pertambangan, perkebunan, pariwisata) dengan outlet-outlet (pelabuhan/bandara) di Pulau Sumatera sehingga mendorong pengembangan wilayah.

Melihat dari segi efisiensi jalan tol Trans – Sumatera Menteri Keuangan Republik Indonesia, Sri Mulyani mengatakan, pembangunan infrastruktur jalan tol Trans – Sumatera bisa menghemat biaya transportasi masyarakat hingga Rp 2,23 triliun per tahunnya. Bahkan, bisa menguntungkan usaha masyarakat di sekitarnya hingga Rp769,5 triliun. Ia menjelaskan jika melihat manfaat yang lebih luas lagi, masyarakat bisa menghemat biaya operasional yang sangat besar. Tol ini bisa beri keuntungan efisiensi kendaraan sekitar kurang lebih Rp 2,23 triliun per tahun.

*Project Manager* Zona I dan II PT. Pembangunan Perumahan (PP) Yusuf Luqman mengungkapkan pembangunan pada paket proyek toll wilayah (Sidomulyo – Bakauheni) ini dilakukan dengan pendekatan yang berbeda pada pembebasan lahannya, kehadiran tol di Pulau Sumatera yang memiliki potensi ekonomi yang besar diperlukan untuk mengurangi biaya logistik dan meningkatkan daya saing produk Indonesia. Ia juga memberi penjelasan bahwa saat ini sebagian besar jalan tol yang sedang di kerjakan oleh PT. PP pada paket ruas Bakauheni – Sidomulyo pembangunannya sudah sampai pada konstruksi beton rigid pada badan jalan. Selanjutnya ia menerangkan ada beberapa titik yang pekerjaannya terus dilakukan percepatan pada saat ini. Seperti pada STA 09 dusun PKS, jembatan di desa Pasuruan kecamatan Penengahan, lalu STA 23 di desa Palembang, Kalianda. STA 27 dan STA 30.

Terbangunnya infrastruktur Tol Sumatera diyakini akan memberikan dampak penganda atau *multiplier effect* pada daerah yang terlewati jalur Tol Sumatera dimaksud, Tol Tans Sumatera diharapkan membangkitkan ekonomi Sumatera terutama dalam hal penyumbang PDB nasional, meskipun jujur diakui bahwa potensi keuntungan *Internal Rate of Return* (IRR) masih sangat kecil, namun Tol Sumatera adalah kebutuhan yang tidak bisa ditunda lagi untuk meningkatkan daya saing ekonomi.

Tol Trans Sumatera diharapkan menjadi sebuah jalan yang diproyeksikan sebagai bagian dari *Asian Highway Network*. Akselerasi pembangunan Tol Trans - Sumatera diharapkan dapat mempercepat integrasi ekonomi dan konektivitas nasional yang akan menurunkan biaya logistik perindustrian, dan menumbuhkan pusat-pusat industri dan ekonomi baru, sekaligus meningkatkan daya saing regional sehingga mampu mengungkit pertumbuhan ekonomi regional sebagai perwujudan pembangunan inklusif.\*

*FY2018 Special Course on MLIT Training Program for the Proper Development of the Construction Industries in Asian Countries:*

## Pembangunan Infrastruktur dengan Melibatkan Prinsip Triple Helix

✍️ Dr. Yolanda Indah Permatasari, SE, MM

Jepang merupakan salah satu negara maju dengan laju pembangunan infrastruktur yang sangat pesat. Menurut *Global Competitiveness Index* Tahun 2017-2018, Jepang berada dalam urutan keempat dalam pembangunan infrastruktur. Untuk memperkenalkan praktik-praktik terbaik (*best practices*) dalam pengembangan industri konstruksi, Kementerian Pertanahan, Infrastruktur, Transportasi dan Pariwisata, Jepang (atau yang juga dikenal dengan *Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism/ MLIT*) menyelenggarakan program pelatihan yang diadakan pada tanggal 10-21 September 2018.

Acara pelatihan yang dilaksanakan selama kurang lebih dua minggu tersebut mengundang perwakilan dari negara-negara di Asia dengan tujuan untuk membagikan kebijakan, praktik, dan teknologi yang telah diterapkan di Jepang dalam rangka mendukung pengembangan industri konstruksi dan mendorong pembangunan infrastruktur yang berkualitas. Acara pelatihan dilaksanakan di *College of Land, Infrastructure, Transport and Tourism*, di Kodaira City, Tokyo, diikuti oleh 20 orang peserta yang berasal dari berbagai negara di Asia antara lain Indonesia, Bangladesh, Laos, Kamboja, Malaysia, Myanmar, Filipina, Singapura, Thailand, dan Vietnam. Rangkaian acara pelatihan dilaksanakan dengan metode *in-class training*, kunjungan lapangan (*site visit*) ke infrastruktur unggulan Jepang dan ke instansi-instansi terkait, serta presentasi oleh peserta.

Pada minggu pertama *training*, peserta diajak untuk menilik sejarah industri konstruksi di Jepang, serta sistem bisnis konstruksi di Jepang. Sejarah perkembangan bisnis konstruksi Jepang dipicu oleh pembangunan kembali pasca Perang Dunia ke-2 setelah hancur pada masa perang. Pada 24 Mei 1949, Pemerintah Jepang menerbitkan Undang-Undang tentang Bisnis Konstruksi yang bertujuan untuk memastikan pelaksanaan pekerjaan konstruksi dengan baik, dan kemudian mendorong bisnis konstruksi menjadi suatu industri. Dalam Undang-Undang ini, terdapat beberapa hal



Courtesy Call bersama Menteri Pertanahan, Infrastruktur, Transportasi, dan Pariwisata Jepang (Minister of Land, Infrastructure, Transportation, and Tourism / MLIT), Mr. Keiichi Ishii, dan Peserta Program Pelatihan MLIT Tahun 2018

utama yang diatur antara lain sistem perizinan yang memastikan perbaikan integritas bisnis konstruksi, sistem teknis yang memastikan teknologi konstruksi, rasionalitas kontrak yang memberikan perlindungan bagi pemilik dan subkontraktor, evaluasi bisnis yang tunggal, dan pengawasan yang dapat memberikan hukuman untuk memastikan efektivitas dari kepatuhan terhadap perjanjian awal. Industri konstruksi ini terus berkembang dan didukung dengan regulasi-regulasi terkait seperti Undang-Undang yang berkaitan dengan pelaksanaan proses lelang dan kontrak yang baik dan benar untuk pekerjaan umum (Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2000), serta Undang-Undang yang menjamin kualitas pada pekerjaan umum (Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2015).

Dalam rangka mempromosikan pembangunan infrastruktur berkualitas, Jepang mengatur sistem bisnis konstruksinya sedemikian rupa. Salah satu upaya yang dilakukan adalah menstandarkan sistem penjaminan untuk proyek-proyek pekerjaan umum, yaitu dengan memperkenalkan sistem penjaminan seperti jaminan lelang (*bid bond system*), jaminan kinerja (*performance bond system*), dan jaminan pembayaran awal (*advance payment guarantee*). Selain sistem penjaminan, Pemerintah juga memperkenalkan sistem kualifikasi untuk berpartisipasi dalam lelang pekerjaan umum. Sistem lelang yang digunakan

di Jepang dalam lelang pekerjaan umum adalah *general competitive bidding*, di mana sistem penilaian bidder didasarkan pada harga penawaran dan nilai evaluasi teknis.

Permasalahan yang dihadapi oleh negara Jepang dalam industri konstruksi ada kalanya tidak jauh berbeda dengan yang dihadapi oleh negara-negara berkembang, seperti keterbatasan lahan untuk pembangunan infrastruktur publik. Untuk mengatasi hal ini, Jepang menggalakkan penyesuaian tata guna lahan guna meningkatkan kualitas lingkungan hidup dan meningkatkan penggunaan lahan yang efisien. Upaya lain yang dilakukan Jepang adalah menginisiasi Undang-Undang mengenai Pembelian Lahan, yang mengatur ketentuan lahan yang akan dibeli oleh negara, yaitu: 1) harus ada kepentingan dan tujuan publik yang ingin dicapai; dan 2) kompensasi yang dapat dijustifikasi. Masyarakat yang terkena dampak pun dilindungi hukum dan mendapatkan kompensasi yang sebanding. Penurunan jumlah penduduk juga merupakan salah satu masalah yang dihadapi Jepang yang berakibat pada industri konstruksi adalah semakin berkurangnya jumlah pekerja konstruksi, dengan proporsi pekerja konstruksi usia di atas 55 tahun sebesar 34% dan usia di bawah 29 tahun sebesar 11%. Oleh karena itu, Jepang menginisiasi beberapa hal guna memastikan kualitas tenaga kerja, antara lain: memastikan tingkat upah yang adil; mengenalkan

sistem pengembangan karir di bidang konstruksi; serta aktivitas pengembangan yang melibatkan pemerintah dan swasta.

Pada pelatihan ini, kunjungan lapangan dilakukan pada minggu pertama dan minggu kedua. Salah satu infrastruktur unggulan Jepang yang dikunjungi adalah *link tunnel* antara terminal domestik dan terminal internasional Bandara Haneda, Tokyo yang disediakan agar penumpang transit dapat bergerak menuju terminal selanjutnya tanpa perlu melakukan pemeriksaan dan *check-in* kembali. Pelaksanaan konstruksi terowongan ini didukung dengan alat *Tunnel Boring Maching* (TBM) dengan diameter 11.93 meter. Konstruksi terowongan ini diharapkan dapat selesai sebelum Olympic Games Tokyo pada tahun 2020.

Selain Bandara Haneda, *Port of Tokyo* juga merupakan salah satu infrastruktur yang dikunjungi. Keunggulan *Port of Tokyo* salah satunya terdapat pada Tokyo Gate Bridge yang bertujuan untuk meningkatkan transportasi dalam pelabuhan, meningkatkan efisiensi logistik, dan mengurangi kepadatan lalu lintas dalam area pelabuhan. Dengan keterbatasan tinggi minimum jembatan dari permukaan laut (akibat tinggi kapal yang melintas) dan tinggi maksimum jembatan (akibat *airspace* karena lokasi yang dekat dengan Bandara Haneda), maka diperlukan metode konstruksi dan perencanaan khusus.

Belajar dari sejarah dan perkembangan Jepang dalam industri konstruksi menunjukkan bahwa kunci kesuksesan Jepang terletak pada penegakan hukum yang kuat melalui undang-undang guna mendukung segala kebijakan Pemerintah dalam meningkatkan kualitas industri konstruksi. Satu hal utama yang dapat digarisbawahi dari kegiatan pelatihan ini adalah dalam merancang suatu kebijakan, Pemerintah

Jepang menggunakan prinsip *triple helix*, yaitu melibatkan 3 (tiga) *stakeholder* kunci, yaitu Pemerintah, akademisi, serta praktisi industri. Dengan aplikasi prinsip tersebut, kebijakan yang diambil tentunya lebih tepat guna dan dapat menyertakan unsur inovasi baru. Prinsip *triple helix* itu juga diterapkan dalam pelatihan ini, yang mana unsur praktisi industri konstruksi, khususnya pihak swasta, juga dilibatkan dalam suatu pertukaran pikiran (*opinion exchange*). Salah satu topik utama yang didiskusikan adalah kunci kesuksesan dan tantangan dalam penerapan skema *Public-Private Partnership* (PPP) dalam pembangunan infrastruktur.

Seiring dengan penerapan prinsip *triple helix*, Jepang juga menginkorporasi perkembangan teknologi untuk mendukung industri konstruksi agar proses pelaksanaan konstruksi menjadi lebih efisien, terutama dari segi waktu dan tenaga kerja. Aplikasi teknologi ini juga merupakan upaya dalam menjamin kualitas konstruksi. Sebagai contoh, Jepang mulai menerapkan penggunaan *Building Information Modelling* (BIM) dan sistem lelang digital. Selain itu, kecerdasan buatan/*artificial intelligence* (AI) serta *augmented reality* (AR) mulai dikembangkan. Kedepannya, proses evaluasi pengadaan tidak perlu dilakukan, karena AI akan memilih kontraktor yang paling tepat untuk proyek.

Bercermin dari pengalaman negara Jepang, terdapat beberapa hal yang dapat dilakukan oleh Indonesia untuk mengembangkan industri konstruksi. Pemerintah diharapkan dapat mendorong 5 (lima) aspek dalam industri konstruksi yang biasa disebut dengan istilah 5M (*man, material, machine, methods, dan money*). Rekomendasi yang dapat diberikan, yaitu:

1. *Man* (tenaga kerja)
  - Meningkatkan kapasitas & kinerja

Aparatur Sipil Negara (ASN) dalam bidang konstruksi; dan

- Menyelenggarakan sertifikasi dan sistem penilaian tenaga kerja secara elektronik.
2. *Material* (Material Konstruksi)
    - Meningkatkan sistem rantai pasok material konstruksi
  3. *Machine* (Peralatan/Mesin)
    - Meningkatkan penggunaan peralatan konstruksi berbasis Teknologi Informasi & Komunikasi (TIK);
    - Melakukan kolaborasi dengan lembaga penelitian dan universitas untuk meningkatkan penggunaan teknologi terkini pada industri konstruksi
  4. *Methods* (Metode Konstruksi)
    - Mempromosikan penggunaan teknologi baru pada metode konstruksi (seperti *Construction Information Modeling*) atau *i-Construction*
  5. *Money* (Pendanaan)
    - Merancang regulasi dalam wadah Undang-Undang untuk mengatur implementasi *Public-Private Partnership* (PPP) Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) di Indonesia;
    - Meningkatkan insentif untuk penggunaan sumber daya dari sektor swasta;
    - Meningkatkan penggunaan teknologi terkini sebagai suatu aspek pertimbangan dalam penawaran lelang.

Dengan menerapkan hal-hal tersebut, diharapkan industri konstruksi Indonesia dapat terus meningkatkan kualitas infrastrukturnya dan meningkatkan daya saingnya di sektor konstruksi, terutama di antara negara-negara Asia Tenggara lainnya.\*



Kunjungan Lapangan ke Terowongan Hubung (Link Tunnel) Bandara Haneda



Penutupan Acara Pelatihan oleh Direktur Jenderal Kampus Menteri Pertanian, Infrastruktur, Transportasi, dan Pariwisata Jepang (Director General College of Land, Infrastructure, Transportation, and Tourism, MLIT), Mr. Tadaatsu Iwase.

## Uji Kompetensi dan Sertifikasi 717 Pekerja Konstruksi PADA PROYEK PEMBANGUNAN TOL TRANS-SUMATERA



✍ Hari Mahardika

**P**embangunan Infrastruktur tengah gencar dilaksanakan oleh Pemerintah. Tak hanya di Pulau Jawa, kini pengembangan infrastruktur juga mulai menggeliat di berbagai daerah di Indonesia. Sehingga kebutuhan akan pekerja konstruksi yang terampil dan kompeten pun semakin meningkat. Sementara itu pada 2019, pengembangan Sumber Daya Manusia (SDM) akan menjadi pokok arah pembangunan Indonesia. Di mana pengembangan SDM konstruksi menjadi salah satu targetnya. Hal ini sejalan dengan Undang-Undang No.2 tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi, pasal 70 yang mewajibkan setiap tenaga kerja konstruksi memiliki sertifikat kompetensi kerja.

Diperoleh dari data dari Badan Pusat Statistik (BPS), saat ini jumlah tenaga kerja konstruksi Indonesia mencapai 8,1 juta orang. Dari jumlah tersebut, baru 470.789 orang yang memiliki sertifikat. Sementara hingga pertengahan 2018, jumlah tenaga kerja yang sudah mendapatkan sertifikasi kurang lebih 746.182 orang. Jumlah ini

masih akan terus bertambah karena jumlah pekerja yang ditargetkan mendapatkan sertifikasi pada 2018 adalah 170.000 pekerja konstruksi. Diharapkan pada akhir tahun 2019 akan mencapai jumlah 950.000 orang.

Tentu saja untuk mencapai target tersebut, pemerintah memerlukan dukungan dari seluruh pengguna dan penyedia jasa, baik BUMN maupun swasta. Berbagai program pun diselenggarakan Kementerian PUPR bersama dengan penyedia jasa konstruksi untuk menjangkau para pekerja konstruksi. "Sertifikat adalah bukti bahwa tenaga kerja kita kompeten di bidangnya, sehingga kualitas pekerjaan bisa terjamin. Oleh karena itu perlu ada percepatan program sertifikasi yang bukan hanya di Balai di Jakarta, tapi juga di seluruh balai yang ada di Indonesia, bekerja sama dengan LPJKP di tiap provinsi," jelas Direktur Jendral Bina Konstruksi Kementerian PUPR, Syarif Burhanuddin.

Perwujudan dari rencana pemerintah ini kemudian dituangkan, salah satunya dalam program Percepatan Uji Sertifikasi pada Proyek Jalan Tol Trans-Sumatera di Wilayah Provinsi Sumatera Selatan & Provinsi Lampung, Rabu (19/9) lalu. Di mana sebanyak 717 pekerja dari beberapa BUMN yang ter-

libat dalam proyek jalan tol Trans-Sumatera mengikuti acara percepatan uji sertifikasi yang diadakan di Provinsi Lampung ini. Proyek tol Trans-Sumatera sendiri terbentang sepanjang 140 km dan ditargetkan selesai dibangun pada akhir tahun ini.

Salah satu penyedia jasa yang terlibat dalam program Trans-Sumatera adalah PT. Pembangunan Perumahan (PP) Tbk. Perusahaan BUMN ini mengerjakan paket I yang membentang dari Sidomulyo hingga Baka-hauni. Total panjang paket I ini adalah 39,4 km dan terbagi atas tiga zona. Zona pertama panjangnya 8,9 km dan sudah diresmikan oleh Presiden Jokowi pada 21 Januari 2018 lalu. Sedangkan Zona II memiliki panjang 18,9 km, dan Zona III sepanjang 11,6 km dan masih dalam proses pengerjaan.

### Dukungan dari Berbagai Pihak

Pada acara Percepatan Uji Sertifikasi pada Proyek Jalan Tol Trans-Sumatera di Wilayah Provinsi Sumatera Selatan & Provinsi Lampung tersebut, kehadiran banyak pihak terlibat yang menunjukkan dukungan. Seperti Project Manager PT Pembangunan Perumahan Tbk., Yusuf Luqman yang menyambut baik program percepatan yang dilakukan oleh pemerintah. Menu-

rutnya para pekerja konstruksi di lapangan, khususnya pada proyek ini sudah memiliki kemampuan yang baik, tapi semua itu butuh pengesahan dalam bentuk sertifikasi. Karena itu ia merasa percepatan sertifikasi harus rutin digelar. Karena masih sedikit sekali jumlah tenaga kerja konstruksi yang sudah tersertifikasi apabila dibandingkan dengan kebutuhan. Yusuf juga mengharapkan program percepatan ini bisa terus dilakukan, agar para tenaga kerja konstruksi bisa cepat-cepat mendapatkan pengesahan atas kemampuannya. Belum lagi proyek-proyek infrastruktur masih akan ramai hingga tahun depan, sehingga kebutuhan tenaga kerja terampil dan berkompentensi akan terus bertambah.

“Saya mengharapkan pemerintah bisa melakukan program sertifikasi di berbagai daerah di Tanah Air, tak cuma Pulau Jawa atau kota-kota besar, tapi bisa dilakukan penyeragaman uji kompetensi di kota-kota kecil atau daerah lain,” tambah Yusuf di akhir wawancaranya.

Masih ditemui di acara yang sama, *Quality Surveyor* PT Pembangunan Perumahan Tbk., Dwi Haryanto menjelaskan bahwa keberadaan sertifikasi sangat membantu teman-teman di lapangan dalam menjaga keselamatan selama proses bekerja. “Bisa dilihat bahwa teman-teman yang sudah mendapatkan sertifikasi lebih nyaman dan disiplin dalam menjalankan pekerjaannya di lapangan,” ungkap Dwi. Kedisiplinan inilah yang bisa membantu turunnya kecelakaan kerja.

Dukungan terhadap program sertifikasi ini juga disampaikan oleh anggota Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Provinsi (LPJKP) Lampung Napolis Situmorang,

yang menjelaskan berbagai hal telah dilakukan LPJKP untuk mendukung program pemerintah. “Kami di daerah menggerakkan Mobile Training Unit (MTU) Kementerian PUPR dan secara rutin melakukan sosialisasi program sertifikasi ke kabupaten/kota,” ujar Napolis. LPJKP juga turut aktif dengan melakukan jemput bola, seperti mengirimkan tim Unit Sertifikasi Tenaga Konstruksi (USTK) ke lokasi para pekerja konstruksi di daerah.

Untuk sistem sertifikasi sendiri, Napolis menjamin bahwa tidak ada kendala yang berarti. Hanya saja terkadang ada masalah administrasi dari para pekerja yang bisa membuatnya jadi sedikit terhambat. Saat ini waktu yang dibutuhkan LPJKP Lampung dalam mengeluarkan sertifikat kurang lebih satu minggu. Layanan ini nantinya akan

terus diperbaiki dengan cara mempersiapkan *one day service*, di mana akan disediakan assessor beserta perwakilan dari asosiasi untuk mempercepat proses sertifikasi.

Sementara itu Kirmanto Hardjono, adalah salah seorang tenaga kerja konstruksi yang mengikuti percepatan sertifikasi mengaku bahwa ia awalnya mendapat arahan dari perusahaan untuk mendapatkan sertifikasi. “Tapi kini saya merasakan manfaatnya sendiri, terutama dari segi penghasilan. Saya bisa mendapatkan penghasilan yang lebih baik untuk keluarga,” ujar Kirmanto. Baginya program sertifikasi di luar Pulau Jawa yang dicetuskan oleh Kementerian PUPR melalui Ditjen Bina Konstruksi ini, adalah sebuah hal positif. Sertifikasi merupakan peluangnya untuk mendapatkan kehidupan yang lebih baik bagi keluarganya. Bahkan



kini bekerja di luar negeri bukan hanya sekadar impian, karena dengan sertifikasi ia bisa menunjukkan bahwa Indonesia memiliki SDM konstruksi yang baik dan tak kalah jika dibandingkan dengan pekerja asing.

Kementerian PUPR pun sangat mengapresiasi atas terlaksananya kegiatan program Uji Kompetensi dan Sertifikasi 717 tenaga kerja konstruksi di proyek pembangunan jalan tol Trans – Sumatera yang dijalankan oleh penyedia jasa. Hal positif lainnya adalah mengenai pembiayaan sertifikatnya yang 100 % berasal dari penyedia jasa. Ini menunjukkan respon positif dari semua stakeholder dalam mengimplementasikan Undang-Undang No.2 tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi.\*

# BERJUTA HARAPAN Jadi Tukang Bangunan dari Balik Jeruji Besi

✍️ Hendra Santoso

**A**pa yang Anda pikirkan ketika mendengar Narapidana? Pasti sesuatu yang berbau kriminal dan identik dengan kesan seorang penjahat. Meski demikian, para narapidana atau juga disebut warga binaan Lembaga Pemasyarakatan adalah manusia, dimana setelah mempertanggungjawabkan kesalahan yang di buat, mereka harus bisa kembali membangun tujuan hidup dan semangat untuk bisa bekerja.

Di dalam Lembaga Pemasyarakatan (Lapas) para warga binaan ini diberikan berbagai pembekalan, agar pada saatnya nanti, bisa membaur dengan masyarakat di luar lapas dan berkarya baik untuk keluarga maupun masyarakat. Hal tersebut juga menjadi perhatian Pemerintah, melalui Direktorat Jenderal Bina Konstruksi Kementerian PUPR melakukan kerjasama dengan Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia untuk memberikan pelatihan untuk menjadi tenaga kerja konstruksi.

Hal ini berdasarkan Perjanjian Kerja Sama yang telah ditandatangani, pada 27 Juli 2018, di Nusakambangan oleh Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Basuki Hadimuljono dan Menteri Hukum dan Hak Asasi manusia Yasonna Laoly. Sebanyak 131 warga binaan Lembaga Pemasyarakatan Kelas I Cipinang mengikuti Pelatihan Tenaga Kerja Terampil Konstruksi dari berbagai kasus hukum. Pada pelatihan

ini dibagi menjadi 3 (tiga) bidang pelatihan yang terdiri dari dari Bidang Pelatihan Konstruksi Bangunan Batu sebanyak 33 orang, Bidang Pelatihan Konstruksi Bangunan Besi sebanyak 34 orang dan Bidang Pelatihan Konstruksi Bangunan Kayu sebanyak 33 orang.

Pada pelatihan yang dilaksanakan selama 4 (empat) hari, peserta pelatihan mendapatkan pembekalan dari para Instruktur yang berasal dari Balai Jasa Konstruksi Wilayah III Jakarta. Adapun materi yang diberikan pada pembekalan tersebut dibagi menjadi 2 (dua) metode metode, yaitu : 1 (satu) hari di kelas dan 3 (tiga) hari Praktek Lapangan.

Untuk kegiatan yang dilaksanakan di kelas, peserta mendapatkan materi berupa teori tentang Undang-Undang Jasa Konstruksi (UUK), Materi tentang Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), materi Sub Bidang Batu, materi Sub Bidang Kayu, dan materi Sub Bidang Besi dari para Instruktur Balai JKW III Jakarta. Sedangkan kegiatan Praktek Lapangan para peserta melaksanakan praktek yang juga di dampingi oleh para instruktur praktek selama 3 (tiga) hari. Dan pada akhir kegiatan atau hari ke 4 (empat) dilaksanakan proses Uji Sertifikasi oleh para Asesor dari Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Provinsi (LPJKP) DKI Jakarta, dengan metode observasi.

Direktur Jenderal Bina Konstruksi

Kementerian PUPR, Syarif Burhanuddin mengatakan, kegiatan tersebut merupakan tindak lanjut dari salah satu lingkup kerja sama tentang peningkatan kapasitas bagi petugas dan warga binaan pemasyarakatan di bidang jasa konstruksi. Program ini sejalan dengan yang arahan Presiden Joko Widodo bahwa setelah prioritas pembangunan infrastruktur, kini prioritas berikutnya adalah Sumber Daya Manusia (SDM). Kementerian PUPR tidak hanya membangun infrastruktur fisik saja, tetapi juga non fisik, yaitu pembekalan keterampilan di bidang konstruksi.

Bidang konstruksi merupakan bidang pekerjaan yang mendominasi saat ini, pasalnya Indonesia terus membangun infrastruktur di seluruh wilayah Indonesia. Dalam membangun infrastruktur tersebut tenaga kerja terampil konstruksi menjadi pilar utama terselenggaranya pembangunan infrastruktur. Sayangnya, pembangunan yang massif di Indonesia saat ini tidak dibarengi dengan kesiapan tenaga kerja konstruksi khususnya bidang terampil. Meski memiliki kemampuan dan pengalaman namun masih sedikit yang memiliki kompetensi sesuai dengan standar dan memiliki sertifikat kompetensi.

Sesuai dengan Amanat Undang-Undang No 2 Tahun 2017 Tentang Jasa Konstruksi, dijelaskan dalam Pasal 70 ayat 1 bahwa Setiap Tenaga Kerja Konstruksi wajib memi-

liki sertifikat kompetensi kerja. Artinya, setiap pekerja konstruksi wajib memiliki sertifikat keterampilan atau keahlian untuk menjamin kualitas pembangunan menjadi kokoh dan handal bagi masyarakat.

Dalam laporannya yang disampaikan pada acara pembukaan kegiatan pelatihan ini, Kepala Lapas Kelas I Cipinang R. Andika Dwi Prasetyo, menyampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan setinggi-tingginya kepada Ditjen Pemasyarakatan Kementerian Hukum dan HAM dan Ditjen Bina Konstruksi Kementerian PUPR, atas kepercayaan yang diberikan kepada Lembaga Pemasyarakatan Kelas I Cipinang untuk mendapatkan paket kegiatan pelatihan ini. Dan berharap dukungan dari semua stakeholders, agar mempermudah akses para peserta pelatihan yang telah berhasil mengikuti program pelatihan untuk terlibat dalam pembangunan infrastruktur.

Lapas Kelas I Cipinang saat ini dihuni sekitar 3.689 orang warga binaan, sementara kapasitas Lapas saat ini hanya bisa menampung 880 orang warga binaan. Berarti ada kelebihan atau over kapasitas warga binaan sebesar 307 %. Hal ini berdampak kepada kurangnya pemberian pelayanan dan pembinaan. Walau demikian, pihak Lapas berupaya semaksimal mungkin untuk memberikan yang terbaik, salah satunya pelaksanaan Pelatihan dan Uji Sertifikasi Bidang Bangunan Umum.

Sedangkan kegiatan pembinaan di dalam Lapas sendiri terdiri dari pembinaan kepribadian dan pembinaan kemandirian. Jumlah unit kegiatan kerja pada pembinaan kemandirian sebanyak 15 unit, terdiri dari : Unit Pertukangan, Napi Berkebun, Batik Tulis, Pengolahan Limbah Karet, Jahit, Sablon, Tempe, Kerajinan Tangan, Budidaya Ikan, Laundry, Pangkas Rambut, air Minum

isi Ulang, kuliner, Perbengkelan, dan Unit Pengolahan Limbah Sampah. Adapun fasilitas yang ada yaitu : Gedung Balai Latihan Kerja seluas 1.260 m<sup>2</sup>, mesin air, mesin *blow*, mesin bordir, mesin jahit, mesin lubang kancing, mesin potong, mesin laundry, mesin pengolahan limbah karet, dan mesin cukur.

Selain mendapat pelatihan dan sertifikat keterampilan, para peserta yang mengikuti pelatihan dan uji ini akan masuk dalam *data base* yang dikelola oleh Kementerian PUPR melalui Sistem Aplikasi Manajemen Pemberdayaan Tenaga Kerja (DAYANAKER) dan LPJKP Provinsi DKI Jakarta yaitu Sistem Pembina Jasa Konstruksi (SIJAKI).

Melalui sistem ini diharapkan akan memudahkan kontraktor dalam mencari tenaga kerja konstruksi yang berkompeten dan bersertifikat. Terutama dalam hal penyebarannya, diharapkan tidak terjadi ketimpangan kualitas antara daerah. Sehingga mampu memberikan peluang lapangan kerja bagi masyarakat dari bidang infrastruktur.

Dengan adanya Nota kesepahaman antara dua Kementerian ini membuktikan bahwa pemerintah serius dalam mempersiapkan sumber daya manusia di Indonesia termasuk pada bidang konstruksi. Kepala Balai Balai Jasa Konstruksi Wilayah III Jakarta, Ricky Aditya Nazir mengatakan bahwa maksud dari kegiatan pelatihan ini adalah untuk memberikan pelatihan dan program peningkatan kompetensi dibidang jasa konstruksi bagi para warga binaan di Lapas Kelas I Cipinang, sehingga pada gilirannya mampu memberikan bekal bagi para warga binaan untuk dapat meningkatkan kesejahteraan mereka dan kehidupan yang lebih baik ketika kembali ke lingkungan sosial nanti.

Memang dalam mengubah stigma

seorang mantan narapidana tidaklah mudah, mereka juga perlu diberikan kepercayaan untuk bisa kembali bangkit dikehidupan sosial. Direktur Jenderal Pemasyarakatan Kementerian Hukum dan HAM Sri Puguh Budi Utami, memberikan arahan kepada para peserta agar mengikuti pelatihan secara maksimal karena pelatihan akan menambah pengetahuan dan mampu memberikan semangat untuk berinovasi sehingga bisa bersaing secara sehat dengan masyarakat umum.

Direktur Jenderal Bina Konstruksi Kementerian PUPR Syarif Burhanudin menegaskan bahwa pemerintah siap menyalurkan para mantan warga binaan yang telah melaksanakan pelatihan dan uji sertifikasi setelah menyelesaikan masa tahanannya, pada proyek-proyek yang ada di Kementerian PUPR. Hal ini juga pernah dilakukan sebelumnya terhadap 20 orang mantan warga binaan di Boyolali yang dikirim ke Arab Saudi untuk menjadi tenaga kerja yang bekerja di proyek konstruksi.

Sebelum terdapat MOU antara Kementerian PUPR dengan Kementerian Hukum dan HAM, dimana Balai Jasa Konstruksi Wilayah III Jakarta masih tergabung dalam satu kesatuan yaitu Balai Pelatihan Konstruksi dan Peralatan Jakarta. Pada saat tersebut jumlah peserta pelatihan dan uji sertifikasi hanya sebatas 20 – 40 orang per tahun. Sehingga jumlah yang dihasilkan dari pelaksanaan pelatihan dan uji tersebut dari tahun 2011 sampai sekarang tidak lah terlalu signifikan.

Oleh karena itu untuk merealisasikan dan mengoptimalkan MOU antara Kementerian PUPR dan Kementerian Hukum dan HAM, Balai Jasa Konstruksi Wilayah III Jakarta akan terus berupaya untuk melanjutkan kerjasama pelatihan ini dengan Lapas-Lapas yang ada di lingkup Balai Wilayah III Jakarta (DKI Jakarta, Jawa Barat dan Banten).

Di masa mendatang, Balai Jasa Konstruksi Wilayah III Jakarta akan melaksanakan kembali Pelatihan dengan bekerjasama dengan Lapas-Lapas yang ada di wilayah kerja Balai Jasa Konstruksi Wilayah III Jakarta, Provinsi DKI Jakarta, Provinsi Banten dan Provinsi Jawa Barat. Diharapkan dengan adanya kerjasama antar Kementerian ini bisa meningkatkan kuantitas maupun kualitas SDM konstruksi. Sehingga kebutuhan tenaga kerja konstruksi untuk proyek-proyek infrastruktur yang sedang menggeliat di negara ini dapat terpenuhi oleh tenaga kerja konstruksi Indonesia.\*



# Langkah-Langkah Kunci Tata Kelola Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha

Decki R. Firdiansyah

Seperi diketahui bersama, Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) adalah salah satu alternatif moda pembiayaan pembangunan infrastruktur. Berbagai skema dan fasilitas KPBU juga telah dikembangkan oleh Pemerintah guna lebih menarik investor untuk ikut berpartisipasi dalam penyediaan infratraktur publik. Jenis infrastruktur yang dapat dikerjasamakan juga bertambah di mana infrastruktur sosial dapat dibangun dengan skema KPBU selain infrastruktur ekonomi.

Skema KPBU sejatinya adalah skema penyediaan infrastruktur melalui pembagian alokasi risiko kepada pihak yang mampu menanganinya. Penyediaan infrastruktur publik melalui KPBU harus dilakukan dengan prinsip kehati-hatian dengan mengedepankan prinsip transparansi, akuntabilitas dan keadilan. Prinsip kehati-hatian menjadi salah satu yang terpenting berkaca dari kegagalan penyelenggaraan proyek infrastruktur besar yang dialami oleh negara lain seperti misalnya proyek Bandara Mattala Rajapaksa International Airport (MRIA) dan Pelabuhan Laut Magapura Mahinda Rajapaksa di Sri Lanka atau High Speed Railway dari Kuala Lumpur ke Singapura.

Skema KPBU seyogyanya dilakukan dengan prinsip-prinsip tata kelola yang baik, bertanggung jawab, kompetitif, dan transparan. Prinsip-prinsip tersebut menjadi mutlak agar penyelenggaraan KPBU berjalan dengan sukses dengan menghindari kesalahan tidak perlu yang membawa kepada kerugian finansial jangka panjang. Apalagi jika kerugian jangka panjang tersebut hanya membawa keuntungan bagi pihak swasta namun membuat sektor publik/pemerintah menanggung kerugian. Dalam istilah sederhana, penyelenggaraan KPBU seyogyanya mampu menyeimbangkan risiko keuangan secara bersama-sama di mana pihak swasta dapat memperoleh keuntungan yang proporsional dan berkelanjutan tanpa menyebabkan sektor publik menderita kerugian yang tidak adil akibat risiko hutang yang disebabkan pengelolaan KPBU yang salah oleh pihak operator/swasta.

Hampir seperti skema penyelenggaraan infrastruktur publik lainnya, skema KPBU seringkali bersifat politis. Semakin besar skala proyek, semakin tinggi kompleksitasnya, semakin banyak sumber dayanya, maka semakin besar pula komitmen yang dibuat. Hal tersebut berpotensi menyebabkan harapan pemangku kepentingan semakin tidak wajar. Dengan alasan itulah suatu langkah pendekatan terstruktur dan terkontrol agar ketika KPBU diterapkan semua pihak berkomitmen untuk menjaga kepentingan sektor publik selain tentunya senantiasa memberikan timbal balik yang masuk akal kepada sektor swasta.

Guna memenuhi hal tersebut di atas, sangat penting bagi Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJPK) selaku representasi pemerintah untuk dapat menjamin bahwa proyek KPBU penyediaan infrastruktur tersebut adalah bagian dari tujuan pembangunan nasional dengan memperhatikan batasan-batasan aturan dan keuangan yang ada. Proyek KPBU penyediaan infrastruktur tersebut juga harus layak secara ekonomi dan keuangan, berkelanjutan, dan *bankable* (diterima oleh sektor perbankan). Di sisi lain, harus dipastikan bahwa proyek KPBU tersebut dibutuhkan oleh publik, sesuai dengan keinginan pemerintah dan benar-benar diinginkan oleh masyarakat pengguna terakhir.

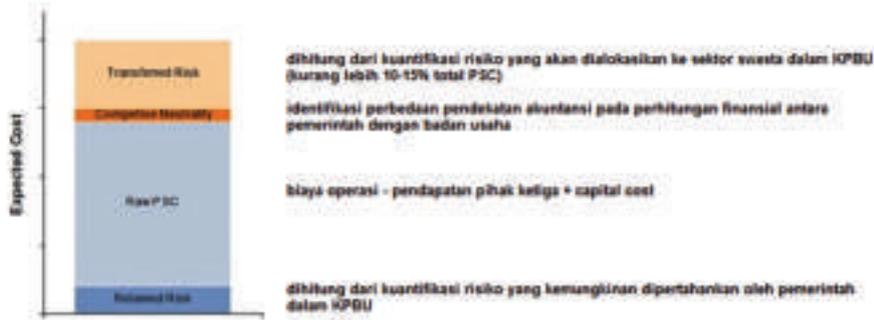
Strategi penyelenggaraan KPBU membutuhkan keterlibatan semua pengambil kebijakan yang terkait. Proyek KPBU se-

yogyanya didasarkan pada kepentingan nasional guna menjawab kebutuhan perekonomian nasional dan kebutuhan akan infrastruktur publik. Langkah-langkah tata ketola yang terkontrol dan terstruktur diperlukan agar penyediaan infrastruktur dengan skema KPBU mampu memberikan keadilan bagi semua pihak di mana sektor swasta/investor menerima insentif yang wajar dan pihak pemerintah/sector publik hanya akan mengelola risiko yang layak tanpa terpapar oleh kewajiban finansial akibat kurang baiknya kesiapan proyek. Paragraf berikut akan sedikit memaparkan langkah-langkah tata ketola yang terkontrol dan terstruktur dalam pengelolaan proyek KPBU.

Pertama, perlu dilakukan perencanaan dan penyiapan yang terstruktur, baik melalui pelaksanaan penilaian Pembanding Sektor Publik (*Public Sector Comparator/PSC*) maupun penyiapan Studi Kelayakan (*Feasibility Study/FS*). Penilaian PSC diperlukan guna membandingkan efisiensi penyelenggaraan KPBU dengan pengadaan infrastruktur secara tradisional. Penilaian PSC adalah basis dari penentuan Nilai Manfaat Uang / *Value for Money* (VfM) dari suatu proyek dan mengombinasikan pengaruh dari keuntungan dan kerugian keuangan atas pilihan-pilihan penyediaan infrastruktur. Ada pun penyiapan Studi Kelayakan menjadi penting untuk memastikan bahwa pengambilan keputusan mengenai skema KPBU sebagai opsi terbaik dan *bankable* dalam penyediaan infrastruktur.

Tabel 1. Langkah-langkah Kunci Tata Kelola KPBU yang Andal





Gambar 1. Perhitungan PSC

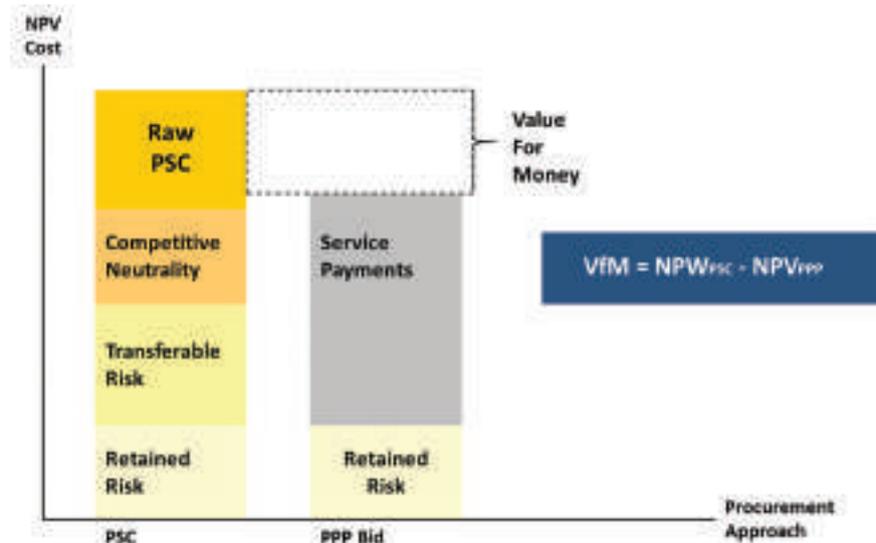
Kedua, semua entitas pemerintah selaku pemangku kebijakan harus dilibatkan sebelum suatu proyek hendak dilaksanakan dalam skema KPBU, baik politisi pengambil keputusan dan birokrat yang akan mengawal proyek tersebut. Proposal KPBU atas prakarsa Badan Usaha (*unsolicited projects*) maupun proposal KPBU prakarsa pemerintah seyogyanya melibatkan konsultasi para pemangku kebijakan terkait. Termasuk di dalam hal ini adalah SLA (*service level agreement*) awal atau komitmen tingkat layanan yang sebaiknya disepakati antara masing-masing entitas pemerintah, komitmen jaminan dan dukungan pemerintah, dan harmonisasi proyek KPBU dengan program nasional.

Ketiga, perlu dilakukan penjajagan minat pasar (*market sounding*) sebelum dilakukan pengadaan pada tahap transaksi KPBU. Penjajagan minat pasar dilakukan guna mengetahui tingkat ketertarikan sektor swasta dalam proyek KPBU, badan usaha mitra KPBU potensial, penyiapan informasi, dan pengembangan jaringan. Penjajagan minat pasar juga dilakukan untuk KPBU atas prakarsa Badan Usaha untuk mengetahui potensi adanya investor lain yang mampu mengajukan usulan lebih baik. Namun demikian, penjajagan minat pasar untuk KPBU atas prakarsa Badan Usaha harus melindungi nilai-nilai hak kekayaan intelektual yang mungkin ditawarkan oleh investor pemrakarsa awal. Hipotesa yang dapat dibangun adalah ketika suatu investor tertarik, ada kemungkinan bahwa proyek tersebut juga mampu menarik investor lainnya.

Keempat, proses pengadaan Badan Usaha Pelaksana (BUP) KPBU harus dilakukan secara kompetitif dan transparan yang selaras baik dengan standar pengadaan pemerintah maupun prosedur pengadaan umum secara internasional. Dalam tahap pengadaan, peserta tender harus didorong untuk menyampaikan proposal yang inovatif dan efisien. Untuk proyek skala besar, seyogyanya dilakukan tender internasional yang mampu menarik

investor asing untuk menyampaikan penawaran yang memperkenalkan suatu inovasi bagi pasar domestik.

Kelima, pengadaan Badan Usaha Pelaksana KPBU khususnya dalam tahap negosiasi kontrak harus memperhatikan *Value for Money* (VfM). Penentuan nilai VfM dapat dilakukan melalui proses final seleksi kompetitif, misalnya menggunakan dialog kompetitif. Langkah ini dapat diikuti dengan proses semacam *beauty contest* di antara calon pemenang lelang.



Gambar 2. Konsep Perhitungan VfM

Sumber:

Morallos, D and Amekudzi, A. (2008) : *A Review of Value for Money (VfM) Analysis for Comparing Public Private Partnership to Traditional Procurement*, Georgia Tech, USA

Keenam, kredibilitas calon pemenang lelang KPBU sebaiknya dipastikan kembali. Calon Badan Usaha Pelaksana (BUP) KPBU seyogyanya mempunyai kompetensi teknis yang mumpuni, baik secara keahlian maupun finansial. Pada tahap penentuan pemenang lelang, Badan Usaha Pelaksana (BUP) KPBU sebaiknya segera diperiksa kembali kemampuan dalam melakukan *financial close*. *Financial close* adalah tahapan di mana dokumentasi dan kondisi prasyarat pinjaman keuangan dalam perjanjian pinjaman finansial antara BUP

KPBU dengan investor/bank/lembaga pemberi pinjaman disetujui. Semakin matang posisi calon BUP KPBU dalam pemenuhan *financial close*, semakin siap posisi calon BUP KPBU tersebut dalam eksekusi proyek sehingga tidak mengganggu kelangsungan dari proyek. Dalam tahap ini, pemerintah juga dapat memperhitungkan kembali parameter-parameter komitmen keuangan yang sekiranya dapat mempengaruhi keberlangsungan proyek.

Dan terakhir atau ketujuh, proyek KPBU harus selalu dipantau secara ketat, baik kinerjanya maupun pemenuhan komitmen-komitmen BUP KPBU. Jika suatu masalah timbul, maka pihak pemerintah harus segera meminta BUP KPBU untuk membesarkannya. Kelonggaran pemantauan terhadap proyek dapat menyebabkan risiko finansial para proyek KPBU tersebut. Dalam hal ini, sangat tidak diharapkan terjadi proses *step-in rights* oleh pihak investor atas hak BUP KPBU yang dapat menyebabkan kendali pemerintah menjadi lepas. *Step-in*

*rights* adalah suatu kondisi di mana salah satu pihak pemanfaat (contoh : investor/bank/lembaga keuangan pemberi pinjaman) mengambil hak dan kewajiban debitor (contoh : BUP KPBU) atas pelanggaran kontrak yang dilakukan oleh pihak debitor. Proses pemantauan dan evaluasi harus senantiasa dilakukan dalam setiap 6 (enam) tahapan di atas.\*

## Mengeksplorasi Lebih Jauh Skema KPBU Availability Payment “PEMAHAMAN, POTENSI IMPLEMENTASI DAN MODEL FINANSIAL”



✍️ **Henrico, S.T, M.T**  
**Yolanda Indah Permatasari, Dr, S.E, M.M**

**P**embayaran atas ketersediaan layanan atau dikenal sebagai *Availability Payment*, yang selanjutnya akan disebut sebagai “AP”, merupakan salah satu bentuk kerjasama pemerintah dengan badan usaha (KPBU) dimana Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah sebagai *contracting agency* melakukan pembayaran secara berkala kepada badan usaha atas tersedianya layanan infrastruktur yang sesuai dengan kualitas dan/atau kriteria sebagaimana ditentukan dalam perjanjian kerjasama sampai berakhirnya masa perjanjian. Dengan skema AP, infrastruktur yang bukan berbasiskan pemanfaat membayar (seperti jalan tol) dapat dilakukan melalui KPBU. Beberapa regulasi pun telah diterbitkan pemerintah sebagai payung hukum skema AP antara lain melalui Peraturan Menteri Keuangan Nomor 260/PMK.08/2016. Saat ini skema AP menjadi bahan diskusi hampir diseluruh unit organisasi teknis di Kementerian PUPR, karena dianggap sebagai opsi

pembiayaan infrastruktur PUPR mulai dari bendungan, sistem air baku, perumahan, jalan non tol, persampahan hingga air minum. Tulisan ini diharapkan dapat mendalami tentang skema AP sehingga dapat memperkaya gagasan mengenai skema AP itu sendiri, yang terdiri atas tiga hal, yakni:

1. Pemahaman tentang AP;
2. Implementasi AP dalam penyediaan infrastruktur PUPR; dan
3. Model penghitungan nilai pembayaran yang akan dilakukan Pemerintah dalam skema AP.

### **Pemahaman *Availability Payment***

Salah satu pertanyaan yang sering muncul tentang AP adalah apakah skema AP sama dengan mencicil atas aset infrastruktur yang dibangun oleh badan usaha? Cicilan terhadap aset infrastruktur yang dibangun oleh badan usaha dikenal dengan beberapa istilah. Di sektor jalan tol, skema ini dikenal sebagai “*modified turnkey*” yang sudah cukup banyak digunakan oleh badan usaha jalan tol ketika membayar kontraktor mereka, seperti di proyek tol Purbalenyi. Di sektor

air minum, skema cicilan aset tersebut dikenal dengan nama “*trade credit*”. Baik “*modified turnkey*” maupun “*trade credit*” sesungguhnya adalah objek yang sama dimana pengguna jasa membayar kontraktor dengan cara mencicil produk konstruksi yang telah terbangun dengan periode pembayaran biasanya 1 sampai dengan 5 tahun. Kemiripan antara skema AP dengan skema cicilan seperti *modified turnkey* ataupun *trade credit* adalah adanya komitmen membayar setiap periode sesuai perjanjian. Namun demikian, ada tiga perbedaan mendasar dari keduanya, yang pertama adalah dalam skema AP, pembayaran dilakukan setiap periode hanya apabila badan usaha telah dapat memenuhi kualitas layanan sesuai yang diperjanjikan, sedangkan dalam skema cicilan aset, pembayaran pasti dilakukan apabila telah jatuh tempo dan tidak bergantung kepada kualitas layanan. Perbedaan yang kedua adalah dari aspek pembagian risiko. Dalam skema AP, seperti halnya skema KPBU lainnya, terdapat pembagian risiko yang signifikan kepada badan usaha, khususnya risiko

pembiayaan serta risiko operasional dan pemeliharaan, sedangkan pada cicilan aset, pembagian risiko kepada badan usaha sebatas risiko desain-konstruksi. Perbedaan yang ketiga adalah dari aspek waktu pembayaran, dimana dalam skema AP, pembayaran dilakukan selama jangka panjang 10-30 tahun, sedangkan pada skema cicilan aset, pembayaran dilakukan hanya dalam kurun waktu 1-5 tahun.

sana KPBU kepada perbankan untuk melaksanakan proyek infrastruktur yang berkisar 7%-8% (belum termasuk biaya ekuitas yang diekspektasikan oleh pemilik modal di badan usaha pelaksana yang biasanya berkisar 11%-12% tergantung risiko proyek). Dengan demikian selisih biaya pendanaan skema AP berpotensi lebih besar dibandingkan dengan skema pengadaan barang/jasa menggunakan



Penggunaan skema AP di negara maju seperti Inggris dan Australia didasari oleh dua paradigma yang mendasar dalam penyediaan infrastruktur, yang pertama adalah fokus bukan lagi hanya kepada kualitas bangunan tetapi kepada kualitas dan keberlanjutan layanan publik, yang kedua adalah analisis pembiayaan dilakukan bukan lagi hanya pada saat melakukan pembangunan, namun sepanjang siklus hidup proyek (desain-konstruksi-operasi-pemeliharaan-demolisi).



Gambar 1. *Market Sounding* "Kegiatan Preservasi Jalan Lintas Timur Sumatera dengan Skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha Ketersediaan Layanan/Availability Payment (KPBU – AP) yang diselenggarakan pada 27 Februari 2018

Penggunaan skema AP di negara maju seperti Inggris dan Australia didasari oleh dua paradigma yang mendasar dalam penyediaan infrastruktur. Yang pertama adalah fokus bukan lagi hanya kepada kualitas bangunan tetapi kepada kualitas dan keberlanjutan layanan publik, yang kedua adalah analisis pembiayaan dilakukan bukan lagi hanya pada saat melakukan pembangunan, namun sepanjang siklus hidup proyek (desain-konstruksi-operasi-pemeliharaan-demolisi). Meskipun skema AP dianggap memiliki manfaat yang besar dalam penyediaan infrastruktur, penggunaannya masih memiliki isu yang menjadi bahan diskusi di kalangan pelaku KPBU. Isu tersebut terkait dengan biaya pendanaan (*cost of financing*) skema AP yang dianggap lebih mahal dibandingkan dengan skema konvensional pengadaan barang/jasa menggunakan APBN/D atau bahkan dengan skema cicilan aset.

Sebagai ilustrasi, bunga pinjaman luar negeri yang dilakukan oleh pemerintah untuk proyek infrastruktur biasanya sebesar 3-5%, dibandingkan dengan bunga pinjaman badan usaha pelak-

## Beberapa regulasi pun telah diterbitkan pemerintah sebagai payung hukum skema AP antara lain melalui Peraturan Menteri Keuangan Nomor 260/PMK.08/2016.

APBN/D yakni sebesar 2%-3% (15% apabila memasukkan komponen biaya ekuitas). Selisih biaya pendanaan tersebut harus dapat terkompensasi oleh efisiensi pengelolaan risiko yang dapat dilakukan oleh badan usaha pelaksana KPBU selama siklus hidup proyek serta memaksimalkan potensi pendapatan komersial (apabila ada).

Perbandingan secara kuantitatif antara selisih biaya pendanaan dengan efisiensi yang dapat dilakukan oleh badan usaha pelaksana KPBU dikenal sebagai *value for*

*money* kuantitatif yang salah satu penghitungannya menggunakan metode *Public Sector Comparator* (PSC). Namun demikian, dengan alasan keterbatasan data historis untuk mengkuantifikasi risiko, maka VfM kuantitatif masih sangat sulit untuk dilakukan secara baik dan benar, untuk itu dapat menggunakan analisis VfM kualitatif yang sederhana namun tajam seperti yang dikembangkan oleh Komite Percepatan Pembangunan Infrastruktur Prioritas (KPPIP). Prinsip yang dibangun oleh KPPIP adalah bahwa melibatkan badan usaha akan memberikan manfaat yang lebih besar dibandingkan dengan cara konvensional DBB, apabila proyek memiliki profil risiko tinggi atau dengan kata lain proyek memiliki kompleksitas yang tinggi. Kompleksitas suatu proyek dipengaruhi oleh empat indikator berikut, yakni:

1. Penggunaan teknologi yang masih belum banyak digunakan di Indonesia, seperti penggunaan *tunnel boring machine* dalam konstruksi terowongan;
2. Tuntutan kualitas dari pemanfaat layanan yang tinggi;
3. Ruang untuk melakukan efisiensi operasional yang besar; atau
4. Ruang inovasi komersial yang besar.

Contoh proyek yang dapat menjadi *lesson learn* penggunaan skema AP adalah proyek Palapa Ring yang terdiri atas paket barat (estimasi investasi Rp 1,28 Triliun), paket tengah (estimasi investasi Rp 1,38 Triliun) serta paket timur (estimasi investasi Rp 5,13 Triliun). Menteri Komunikasi dan Informasi bertindak sebagai Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJPK) dalam proyek tersebut. Proyek Palapa Ring memenuhi keempat kriteria suatu proyek dilakukan melalui skema AP. Melaksanakan instalasi serat optik dan kabel bawah laut sepanjang 1.980 Km tentunya

# BERITA TERKINI

membutuhkan teknologi yang belum banyak pihak mampu melakukannya. Dari sisi pemanfaat layanan, perusahaan provider internet sebagai pemanfaat layanan juga menuntut kualitas layanan yang tinggi dan berkelanjutan, sehingga akses internet oleh masyarakat tidak terganggu. Pada aspek operasional, badan usaha pelaksana juga memiliki banyak ruang untuk melakukan efisiensi pada saat operasional dan pemeliharaan, indikasi ruang efisiensi yang besar salah satunya adalah estimasi biaya operasi pemeliharaan yang cukup besar dibandingkan dengan biaya investasi.

Selain itu, untuk kriteria komersial, kinerja badan usaha pelaksana dalam memberikan kualitas layanan jaringan akan mempengaruhi kinerja komersial dari pemanfaat layanan yakni provider internet yang pada akhirnya akan mempengaruhi penerimaan negara berupa *universal service obligation* yang akan dibayar oleh provider internet kepada Kemenkominfo melalui BP3TI

## Potensi Implementasi Skema AP Pada Infrastruktur PUPR

Lalu bagaimana untuk infrastruktur PUPR, apakah skema AP berpotensi untuk digunakan? Jalan Tol dan Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM) merupakan dua sektor dimana telah ada proyek yang

**Skema AP adalah kepastian adanya pembayaran dari pemerintah kepada badan usaha selama kualitas layanan terpenuhi.**

dilakukan melalui skema KPBU. Untuk Jalan Tol, basis pengembalian investasi badan usaha adalah tarif yang dibayar pemanfaat jalan tol. Sampai dengan saat ini belum ada proyek jalan tol yang dilakukan dengan skema AP. Lalu bagaimana potensi skema AP digunakan di sektor jalan tol? Sisi lain yang menarik dari skema AP adalah kepastian adanya pembayaran dari pemerintah kepada badan usaha selama kualitas layanan terpenuhi. Dengan demikian, apabila ada proyek jalan tol yang dibangun menggunakan skema AP, secara tidak langsung akan menghilangkan risiko tidak terca-



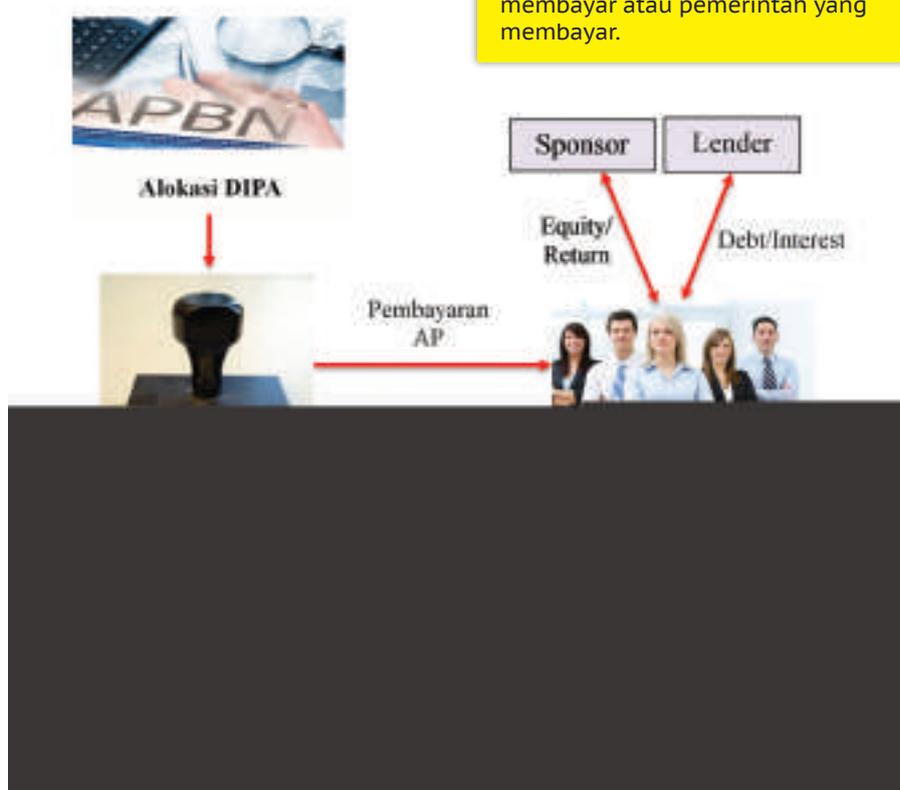
Gambar 2. Market Sounding "Proyek KPBU Sistem Penyediaan Air Baku Kertasari" yang diselenggarakan pada 24 September 2018

painya pengembalian investasi badan usaha karena jumlah lalu lintas harian yang tidak sesuai proyeksi (risiko ini dikenal sebagai "risiko *traffic*" atau "risiko *demand*"). Oleh sebab itu, penggunaan skema AP di proyek jalan tol sesungguhnya adalah mengalokasikan "risiko *demand*" sepenuhnya ke pemerintah. Hampir dipastikan dengan skema AP akan membuat badan usaha swasta lebih tertarik untuk menjadi investor jalan tol terutama pada ruas-ruas tol yang proyeksi lalu lintas hariannya rendah, tentunya dengan



Ada kesamaan antara pembayaran PDAM ke badan usaha atas volume air curah

yang diserap dan pembayaran pemerintah kepada badan usaha untuk mengelola sampah (*tipping fee*) dengan skema AP. Pada ketiga skema tersebut, pembayaran kepada badan usaha dilakukan oleh pemerintah (PDAM adalah BUMD perpanjangan tangan pemerintah). Hal ini penting untuk dipahami, karena pada akhirnya kita hanya akan menemui dua jenis KPBU yakni masyarakat sebagai pemanfaat layanan membayar atau pemerintah yang membayar.



Gambar 3. Skema Availability Payment (AP)

catatan kapasitas fiskal pemerintah juga perlu diperhatikan dengan hati-hati. Skema AP dalam proyek jalan tol pernah di usulkan diimplementasikan untuk ruas tol cileles-panimbang sepanjang 33 Km, yang merupakan dukungan konstruksi pemerintah untuk keseluruhan ruas jalan tol Serang-Panimbang.

Berbeda dengan sektor jalan tol, sektor SPAM merupakan sektor yang keterlibatan badan usaha diregulasi pemerintah secara ketat. Keterlibatan badan usaha dalam SPAM dibatasi di unit air baku, unit produksi dan unit distribusi yang operasi pemeliharaannya diserahkan kepada BUMD. Dengan pengaturan yang ketat tersebut, KPBU yang telah berjalan di sektor SPAM sebagian besar dilakukan dengan lingkup dimana badan usaha menyediakan air curah kepada PDAM yang selanjutnya PDAM akan mendistribusikannya kepada masyarakat. Adapun basis pengembalian investasi badan usaha adalah pembayaran oleh PDAM, yang diukur berdasarkan volume air curah yang diserap oleh PDAM. Pembayaran tersebut biasanya dilengkapi dengan klausul *take or pay*, yakni apabila PDAM hanya menyerap air curah dibawah batas minimal yang disepakati, maka PDAM tetap harus membayar sejumlah batas minimal tersebut.

Apakah pembayaran PDAM kepada badan usaha dapat dikategorikan sebagai skema AP? Pembayaran pemerintah kepada badan usaha dalam skema AP tidak berbasiskan seberapa besar/banyak kita menggunakan infrastruktur terbangun seperti volume air curah atau jumlah kendaraan yang melewati jalan, namun berbasiskan hanya kepada ketersediaan layanan. Selain itu, dalam skema pembayaran PDAM kepada badan usaha yang berbasiskan volume serapan, "risiko

*demand*" tidak sepenuhnya di tanggung oleh PDAM, karena diatas batas minimal serapan air curah, badan usaha hanya menerima pembayaran sesuai volume air curah yang diserap PDAM.

Sektor lain dimana dalam waktu dengan beberapa proyek akan ditransaksikan melalui skema KPBU adalah sektor pengolahan persampahan. Skema KPBU pada sektor pengolahan persampahan biasanya untuk penyediaan infrastruktur ditahap hilir atau di tempat pembuangan akhir (TPA). Pembayaran pemerintah kepada badan usaha dalam KPBU pengolahan sampah berbasiskan berat sampah yang diolah oleh badan usaha di TPA atau yang dikenal sebagai "tipping fee" (Rp/Tonase sampah). Ada kesamaan antara pembayaran PDAM ke badan usaha atas volume air curah yang diserap dan pembayaran pemerintah kepada badan usaha untuk mengelola sampah (tipping fee) dengan skema AP. Pada ketiga skema tersebut, pembayaran kepada badan usaha dilakukan oleh pemerintah (PDAM adalah BUMD perpanjangan tangan pemerintah). Hal ini penting untuk dipahami, karena pada akhirnya kita hanya akan menemui dua jenis KPBU yakni masyarakat sebagai pemanfaat layanan membayar atau pemerintah yang membayar.

Salah satu diskusi yang menarik adalah untuk kasus proyek KPBU yang diprakarsai oleh badan usaha (*unsolicited*), apakah hanya dapat dilakukan untuk pemanfaat layanan membayar, atau dapat juga untuk pemerintah membayar. Sampai dengan saat ini, belum ada regulasi yang melarang badan usaha memprakarsai proyek KPBU dengan skema pemerintah membayar. Namun memang perlu kehati-hatian dalam mengevaluasi prakarsa badan usaha untuk proyek KPBU pemerintah membayar. Penulis berpendapat

bahwa selama badan usaha dapat membuktikan bahwa suatu proyek dapat memberikan *Value For Money* apabila dilakukan melalui KPBU maka prakarsa sebetulnya dapat dilakukan juga untuk KPBU dengan skema pemerintah membayar. Saat ini beberapa proyek infrastruktur PUPR sedang dikembangkan melalui skema AP.

Ditjen Bina Marga sedang menyiapkan proyek Jalan Lintas Timur (Jalintim) Sumatera untuk dilaksanakan menggunakan skema AP. Di sektor sumber daya air, ada dua proyek yang sedang dikembangkan yakni bendungan Muara Juloi dan sistem penyediaan air baku Kertasari. Di sektor perumahan juga, rencananya akan dikembangkan skema AP untuk rumah susun sewa (rusunawa) di beberapa kabupaten/kota yang dianggap berpotensi seperti di Bandung, Bogor, Jonggol dan Palembang. Selain itu, di sektor air minum, muncul ide dari badan usaha untuk melakukan instalasi sambungan air minum ke rumah-rumah oleh PDAM dengan menggunakan skema AP. Secara umum implementasi skema AP memiliki proses bisnis sebagaimana dapat dilihat pada gambar 3. Berdasarkan proses bisnis skema AP tersebut, setiap pembayaran yang dilakukan oleh pemanfaat layanan akan menjadi penerimaan bagi PJPB bukan menjadi penerimaan badan usaha pelaksana. Adapun potensi penerimaan PJPB untuk setiap jenis infrastruktur PUPR dapat dilihat pada tabel 1.\*

**Apabila ada proyek jalan tol yang dibangun menggunakan skema AP, secara tidak langsung akan menghilangkan risiko tidak tercapainya pengembalian investasi badan usaha karena jumlah lalu lintas harian yang tidak sesuai proyeksi**

**Table 1 Potensi Penerimaan PJPB untuk Setiap Jenis Infrastruktur PUPR**

Infrastruktur	Potensi Penerimaan PJPB Dalam Skema AP
Bendungan	Tarif biaya Jasa Pengelolaan SDA (BJPSDA) Tarif sewa pemanfaatan BMN Untuk PLTA/PLTM/PLTMH Tarif sewa pemanfaat BMN untuk kawasan pariwisata
Rusunawa	Tarif sewa satuan rumah susun Tarif sewa pertokoan di kawasan rumah susun
SPAM	Tarif air minum dari sambungan rumah Tarif air bersih oleh kawasan industri
Jalan Non-Tol	Denda atas over dimension-over load (ODOL)
Jalan Tol	Tarif tol Tarif sewa pemanfaatan BMN untuk rest area
Pengolahan Persampahan	Tarif jual listrik atau produk komersial hasil pemusnahan sampah

## Pembangunan Infrastruktur

# PERLU TENAGA AHLI SPESIFIKASI KONSTRUKSI JALAN DAN JEMBATAN



 Syarkowi

**S**pesifikasi teknis menjadi salah satu bagian penting dalam kontrak, spesifikasi teknis tersebut terkait amanat Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi, terutama dalam sertifikasi kompetensi tenaga kerja. Dalam Pasal 70 (1), dinyatakan setiap Tenaga Kerja Konstruksi yang bekerja di bidang Jasa Konstruksi WAJIB memiliki Sertifikat Kompetensi Kerja. Dalam Pasal 70 (2), dinyatakan setiap Pengguna Jasa dan/atau Penyedia Jasa WAJIB mempekerjakan Tenaga Kerja Konstruksi yang memiliki Sertifikat Kompetensi Kerja.

Dari data yang ada, jumlah Tenaga Kerja Konstruksi (TKK) di Indonesia, baik Tenaga Ahli maupun tenaga terampil sangatlah kurang untuk memenuhi kebutuhan pekerjaan yang ada apalagi dengan masifnya Pembangunan Infrastruktur saat ini. Disamping itu, jenis Kompetensi Ke-Ahlian (Sertifikat Keahlian= SKA), maupun Keterampilan (Sertifikat Keterampilan = SKT) untuk suatu bidang tertentu, juga masih sangat terbatas seperti Ahli Keselamatan jalan dan Ahli Lingkungan. Untuk itu Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, perlu menggiatkan langkah-langkah Program Percepatan Sertifikasi Tenaga Kerja Konstruksi (TKK).

Dari hal tersebut, salah satu spesifikasi keahlian yang sangat diperlukan untuk men-

dukung Pembangunan Infrastruktur adalah spesifikasi di bidang ke-Bina Marga-an khususnya pekerjaan konstruksi jalan dan jembatan. Hal ini mengingat pembangunan jalan dan jembatan sangat banyak dan penting dalam percepatan Pembangunan Infrastruktur yang saat ini gencar dilakukan Pemerintah. Untuk itu, Balai Uji Coba Sistem Pendidikan dan Pelatihan jalan dan Pengembangan Infrastruktur Wilayah, Pusat Pendidikan dan Pelatihan Jalan, Perumahan, Permukiman dan Pengembangan Infrastruktur Wilayah, Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, melaksanakan kegiatan Pelatihan Tenaga Pengajar/ *Training Of Trainers* (TOT) Bidang Jalan dan Pengembangan Infrastruktur Wilayah pada tanggal 4-6 Oktober 2018 di Bogor.

Para Peserta Pelatihan merupakan para



Widyaiswara dan Pejabat Fungsional yang masih aktif maupun yang sudah Pensiun di lingkungan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, yang disiapkan sebagai narasumber pada kegiatan sosialisasi kepada pihak Pengguna Jasa dan Auditor. Sedangkan untuk Penyedia Jasa, yaitu Konsultan Perencana dan Konsultan Pengawas serta Kontraktor, menjadi tanggungjawab Asosiasi Profesi untuk pelaksanaannya, dalam hal ini karena spesifikasinya untuk Jalan dan Jembatan maka dilakukan oleh Himpunan Pengembangan Jalan Indonesia (HPJI).

Spesifikasi Umum ini sesuai surat edaran Direktur Jenderal Bina Marga Nomor 02/SE/Db/2018, tanggal 22 September 2018. Penerbitan spesifikasi umum ini merupakan penyesuaian terhadap Surat Edaran Direktur Jenderal Bina Marga Nomor : 10/SE/Db/2014 tentang penyampaian Standar Dokumen Pengadaan dan Spesifikasi Umum 2010 (Revisi 3) untuk Pekerjaan Konstruksi Jalan dan Jembatan, dan untuk menjamin kegiatan pekerjaan Konstruksi jalan dan Jembatan yang berkualitas, serta mempertimbangkan perkembangan teknologi konstruksi di bidang jalan dan jembatan.

Surat Edaran tentang Spesifikasi Umum 2018 ini dimaksudkan sebagai acuan teknis bagi penyelenggaraan jalan dalam pelaksanaan pekerjaan konstruksi jalan dan Jembatan, dengan tujuan untuk menyederagamkan tata cara pelaksanaan pekerjaan konstruksi jalan dan jembatan agar kualitas pekerjaan dapat terkendali. Lingkup Spesifikasi Umum 2018 dalam surat edaran ini mencakup pekerjaan Pembangunan Jalan, Pembangunan Jembatan baru, Pekerjaan peningkatan kapasitas jalan maupun peningkatan kapasitas Jembatan dengan pelebaran, Pekerjaan Preservasi Jalan, Pekerjaan Rehabilitasi Jembatan dan perkuatan struktur Jembatan.

Pada revisi ketiga ini spesifikasi umum terbagi dalam 10 (sepuluh) divisi namun ada beberapa perubahan maupun penambahan menyesuaikan kebutuhan lapangan saat ini, seperti tergambar pada tabel di atas.

Secara umum spesifikasi ini memuat ketentuan-ketentuan mengenai pengaturan persyaratan mutu bahan, baik bahan baku, olahan maupun bahan jadi, petunjuk pelaksanaan terinci termasuk ketentuan-ketentuan peralatan, percobaan dan pelaksanaan, pengendalian mutu pekerjaan untuk mencapai mutu yang dipersyaratkan dan tata cara pengukuran dan pembayaran.

Spesifikasi Umum ini hanya diperuntukan bagi pelaksanaan pekerjaan jalan dan jembatan namun tidak termasuk jalan

bebas hambatan atau jalan tol. Spesifikasi ini disusun melalui beberapa tahapan dengan melibatkan para praktisi dan akademisi/Perguruan Tinggi dan Pusat Penelitian Pengembangan Jalan dan Jembatan (Pus-

kategori terampil Ditjen Bina Konstruksi telah melakukan kerjasama dengan stakeholder bidang konstruksi seperti BUMN/ BUMD, Asosiasi, Lembaga, dan Perguruan Tinggi mengadakan pelatihan-pelatihan

No	Spesifikasi umum	Revisi Devisi Umum sesuai Kebutuhan Lapangan
1.	Umum	Umum;
2.	Drainase	Drainase;
3.	Pekerjaan Tanah dan Geosintetik;	Pekerjaan tanah;
4.	Pekerjaan Preventif;	Pelebaran perkerasan dan Bahu Jalan;
5.	Perkerasan Berbutir dan Perkerasan Beton Semen;	Perkerasan berbutir dan Perkerasan Beton semen;
6.	Perkerasan Aspal;	Perkerasan Aspal;
7.	Struktur;	Struktur;
8.	Rehabilitasi Jembatan;	Pengembalian Kondisi dan Pekerjaan Minor;
9.	Pekerjaan Harian dan Pekerjaan Lain-lain; dan	Pekerjaan Harian; dan
10.	Pekerjaan Pemeliharaan Kinerja	Pekerjaan Pemeliharaan Rutin.

jatan), Badan Pengembangan dan Penelitian Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, yang didalamnya juga mengatur tentang Manajemen Keselamatan Lalu Lintas, Pengamanan Lingkungan Hidup, serta penanganan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Konstruksi.

Ketentuan-ketentuan diatas, haruslah dipahami sejak penyiapan Dokumen Pengadaan berupa Detail Desain dan Gambar Rencana. Untuk pekerjaan khusus yang belum tercantum dalam Spesifikasi Umum ini, seperti penggunaan Material serta Teknologi tinggi dengan penggunaan peralatan khusus juga, maka di perlukan Spesifikasi khusus dengan persetujuan Direktur Jenderal Bina Marga Kementerian PUPR.

Analisa harga satuan pekerjaan juga perlu disesuaikan, untuk pekerjaan konstruksi jalan dan jembatan di gunakan untuk Lelang dini Tahun Anggaran 2019, yang tentunya perlu Analisa Harga Satuan atau *Engineer's Estimate* (EE) maupun *Owner's Estimate* (OE). Dalam rangka penyusunan Analisa Harga Satuan Pekerjaan (AHSP) bidang jalan dan jembatan dibuat Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor: 28/PRT/M/2016 tentang Pedoman Analisis Harga satuan Bidang Pekerjaan Umum, khususnya pada bagian Pedoman Analisis Harga Satuan Pekerjaan (AHSP) Bidang Bina Marga.

Ditjen Bina Konstruksi Kementerian PUPR terus berupaya untuk memenuhi kebutuhan tenaga kerja konstruksi baik dalam kategori terampil maupun ahli. Dalam

yang mampu membuktikan kemampuan tenaga kerja konstruksi berupa sertifikat.

Pelatihan-pelatihan yang dilakukan Ditjen Bina Konstruksi antara lain pelatihan *on site* atau melakukan pelatihan langsung tempat bekerja tenaga kerja konstruksi, pelatihan mobile training unit (MTU) atau unit pelatihan keliling yang diharapkan mampu menjangkau tenaga kerja konstruksi hingga ke pelosok-pelosok negeri. Selain kedua pelatihan itu, baru-baru ini Kementerian PUPR mengadakan kerjasama dengan Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia (Kemenhukum) untuk mengadakan pelatihan bagi warga binaan lembaga pemasyarakatan. Sementara itu, bagi tenaga kerja ahli konstruksi Ditjen Bina Konstruksi telah melakukan kerjasama untuk mengadakan pelatihan jarak jauh atau *distance learning* untuk bisa meningkatkan jumlah tenaga ahli bidang konstruksi di Indonesia. Melalui program Sistem Belajar Intens Mandiri (SIBIMA) diharapkan para calon-calon insinyur muda dapat melatih diri sebelum terjun ke bidang konstruksi sebenarnya.

Dengan adanya sinergi antara penyedia jasa dan pengguna jasa dalam bidang konstruksi dalam menjalankan visi dalam membangun infrastruktur untuk negeri dapat segera terwujud dengan kualitas bangunan yang mumpuni serta tenaga kerja konstruksi yang berkompeten dan handal. Sehingga pembangunan infrastruktur yang merata dan peningkatan nilai perekonomian di seluruh daerah di Indonesia dapat segera terwujud. \*

✎ Meylina Hasbullah (Pembina Jasa Konstruksi Muda)

**P**ernah dengar bahwa salah satu fungsi Aparat Sipil Negara (ASN) adalah pembuat dan pelaksana kebijakan publik? Sesuai amanat UU ASN No. 15 tahun 2014, fungsi ASN adalah Pembuat dan Pelaksana Kebijakan Publik, Pelayan Publik serta Perekat dan Pemersatu Bangsa.

Bisa dibayangkan ASN yang bekerja sehari-hari di pemerintahan, selain sebagai pembuat kebijakan, juga sebagai pelaksana dan yang merasakan manfaat dari kebijakan tersebut. Bagaimanapun ASN juga bagian dari masyarakat Indonesia bukan?

Kebijakan dan penegakan aturan yang jelas, menunjukkan pemerintah hadir untuk rakyatnya. Tanpa aturan dan kebijakan yang jelas, yang ada malah “hukum rimba,” yang kuat memakan yang lemah. Siapa yang kuat dia yang menang.

Persoalannya, lebih dahulu kebijakan ada kemudian dirasakan manfaatnya atau kebutuhan akan kebijakan tersebut yang terlebih dahulu hadir? Belum lagi rentetan pelaksanaan dan pengawasannya yang harusnya konsisten dan berkesinambungan.

Kenapa? Karena manusia selalu berubah. Hari ini perlu A besok perlu K, seperti kita tahu kata pepatah : “tidak ada yang tidak berubah kecuali perubahan itu sendiri”.

Kebijakan ada untuk mengatur masyarakat. Namun, kebijakan itu sendiri hadir untuk masyarakat. Jiwa, semangat dan keberpihakannya ada disana. Kelayakan adalah bagi yang merasakan manfaat dari kebijakan tersebut.

# Kebijakan dan Kelayakan

Pro dan kontra selalu hadir. Tidak usah jauh-jauh, yang paling ‘now’ adalah keputusan MA di bulan September 2018 yang mengabulkan permohonan agar mantan napi korupsi bisa maju *nyaleg* (mencalonkan diri menjadi calon anggota legislatif). Salah satu pertimbangan MA dalam mengabulkan gugatan tersebut karena materi dalam Peraturan KPU No. 20 tahun 2018 yang melarang pencalonan eks napi bandar narkoba, kejahatan seksual terhadap anak, dan korupsi untuk menjadi Calon Anggota DPR, DPR Provinsi dan Kabupaten/Kota yang diterbitkan sebelumnya, dianggap bertentangan dengan UU Nomor 7 tahun 2017 tentang Pemilu.

---

Tanpa aturan dan kebijakan yang jelas, yang ada malah “hukum rimba,” yang kuat memakan yang lemah. Siapa yang kuat dia yang menang.

---



Padahal korupsi adalah kejahatan luar biasa dan masyarakat perlu dilindungi dari kejahatan luar biasa tersebut. Bagaimana menyikapinya? Pertanyaan kembali hadir, kebijakan dan kelayakan bagi masyarakat yang mana yang perlu dilayani? Namun tiap lembaga pasti memiliki alasan tersendiri dalam membuat keputusan sesuai kompetensi yang dimiliki dan amanah yang diembannya.

Ditjen Bina Konstruksi Kementerian PUPR terus mengeluarkan kebijakan-kebijakan sebagai bentuk pembinaan jasa konstruksi sesuai dengan tugas dan fungsinya. Dari kebijakan tentang pembinaan penyelenggaraan, kelembagaan dan sumber daya jasa konstruksi maupun pelaksanaan kebijakan di bidang pemberdayaan dan pengawasan penyelenggaraan jasa konstruksi yang dilaksanakan oleh masyarakat dan pemerintah daerah.

Menginduk pada Nawacita, Rencana Pembangunan Jangka Panjang, Rencana Pembangunan Jangka Menengah, Rencana Strategis Kementerian/Lembaga, Rencana Kerja Pemerintah dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga, roda koordinasi perencanaan dan pencapaian pemerintah terus diantisipasi sesuai perkembangan jaman.

Rencana Strategis (5 tahunan) 2015-2019 sebentar lagi berakhir. Bagaimana dampak pembinaan jasa konstruksi yang telah dilakukan? Tentunya ada beragam indikator yang mempengaruhinya. Sekedar ilustrasi, beberapa contoh regulasi pembinaan konstruksi dalam beberapa tahun terakhir, antara lain:

- Undang-undang No. 2 tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi,
- Peraturan Menteri PUPR No. 2 tahun 2018 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri PU No. 05/PRT/M/2014 tentang Pedoman Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) Konstruksi Bidang PU,
- Peraturan Menteri PUPR No. 19 tahun 2017 tentang Standar Remunerasi Minimal Tenaga Kerja Konstruksi pada Jenjang Jabatan Ahli untuk Layanan Jasa Konstruksi,
- Peraturan Menteri PUPR No. 12 tahun 2017 tentang Standar dan Pedoman Pengadaan Pekerjaan Konstruksi Terintegrasi Rancang Bangun (*Design and Build*),
- Peraturan Menteri PUPR No. 10 tahun 2016 tentang Pemberlakuan Standar Kompetensi Kerja Nasional Indonesia bidang Pengelolaan Sistem Penyediaan Air Minum,
- Peraturan Menteri PUPR No 45 tahun 2015 tentang Pengembangan Keprofesionalan Berkelanjutan Tenaga Ahli Konstruksi Indonesia,

fesional Berkelanjutan Tenaga Ahli Konstruksi Indonesia,

- Peraturan Menteri PUPR No. 51 tahun 2015 tentang Tata Cara Pemilihan Pengurus, Masa Bakti, Tugas Pokok dan Fungsi, serta Mekanisme Kerja LPJK,
- Peraturan Menteri PU No. 5 tahun 2015 tentang Pedoman Umum Implementasi Konstruksi Berkelanjutan pada Penyelenggaraan Infrastruktur di Bidang Pekerjaan Umum dan Perumahan,
- Keputusan Menteri PUPR No. 897 tahun 2017 tentang Besaran Remunerasi Minimal Tenaga Kerja Konstruksi pada Jenjang Jabatan Ahli untuk Layanan Jasa Konsultansi Konstruksi,
- Keputusan Menteri PUPR No. 914 tahun 2017 tentang Penetapan Unit Layanan Pengadaan Kementerian PUPR,
- Surat Edaran Menteri PUPR No. 17 tahun 2017 tentang Perjanjian antara Penyedia Jasa dengan Subpenyedia Jasa dalam Pelaksanaan Pekerjaan Jasa Konstruksi,
- Instruksi Menteri PUPR No. 4 tahun 2016 tentang Penerbitan Surat Keterangan Pengalaman Kerja bagi Tenaga Kerja Konstruksi di Kementerian PUPR.

Dengan banyaknya regulasi yang telah dikeluarkan tersebut, di tengah maraknya Pembangunan Infrastruktur sekaligus era digital, kita lihat bagaimana perkembangan sektor jasa konstruksi di masa mendatang, *what's next?* \*\*\*





# Penjaminan Mutu Sertifikasi Tenaga Kerja Konstruksi

✍️ Darti Tresnawati, SE, MT

**P**rogram percepatan sertifikasi tenaga kerja konstruksi merupakan salah satu program unggulan yang diinisiasi oleh Direktorat Bina Kompetensi dan Produktivitas Konstruksi dengan eksekutor lapangan balai jasa konstruksi wilayah di lingkungan Direktorat Jenderal Bina Konstruksi. Diluncurkannya program percepatan sertifikasi tenaga kerja konstruksi merupakan salah satu upaya untuk memenuhi gap kebutuhan tenaga kerja konstruksi. Program ini diawali dengan melaksanakan Identifikasi Kebutuhan Akan Pelatihan (KAP) oleh Direktorat Bina Kompetensi dan Produktivitas Konstruksi pada tanggal 8-9 Januari 2018 di Bandung.

Target Renstra tahun 2014 sd 2019 adalah terciptanya 750.000 tenaga kerja konstruksi bersertifikat. Sedangkan capaian tahun 2014 sd 2017 adalah 660.000 (data Juni 2018) tenaga kerja konstruksi bersertifikat. Artinya masih ada gap sebesar 90.000 tenaga kerja konstruksi bersertifikat atau 45.000 per tahun. Hingga oktober 2018, jumlah peserta kegiatan uji kompetensi yang dilaksanakan balai mencapai 30.300 orang artinya belum memenuhi target total per tahun (akses daya naker per 02 oktober 2018).

Hasil identifikasi pada semester 1 2018 dititik beratkan pada pelaksanaan sertifikasi uji di lingkungan internal Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat pada proyek di lingkup Kementerian PUPR seperti Direktorat Jenderal Sumber Daya Air, Direktorat Jenderal Bina Marga, Direktorat Jenderal Cipta Karya dan Direktorat Jenderal Penyediaan Perumahan. Sedangkan pada semester 2 tahun 2018 prioritas kegiatan dilakukan untuk mendorong pemerintah kabupaten/kota untuk melaksanakan sertifikasi uji terampil konstruksi.

Pelaksanaan rapat koordinasi kabupaten/kota diharapkan dapat menjangkau informasi lebih rinci terkait pemahaman dalam penyelenggaraan pelatihan / sertifikasi uji tenaga terampil konstruksi sekaligus mendorong kebijakan pemerintah kabupaten / kota dalam penganggaran dan melaksanakan kegiatan uji kompetensi

tenaga terampil. Konsekuensi logis dari pelaksanaan program percepatan sertifikasi tenaga kerja konstruksi dapat dilihat salah satunya dari pelaksanaan kegiatan. Terdapat beberapa kebijakan signifikan yang berbeda dengan pelaksanaan sertifikasi uji reguler antara lain:

Kegiatan	Program Percepatan sertifikasi Uji	Program sertifikasi Uji Regulerl
Pelaksanaan	Peserta langsung di uji lapangan	Pelatihan terlebih dahulu kemudian uji
Assessor	Penilaian satu (1) orang asesi oleh satu (1) orang assessor	Penilaian satu (1) orang asesi oleh tiga (3) orang assessor
Verifikasi Bekas	KTP	KTP, Ijazah, CV peserta
Sertifikat	<i>One day service</i>	Beberapa hari setelah dinyatakan kompeten
Biaya	a. Kelas 1 = Rp. 336.000 b. Kelas 2 = Rp 202.000 c. Kelas 3 = Rp 145.000	a. Kelas 1 = Rp. 460.000 b. Kelas 2 = Rp 350.000 c. Kelas 3 = Rp 610.000

Setelah balai jasa konstruksi wilayah melaksanakan program percepatan sertifikasi uji tenaga kerja konstruksi, timbulah pertanyaan, apakah tenaga kerja konstruksi yang disertifikasi memiliki standar yang sama dan dapat dijamin kualitasnya? Pertanyaan ini wajar dikemukakan mengingat seluruh sumber daya di prioritaskan untuk mengurangi gap tenaga kerja konstruksi atau dengan kata lain meningkatkan tenaga kerja konstruksi bersertifikat.

Agar dapat menjawab pertanyaan di atas, perlu dikaji beberapa hal antara lain:

#### a. Honor assessor

Honor assessor baik pada program percepatan maupun pada program reguler dibayar berdasarkan jumlah peserta uji yang kompeten. Artinya honor assessor berbanding lurus dengan jumlah peserta kompeten. Hal ini secara psikologis mendorong assessor untuk memberikan hasil kompeten pada seluruh peserta uji.

#### b. Cek kompetensi assessor

Assessor yang akan melakukan *assessment* wajib memiliki sertifikat assessor dan sertifikatnya masih berlaku. Masa

berlaku sertifikat adalah 3 tahun. Dalam program percepatan sertifikasi uji assessor tidak di cek kepemilikan sertifikat maupun masa berlaku sertifikat.

#### c. Waktu assesment

Pelaksanaan *assessment* dilaksanakan dalam satu hari. Proses *assessment* dilakukan dengan waktu beragam antara 5 sd 15 menit per asesi. Dengan waktu yang singkat, hal ini tidak dapat mencerminkan kualifikasi tenaga kerja konstruksi.

#### d. Sertifikat yang dimiliki oleh asesi

Pada dasarnya manusia memiliki beberapa keunggulan, namun perlu dibatasi keunggulan yang yang paling utama. Sertifikat tenaga kerja konstruksi yang dimiliki bisa lebih dari 1, namun perlu dibatasi karena pada dasarnya manusia tidak ahli dalam seluruh hal.

Dari beberapa hal diatas, dapat disimpulkan bahwa program percepatan sertifikasi tenaga kerja konstruksi belum sepenuhnya bisa menjawab penjaminan mutu tenaga kerja konstruksi dan standar yang dimiliki. Oleh karena itu perlu dilakukan monitoring dan evaluasi pelaksanaan program percepatan sertifikasi uji bukan hanya terbatas pada jumlah tenaga kerja konstruksi yang dihasilkan dalam program percepatan sertifikasi uji namun juga proses pelaksanaan sertifikasi uji. Hal ini diperlukan karena hasil konstruksi membutuhkan tenaga kerja konstruksi kompeten dan menciptakan tenaga kerja kompeten membutuhkan perjuangan dan perbaikan secara terus menerus.\*



# Analisis Pengenaan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Pada Layanan Penyelenggaraan Jasa Konstruksi

✍️ Zaenal Arifin

**P**engaturan dibidang jasa konstruksi sangat diperlukan untuk menjamin penyelenggaraan jasa konstruksi berjalan tertib sesuai dengan kepastian hukum, yaitu sesuai Undang-Undang No 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi. Salah satu perbedaan pengaturan penyelenggaraan jasa konstruksi dalam Undang-Undang yang baru yaitu UU No 2 Tahun 2017 adalah terkait dengan adanya sumber pembiayaan penyelenggaraan sebagian kewenangan yang dilakukan oleh Lembaga.

Dijelaskan dalam Bab X Partisipasi Masyarakat Pasal 84 dinyatakan bahwa dalam rangka penyelenggaraan sebagian kewenangan yang dilakukan oleh Lembaga dibiayai dengan anggaran pendapatan dan belanja negara/sumber lain yang sah sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan. Selanjutnya biaya yang diperoleh dari masyarakat atas layanan dalam penyelenggaraan sebagian kewenangan yang dilakukan Lembaga merupakan penerimaan negara bukan pajak (PNBP) sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Dengan demikian sumber pembiayaan dalam penyelenggaraan sebagian kewenangan yang dilakukan oleh Lembaga sesuai UU no 2 tahun 2017 terdapat 2 (dua) sumber yaitu berasal dari anggaran pendapatan dan belanja negara (APBN) dan penerimaan negara bukan pajak (PNBP). Pembiayaan tersebut ditujukan pada lembaga yang akan dibentuk sebagai suatu organisasi yang akan menjalankan sebagian kewenangan pemerintah pusat. Lembaga ini juga merupakan perwujudan dari keikutsertaan atau partisipasi masyarakat jasa konstruksi sebagaimana Pasal 84 ayat (1) dan (2).

Tujuannya dari sumber pembiayaan lembaga sebagaimana disebutkan diatas adalah menunjang operasionalisasi pelayanan yang dilakukan oleh lembaga. Negara memandang bahwa pelayanan kepada masyarakat pada dasarnya adalah kewajiban yang harus dilaksanakan sesuai UU No 2 Tahun 2017 yang pembiayaannya dilakukan oleh negara melalui anggaran

## PNBP jasa konstruksi yang akan dilaksanakan oleh lembaga telah di bahas akan segera diajukan ke kementerian Keuangan.

pendapatan dan belanja negara (APBN) Namun demikian negara tetap mengenakan pembiayaan layanan ini kepada masyarakat melalui penerimaan negara bukan pajak (PNBP) sesuai Pasal 84 ayat (8). Hal ini agar tidak memberatkan APBN dan apa yang dikeluarkan masyarakat akan kembali dan bermanfaat untuk masyarakat dalam hal ini pelayanan dari Lembaga.

Pada dasarnya, penerimaan negara terbagi atas 2 jenis penerimaan, yaitu penerimaan dari pajak dan penerimaan bukan pajak yang disebut penerimaan negara bukan pajak (PNBP). Menurut UU No. 20 Tahun 1997 tentang Penerimaan Negara Bukan Pajak, PNBP adalah seluruh penerimaan Pemerintah Pusat yang tidak berasal dari penerimaan perpajakan.

UU tersebut juga menyebutkan kelompok PNBP meliputi:

- penerimaan yang bersumber dari pengelolaan dana Pemerintah;
- penerimaan dari pemanfaatan sumber daya alam;
- penerimaan dari hasil-hasil pengelolaan kekayaan Negara yang dipisahkan;
- penerimaan dari pelayanan yang dilaksanakan Pemerintah
- penerimaan berdasarkan putusan pengadilan dan yang berasal dari pengenaan denda administrasi;
- penerimaan berupa hibah yang merupakan hak Pemerintah
- penerimaan lainnya yang diatur dalam Undang-undang tersendiri

Kecuali jenis PNBP yang ditetapkan dengan Undang-undang, jenis PNBP yang tercakup dalam kelompok sebagaimana

terurai diatas, ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah. Artinya di luar jenis PNBP terurai diatas, dimungkinkan adanya PNBP lain melalui Penetapan sumber pembiayaan lembaga jasa konstruksi telah dinyatakan dalam UU No 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi dan masuk dalam kelompok penerimaan dari pelayanan yang dilaksanakan oleh pemerintah. Untuk operasionalisasinya maka diperlukan peraturan pemerintah mengenai tarif pelayanan tersebut.

Dalam rangka merealisasikan penerapan penerimaan negara bukan pajak (PNBP) bagi lembaga, maka menurut Peraturan Pemerintah nomor 1 tahun 2004 tentang tatacara penyampaian rencana dan laporan realisasi penerimaan negara bukan pajak pasal 1 angka 5, rencana PNBP adalah hasil penghitungan/penetapan PNBP yang diperkirakan akan diterima dalam 1 (satu) tahun yang akan datang.

Rencana PNBP yang akan diterima dalam 1 (satu) tahun yang akan datang oleh lembaga adalah berdasarkan kewenangan yang diberikan berdasarkan UU No 2 Tahun 2017 dan juga berdasarkan tarif yang mengacu pada peraturan pemerintah tentang tarif PNBP lembaga yang akan di usulkan. Rencana inilah yang dihitung dan menjadi penetapan PNBP.

Menurut Undang-Undang Nomor 20 tahun 1997 tentang Penerimaan Negara Bukan Pajak pasal 2 ayat (1) disebutkan bahwa kelompok PNBP, meliputi jenis - jenis penerimaan sebagai berikut:

- Penerimaan yang bersumber dari pengelolaan dana pemerintah.
- Penerimaan dari pemanfaatan sumber daya alam.
- Penerimaan dari hasil-hasil kegiatan pelayanan yang dilaksanakan pemerintah.
- Penerimaan dari kegiatan pelayanan yang dilaksanakan pemerintah.
- Penerimaan berdasarkan putusan pengadilan dan yang berasal dari pengenaan denda administrasi.
- Penerimaan berupa hibah yang merupakan hak pemerintah.
- Penerimaan lainnya yang diatur dalam undang - undang tersendiri.

## Analisis Terhadap Jenis dan Tarif PNBP Lembaga Jasa Konstruksi

Sebagaimana yang telah dijelaskan di atas, bahwa jenis penerimaan negara bukan pajak (PNBP) jasa konstruksi yang akan dilaksanakan oleh lembaga telah di bahas akan segera diajukan ke kementerian Keuangan. Bila dilihat dari pendekatan penentuan besaran tarif PNBP sesuai kelompoknya, maka pendekatan berdasarkan Pendekatan *Zero or Cost Minus*, dan Pendekatan *Just Cost Tarif*.

Pendekatan *zero or cost minus*, dikenakan pada pelayanan kepada masyarakat umumnya diberikan pada jasa pelayanan publik yang merupakan kebutuhan mendasar bagi masyarakat. Pendekatan ini adalah dimana tarif PNBP yang dikenakan kepada masyarakat adalah nol (gratis) atau lebih rendah dibandingkan dengan biaya penyelenggaraan atau penyediaan jasa (dalam rangka melaksanakan kegiatan pengaturan dan pelayanan) yang dikeluarkan oleh Pemerintah.

Jenis PNBP jasa konstruksi oleh Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi yang memungkinkan pada pendekatan ini adalah Registrasi, yang tarif PNBP nya nol atau digratiskan atau tarifnya lebih rendah dari biaya penyelenggaraan atau penyediaan jasa yang dikeluarkan pemerintah. Menurut penulis untuk Registrasi Jasa Konstruksi sebaiknya dipertimbangkan tarif PNBP menjadi nol atau gratis, karena menyangkut pelayanan dasar pemerintah dan memang menjadi tugas administratif pemerintah untuk hal tersebut dan dianggap kebutuhan dasar bagi masyarakat jasa konstruksi. Registrasi dimaksud adalah registrasi badan usaha, registrasi pengalaman badan usaha, registrasi penilai ahli, registrasi tenaga kerja konstruksi, registrasi pengalaman profesional tenaga kerja konstruksi, dan registrasi lembaga pendidikan dan pelatihan konstruksi. Namun karena registrasi menjadi layanan utama dari Lembaga dan membutuhkan sistem informasi yang kuat dan membutuhkan biaya yang tidak sedikit maka layanan ini masih dihitung dalam masukkan Lembaga yang merupakan PNBP.

Biaya penyelenggaraan atau penyediaan jasa pelayanan registrasi ini secara otomatis harus masuk atau disediakan dalam anggaran pendapatan dan belanja negara (APBN) dan menjadi anggaran atau DIPA /RKAKL Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi. Oleh karena itu harus dihitung secara cermat kebutuhannya pertahun dengan akun/komponen/sub komponen yang sesuai dengan jenis pengeluarannya/outputnya. Kebijakan pengurangan biaya

registrasi ini akan mengurangi beban masyarakat jasa konstruksi baik badan usaha atau usaha perorangan/tenaga kerja konstruksi dan sebagai bentuk pelayanan prima dari pemerintah.

Selain registrasi, peneanaan PNBP pada jasa konstruksi adalah untuk perijinan perwakilan badan usaha jasa konstruksi asing, penyetaraan badan usaha asing, akreditasi, lisensi bagi lembaga yang melaksanakan sertifikasi badan usaha, akreditasi bagi asosiasi profesi, dan penyetaraan tenaga konstruksi asing. Untuk hal tersebut memerlukan pertimbangan dan kebijakan dari pimpinan khususnya dari Menteri pekerjaan Umum dan Perumahan rakyat.

Sesuai dengan Undang-Undang No 20 tahun 1997, PNBP adalah bersifat umum dan fungsional, yaitu yang bersifat Umum adalah tidak berasal dari pelaksanaan tugas pokok dan fungsinya, sedangkan fungsional adalah berasal dari hasil pungutan Kementerian/Lembaga atas jasa yang diberikan sehubungan dengan tugas pokok dan fungsinya. Dengan demikian PNBP yang dikenakan oleh Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi adalah PNBP Fungsional, yang dapat digunakan kembali oleh lembaga tersebut. Oleh karena itu Lembaga nantinya harus mengajukan penggunaan dana PNBP tersebut yang jumlah persentasenya ditentukan oleh Kement-

terian Keuangan RI tentang persetujuan penggunaan sebagian dana PNBP pada K/L atau Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi.

Mengenai tarif PNBP yang akan diusulkan sebagaimana dijelaskan di atas, adalah Metode *Just Cost Tarif* atau atau lebih rendah dibandingkan dengan biaya penyelenggaraan atau penyediaan jasa. Tarif yang diusulkan akan dibahas bersama dengan Kementerian Keuangan RI, yang selanjutnya akan dikeluarkan Peraturan Pemerintah (PP) jenis dan tarif untuk setiap Kementerian dan lembaga apabila di setuju. Proses pembahasan dan penetapan sampai dengan terbitnya peraturan pemerintah tentang jenis dan tarif ini memerlukan waktu yang sangat panjang. Oleh karena itu sesuai aturan apabila belum terbit PP yang baru, maka PP yang lama masih berlaku yaitu PP No 38 tahun 2012, yang mana tarif untuk pelayanan jasa konstruksi khususnya perijinan perwakilan badan usaha asing masih menggunakan tarif atau ketentuan yang lama. Dengan demikian jenis dan tarif untuk PNBP jasa konstruksi seperti disebutkan di atas belum dapat dilakukan kepada masyarakat jasa konstruksi khususnya badan usaha/usaha perseorangan dan tenaga kerja konstruksi. Sehingga Pemerintah harus menyediakan dana sepanjang belum terbitnya PP PNBP untuk Kementerian PUPR. \*



# PELATIHAN KONSTRUKSI KELILING MOBILE TRAINING UNIT

## APA ITU MOBILE TRAINING UNIT ??



Mobile Training Unit merupakan mobil pelatihan keliling yang dapat digunakan untuk mengenalkan dan mengajarkan pola kerja efektif dan efisien pada tenaga kerja konstruksi, guna memberikan hasil optimal pada



pembangunan infrastruktur di seluruh provinsi Indonesia, termasuk di kawasan perbatasan.

## TUJUAN MTU

1. Memberikan stimulus/percontohan bagi Stakeholder terkait dalam upaya peningkatan kompetensi SDM konstruksi.
2. Memperluas akses pelatihan dan sertifikasi kompetensi tenaga kerja konstruksi di kantong-kantong tenaga kerja konstruksi dan pusat-pusat lokasi proyek yang belum terjangkau oleh Institut/Lembaga/Balai Pelatihan Konstruksi (remote area).
3. Memberdayakan masyarakat konstruksi secara mandiri untuk melaksanakan/mengikuti pelatihan kompetensi keterampilan konstruksi.
4. Melakukan percepatan pelatihan dan sertifikasi kompetensi tenaga kerja konstruksi terampil Indonesia.
5. Meningkatkan kualitas, efektifitas dan efisiensi pelaksanaan pelatihan dan sertifikasi kompetensi tenaga kerja konstruksi nasional.

## JENIS PELATIHAN



## POLA PEMANFAATAN MTU

### SOSIALISASI PEMBINAAN JASA KONSTRUKSI

Durasi:  
Target Peserta:  
Jumlah Peserta:  
Kegiatan:

Maksimal 3 Hari  
Masyarakat / Calon Nakerkonda  
± 50 Peserta  
- Sosialisasi ICI Konstruksi  
- Sosialisasi UU Jasa Konstruksi Khusus



A LOKASI PROYEK INFRASTRUKTUR

B LOKASI PROYEK INFRASTRUKTUR

Sertifikasi dan  
Kecekakan Bangunan  
- Pengetahuan Teori  
Konstruksi  
- Pemetaan Kebutuhan Pelatihan  
( Training Need Analysis )

### PELATIHAN KONSTRUKSI / ON THE JOB TRAINING

Durasi:  
Target Peserta:  
Jumlah Peserta:  
Kegiatan:

Maksimal 8 Hari  
Masyarakat / Calon Nakerkonda  
± 50 Peserta  
- Pembelajaran Teori  
- Pembelajaran Praktek

- Evaluasi  
- Uji Kompetensi dan Sertifikasi



A LOKASI KANTONG TENAGA KERJA KONSTRUKSI

B LOKASI KANTONG TENAGA KERJA KONSTRUKSI

### UJI KOMPETENSI / ON THE JOB ASSESSMENT

Durasi:  
Target Peserta:  
Jumlah Peserta:  
Kegiatan:

Maksimal 3 Hari  
Masyarakat / Calon Nakerkonda  
± 50 Peserta  
- Pembekalan - Ujian Praktek  
- Wawancara - Sertifikasi



A LOKASI PROYEK INFRASTRUKTUR ATAU KANTONG TENAGA KERJA KONSTRUKSI

B LOKASI PROYEK INFRASTRUKTUR ATAU KANTONG TENAGA KERJA KONSTRUKSI

### PERSYARATAN PESERTA MTU

- Lulusan Sekolah Dasar/SLTP (Bisa Baca Tulis)
- Berpengalaman Minimal 3 Tahun Sebagai Tukang



**"TERAMPIL  
dan ANDAL"**





Kementerian  
Pekerjaan Umum dan  
Perumahan Rakyat



**31 Oktober - 2 November 2018**  
Jakarta International Expo, Kemayoran, Jakarta, Indonesia



Lembaga  
Pengembangan  
Jasa Konstruksi  
Nasional



**GRATIS!**  
SERTIFIKASI  
PEKERJA  
TERAMPIL  
KONSTRUKSI