

# KONSTRUKSI

Media Informasi & Komunikasi Direktorat Jenderal Bina Konstruksi Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat | Edisi 6 Tahun 2018

**KATALOG BAJA RINGAN  
KONSTRUKSI 2018**  
SUMBER INFORMASI PRODUK  
INFRASTRUKTUR BERKUALITAS

**PEMBENTUKAN MASYARAKAT  
KONSTRUKSI BAJA INDONESIA**

**PEMBINAAN KONSTRUKSI  
MELALUI PENINGKATAN KAPASITAS  
APARATUR SIPIL NEGARA**

**KEMERIAHAN  
KONSTRUKSI  
INDONESIA 2018**

**PRESIDEN RI SERAHKAN SERTIFIKAT  
KEPADA 10.000 TENAGA KERJA KONSTRUKSI**



### 3 | BERITA UTAMA

Presiden RI Serahkan Sertifikat Kepada  
10.000 Tenaga Kerja Konstruksi



#### BERITA UTAMA

- 6 | Bilateral Meeting Konstruksi Indonesia 2018 : Peningkatan Kapasitas Tenaga Kerja Konstruksi (TKK) Indonesia Melalui Perkuatan Kerja Sama Sektor Konstruksi
- 8 | Rakor ULP PUPR Tahun 2018: APBN Negara Harus Dibelanjakan Efektif, Efisien, dan Penuh Tanggung Jawab
- 10 | Pembentukan Masyarakat Konstruksi Baja Indonesia
- 12 | Katalog Baja Ringan Konstruksi 2018 Sumber Informasi Produk Infrastruktur Berkualitas

#### BERITA TERKINI

- 14 | Model Finansial Skema KPBU Availability Payment
- 17 | Mengenal Lebih Jauh PERMENPUPR No.21/PRT/M/2018: Akselerator Penyediaan Infrastruktur PUPR Dengan Skema KPBU
- 20 | Capaian Pelatihan dan Uji Sertifikasi Tenaga Kerja Konstruksi Ta 2018

#### LIPUTAN KHUSUS

- 23 | Dukungan Direktorat Jenderal Bina Konstruksi Dalam Rehabilitasi dan Rekonstruksi di Nusa Tenggara Barat
- 26 | Celoteh Asa di Batas Negara
- 28 | Kementerian PUPR Ajak Mahasiswa Menjadi Penggerak Pembangunan Infrastruktur di Indonesia
- 30 | Pembinaan Konstruksi Melalui Peningkatan Kapasitas Aparatur Sipil Negara

#### BERITA HIBURAN

- 32 | Dekonsentrasi Jasa Konstruksi Nasional
- 34 | Pemimpin, Logika, dan Perasaan
- 38 | Desember Lagi

#### Salam Pembuka!

Tidak terasa saat ini kita berada di penghujung tahun 2018, hal tersebut menjadi pertanda Buletin edisi ke enam ini akan menjadi edisi penutup Buletin Direktorat Jenderal Bina Konstruksi di Tahun 2018. Di penghujung tahun ini, Buletin Ditjen Bina Konstruksi memberikan suguhan menarik terutama tentang penyelenggaraan event tahunan kebanggaan Kementerian PUPR, Konstruksi Indonesia 2018, dan berbagai kegiatan dan informasi lainnya.

Berbeda dari tahun sebelumnya, Konstruksi Indonesia 2018 ini dibuka secara langsung oleh Bapak Presiden RI Joko Widodo. Pada kesempatan tersebut, Bapak Presiden RI Joko Widodo memberikan Sertifikat kepada 10.000 tenaga kerja konstruksi yang telah bekerja di berbagai proyek konstruksi di Indonesia. Tidak hanya keseruan saat pembukaan kegiatan Konstruksi Indonesia 2018, dalam edisi ini pembaca juga dapat mengetahui kegiatan *Bilateral Meeting* antara Kementerian PUPR dengan beberapa perwakilan Negara sahabat seperti Inggris, Australia, RRC, India dan Malaysia.

Kementerian PUPR melalui Direktorat Jenderal Bina Konstruksi mengadakan Rapat Koordinasi Layanan Pengadaan (ULP) dan Kelompok Kerja (Pokja) dalam rangka untuk melakukan koordinasi Pelaksanaan Lelang Dini Tahun Anggaran 2019. Selain itu, Menteri PUPR juga mengukuhkan pembentukan organisasi Masyarakat Konstruksi Baja Indonesia (*Indonesia Society of Steel Construction/ISSC*).

Di Tahun 2015 Kementerian PUPR meluncurkan Katalog Baja Ringan, yang menjadi salah satu referensi dan informasi tentang industri Baja di Indonesia. Tahun ini, Kementerian PUPR kembali meluncurkan Katalog Baja Ringan 2018 yang diharapkan mampu menjadi bahan referensi, edukasi, dan informasi bagi para pembina, perencana, penyelenggaraan, penyedia jasa, akademisi, dan asosiasi serta seluruh stakeholder sektor konstruksi terutama bidang Baja Ringan.

Simak juga hasil kinerja lapangan Direktur Jenderal Bina Konstruksi ke daerah relokasi pasca gempa di Lombok dan Sumbawa, sebagai bagian program rehab rekons Kementerian PUPR. Direktorat Jenderal Bina Konstruksi sebagai pembina sektor jasa konstruksi siap membangun kembali Kota Lombok dan sekitarnya dengan menyiapkan tenaga kerja konstruksi guna membangun Rumah Instan Sederhana dan Sehat (RISHA) bagi warga Kota Nusa Tenggara Barat.

Kami hadirkan pula Artikel tentang Capaian Pelatihan dan Uji Sertifikasi Tenaga Kerja Konstruksi Tahun Anggaran 2018, sebagai rangkuman hasil upaya Pelatihan dan percepatan sertifikasi yang dilakukan Ditjen Bina Konstruksi. Simak juga kisah Riyan Harisman dan Luther Sake, operator alat berat yang bekerja di proyek pembangunan lintas batas Negara, yang bangga dan penuh harapan setelah mendapatkan sertifikat kompetensi kerja. Terdapat juga tulisan terkait Investasi yaitu Akselerator Penyedia Infrastruktur PUPR dengan Skema KPBU dapat menjadi bacaan tambahan bagi pembaca setia Buletin Konstruksi Ditjen Bina Konstruksi.

Sebagai penutup Kami suguhkan berita hiburan tentang acara PUPR *Goes To Campus* yang diadakan di Universitas Hasanuddin Makassar, serta tulisan tentang Pemimpin, Logika, dan Perasaan yang menghantarkan salah satu kontributor Kami menjadi Pemenang 10 besar menulis Opini Tingkat Nasional 2018. Tentunya sayang untuk anda sekalian lewatkan. Semoga Informasi-informasi sepanjang tahun 2018 Buletin Konstruksi dapat menjadi sumber informasi dan edukasi sektor Konstruksi 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 KERJA KONSTRUKSI INDONESIA DAN KONSTRUKSI INDONESIA INDONESIA INFRASTRUCTURE WEEK 2018



## KEMERIAHAN KONSTRUKSI INDONESIA 2018 Presiden RI Serahkan Sertifikat Kepada 10.000 Tenaga Kerja Konstruksi

Konstruksi Indonesia 2018 kembali digelar, kegiatan yang diadakan bersamaan dengan penyelenggaraan *Indonesia Infrastructure Week (IIW) 2018*, *Intertraffic Indonesia* dan juga Pengembangan acara baru *Green and Smart Building Indonesia* ini berlangsung pada 31 Oktober sampai 2 November 2018 lalu. Acara yang menjadi agenda tahunan sejak tahun 2003 ini, menjadi ajang pameran tentang perkembangan teknologi dan inovasi dunia konstruksi di Indonesia.

Pembukaan Konstruksi Indonesia 2018 berbeda dengan Pembukaan Konstruksi Indonesia di tahun-tahun sebelumnya, dimana pembukaan Konstruksi Indonesia 2018 bersamaan dengan penyerahan sertifikat kepada 10.000 tenaga kerja konstruksi oleh Presiden Republik Indonesia Joko Widodo didampingi Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Basuki Hadimuljono. Ke-10.000 tenaga kerja konstruksi yang hadir merupakan tenaga kerja yang telah disertifikasi dan tenaga kerja yang di sertifikasi pada rangkaian kegiatan Konstruksi Indonesia, dan *Indonesia Infrastructure Week 2018*.

Para tenaga kerja tersebut terdiri dari 1.500 tenaga ahli, 1.600 teknisi/analisis, dan

”  
Program sertifikasi sangat penting terlebih dalam persaingan global. Sertifikasi yang dilakukan sekarang jumlahnya masih sedikit.

6.900 operator. Dari jumlah tersebut 5.900 orang telah disertifikasi dan 4.100 orang akan mengikuti uji sertifikasi, 1.500 orang diantaranya akan disertifikasi menggunakan

Mobile Training Unit (MTU). Disamping itu terdapat 400 orang ASN Kementerian PUPR yang telah disertifikasi sebagai ahli muda K3 bidang bendungan, hidraulik dan jembatan. Dari tenaga terampil yang disertifikasi dan hadir pada acara ini, terdapat 1.300 siswa dari pendidikan vokasi, yaitu siswa SMK dan politeknik, yang merupakan hasil kerjasama Kementerian PUPR dan Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, serta 2.030 warga binaan pemasyarakatan yang telah disertifikasi kerjasama Kementerian PUPR dengan Kementerian Hukum dan HAM beberapa waktu lalu.

Ke dua belas (12) tenaga kerja yang menerima sertifikat simbolis dari Presiden yakni Ade Ayu Marlita dari Sumatera Selatan, Andriansyah dari Jawa Barat, Nasrullah dari NTB, Harlendra Putra dari Sumatera Barat, Nurul Andryani dari SMK 2 Makassar, M. Suhaemi dari SMKN 1 Jakarta, Rudiansyah dari Kalimantan Utara, Julianus Tandi Sau dari Sulawesi Barat, Billian M. Imbiri dari Papua, Endy dari Kalimantan Barat, Farah Maria Astuti D. Rahmat dari NTT, dan Ato Sunarto dari eks Warga binaan pemasyarakatan Lapas Nusakambangan yang saat ini telah bekerja di salah satu BUMN konstruksi.

# BERITA UTAMA

“Program sertifikasi sangat penting terlebih dalam persaingan global. Sertifikasi yang dilakukan sekarang jumlahnya masih sedikit. Saya minta tahun depan dilakukan 10 kali lipat dari jumlah sekarang. Kita tunjukkan bahwa kita memang terampil, kita tunjukkan skill kita tidak kalah dengan SDM negara lain,” kata Presiden Jokowi.

Sertifikasi ini menjadi penting karena sesuai amanat UU No.2 tahun 2017 pasal 70, menyatakan bahwa setiap pekerja konstruksi yang bekerja di sektor konstruksi wajib memiliki sertifikat kompetensi kerja. Bagi pengguna jasa dan/atau penyedia jasa wajib mempekerjakan tenaga kerja yang memiliki sertifikat kompetensi kerja. Apabila ditemukan ada pengguna dan/atau penyedia jasa yang tidak mempekerjakan tenaga kerja bersertifikat, maka yang bersangkutan akan dikenakan sanksi administratif. Mulai dari denda administratif dan/atau penghentian sementara kegiatan layanan.

Sebagaimana diketahui, jumlah tenaga kerja konstruksi bersertifikat saat ini masih belum memenuhi kebutuhan Pembangunan Infrastruktur yang terus meningkat dari tahun ke tahun. Sebab untuk menghasilkan infrastruktur yang berkualitas dibutuhkan SDM yang profesional dan berdaya saing. Dari total 8,14 juta tenaga kerja konstruksi, baru 6% nya yang bersertifikat, dengan latar belakang tingkat pendidikan dibawah pendidikan SMA sebanyak 5,98 Juta dan diatas pendidikan SMA sebanyak 2,15 Juta.

Sertifikat yang telah dikeluarkan terdiri dari 525.857 untuk tenaga terampil (analisis/teknisi dan operator) dan sertifikat tenaga ahli sebanyak 241.322. Sedangkan, dilihat dari jumlah tenaga kerjanya yang sudah tersertifikasi sebanyak 485.534 orang dengan komposisi tenaga terampil sebanyak 333.706 orang dan tenaga ahli sebanyak 151.828 orang.

“Tenaga kerja yang bersertifikat diharapkan akan mendongkrak produktivitas dan kinerja pembangunan infrastruktur. Tuntutan tersebut tentunya harus sejalan dengan jaminan peningkatan kesejahteraan bagi seluruh tenaga kerja konstruksi bersertifikat. Pengaturan terkait upah bagi tenaga kerja konstruksi, saya minta dapat segera disiapkan dengan baik oleh Kementerian PUPR bersama dengan Kementerian Tenaga Kerja”, ujar Joko Widodo.

Hal senada juga disampaikan oleh Menteri PUPR Basuki Hadimuljono. “Kesadaran sertifikasi tenaga kerja konstruksi seharusnya menjadi komitmen kita semua, karena pengaturannya telah secara tegas dituangkan dalam UU No.2 tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi. Saya minta semua pihak





Tenaga kerja yang bersertifikat diharapkan akan mendorong produktivitas dan kinerja pembangunan infrastruktur.



memegang komitmen tersebut dan menegakkan ketegasan penegakan hukum dalam menjalankannya. Penggunaan tenaga kerja bersertifikat harus tertuang sejak disepakatinya kontrak kerja konstruksi demi jaminan profesionalisme, mutu dan akuntabilitas dari setiap pekerjaan”, tutur Basuki.

Penciptaan tenaga kerja konstruksi mulai dari sumbernya akan menghasilkan pekerja yang kompeten. Revitalisasi pendidikan vokasi melalui program *link and match* perlu terus dikembangkan untuk menyiapkan generasi muda yang berkualitas, yang terampil dan siap untuk berkompetisi di bidang konstruksi.

Selain sumber daya manusia yang profesional, pembangunan Infrastruktur memerlukan dukungan teknologi bidang konstruksi yang berkualitas. Sedangkan teknologi bidang konstruksi yang saat ini digunakan, tidak bisa dipungkiri masih belum dapat lepas dari kandungan impor. Indonesia harus berupaya untuk meningkatkan komponen dalam negeri sehingga dapat menekan biaya produksi dan meningkatkan efisiensi pembangunan infrastruktur. “PT. Pindad sudah mampu menghasilkan excavator, diharapkan para pengusaha konstruksi Indonesia mau menggunakan produk tersebut. Perusahaan dalam negeri teruskan berlomba mengembangkan inovasi teknologi seperti alat berat dari dalam negeri”, kata Jokowi.

Pameran ini diadakan, untuk mendukung Pembangunan Infrastruktur, terutama dalam hal pengembangan SDM konstruksi dan K3 Konstruksi. Ribuan produk inovatif solusi bangunan dan konstruksi ditampilkan serta workshop/seminar Konstruksi Indonesia. Tak kurang berbagai perusahaan internasional dari 10 negara memamerkan produk inovasi teknologi konstruksi. 131 Stand juga tidak ketinggalan memamerkan produk, 812 pertemuan bisnis.

KI 2018 juga menghadirkan *Bilateral meeting*, yang dihadiri oleh lima negara yakni Malaysia, India, Australia, United Kingdom dan Republik Rakyat Tiongkok. \*

## Bilateral Meeting Konstruksi Indonesia 2018 : Peningkatan Kapasitas Tenaga Kerja Konstruksi (TKK) Indonesia Melalui Perkuatan Kerja Sama Sektor Konstruksi

Kementerian PUPR setiap tahunnya menyelenggarakan event Konstruksi Indonesia (KI) sebagai apresiasi terhadap perkembangan industri konstruksi di Indonesia dalam mendukung pembangunan infrastruktur dan perekonomian bangsa. Pada tahun 2018 ini, Konstruksi Indonesia berlangsung sejak 31 Oktober hingga 2 November 2018 dengan mengangkat tema “Ketahanan Masyarakat Jasa Konstruksi Indonesia Menghadapi Liberalisasi Perdagangan Barang dan Jasa” dengan Fokus Utama pada “Peningkatan Sumber Daya Manusia”.

Tim Direktorat Kerja Sama dan Pemberdayaan



**K**I 2018 menghadirkan berbagai ragam kegiatan mulai dari pameran, konferensi, seminar, *workshop* dan *bilateral meeting*. Salah satu kegiatan yang tidak kalah penting adalah *Bilateral Meeting*, yang bertujuan untuk meningkatkan kerjasama bidang jasa konstruksi antara Negara terutama untuk meningkatkan kapasitas tenaga kerja konstruksi di Indonesia. Kegiatan *Bilateral Meeting* KI 2018 sendiri telah berhasil menghadirkan 5 (lima)

negara, yaitu : Malaysia, Australia, India, China dan Inggris.

Delegasi *Bilateral Meeting* dari Indonesia dipimpin oleh Dirjen Bina Konstruksi Kementerian PUPR Syarif Burhanuddin, didampingi oleh para pemangku kebijakan dan pelaku usaha sektor konstruksi di Indonesia. Ada pun mitra *Bilateral Meeting* dari negara sahabat diwakili oleh para pelaku usaha sektor konstruksi dengan didampingi oleh wakil Kedu-taan Besar masing-masing negara. *Bilateral*

*Meeting* berlangsung selama 2 (dua) hari dari tanggal 31 Oktober hingga 1 November 2018, berlokasi di JIEXPO Kemayoran Hall B.

Delegasi pertama yang diterima oleh delegasi Indonesia dalam *Bilateral Meeting* adalah Malaysia yang diwakili oleh CIDB (*Construction Industry Development Board*). Delegasi Malaysia dipimpin oleh Mohd Zaid Zakaria selaku *General Manager (GM) Business and International Division* CIDB. Dalam kesempatan ini, dilakukan diskusi terkait potensi kerja sama berupa pelatihan teknis dalam upaya peningkatan kapasitas tenaga kerja konstruksi.



Direktorat Jenderal Bina Konstruksi Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat melakukan *Bilateral Meeting* dengan Malaysia, Australia, India, dan Cina.

Saat ini, kerja sama antara Indonesia yang diwakili oleh LPJKN dengan Malaysia yang diwakili oleh CIDB dalam hal pelatihan dan sertifikasi tenaga kerja konstruksi telah selesai. Kendala yang dihadapi ketika kerja sama berlangsung di antaranya adalah tidak adanya kesepakatan standar kompetensi. Akibatnya, Malaysia melakukan sertifikasi ulang terhadap tenaga kerja Indonesia yang telah tersertifikasi di Indonesia (*double assesment*). Untuk itu, Indonesia menawarkan kerja sama lanjutan pada tingkatan *G2G (Government to Government)* dengan lingkup pengembangan SDM jasa konstruksi dengan standar kompetensi yang disepakati bersama. Untuk menindaklanjuti kerja sama tersebut, pihak Malaysia masih membutuhkan waktu dikarenakan adanya beberapa hal yang berkaitan dengan transisi pemerintahan.

Pertemuan *Bilateral Meeting* selanjutnya adalah dengan Australia yang diwakili oleh perwakilan *Department of Foreign Affairs dan*



Penandatanganan Letter of Cooperation (LoC) antara delegasi Indonesia, Syarif Burhanuddin (Direktur Jenderal Bina Konstruksi) dan delegasi Australia, Steven Barraclough.

Trade (DFAT) Australia. Delegasi Australia dipimpin oleh Steven Barraclough selaku *Minister Counsellor for Economic, Investment, and Infrastructure at the Australian Embassy*. Pada pertemuan ini terdapat agenda penandatanganan *Letter of Cooperation* (LoC) antara kedua negara terkait peningkatan kapasitas Sumber Daya Manusia (SDM), implementasi kesetaraan gender, dan pengembangan sistem pelatihan berbasis kompetensi di bidang jasa konstruksi di Indonesia.

Penandatanganan LoC tersebut sekaligus menjadi penegasan pelaksanaan Kemitraan Indonesia Australia untuk Infrastruktur (KIAT) di mana Pemerintah Australia melalui KIAT akan memberikan dana hibah sebesar AUD 6,246,684 atau sekitar Rp 68,13 Miliar untuk pelaksanaan kegiatan peningkatan kapasitas sumber daya manusia dan kesetaraan gender di bidang jasa konstruksi. Selain itu, Pemerintah Australia berkomitmen untuk memberikan dana hibah sebesar AUD 2,000,000 atau sekitar Rp. 21,81 Miliar untuk pengembangan sistem pelatihan berbasis kompetensi di bidang jasa konstruksi di Indonesia.

Delegasi Negara Sahabat selanjutnya adalah delegasi India yang diwakili oleh *Indian Chamber of Commerce* (ICC). Delegasi India dipimpin oleh *First Secretary of India Embassy to Indonesia*, Mr. V. Narayanan dan membicarakan rencana pengembangan kerja sama di masa mendatang antara kedua Negara, khususnya dalam pengembangan pusat pelatihan bidang konstruksi. Sebelumnya pada tahun 2002, Indonesia dan India menandatangani nota kesepahaman tertang pendirian Pusat Pelatihan Kejuruan untuk Sektor Konstruksi di Banda Aceh dan Jakarta. India juga pernah menyumbangkan alat-alat konstruksi pasca bencana tsunami

Aceh 2004. Namun sayangnya, sebagian dari alat-alat tersebut sudah tidak dapat digunakan karena suku cadangnya tidak tersedia di Indonesia.

Dalam diskusi dengan delegasi India, Indonesia menawarkan kerja sama dalam hal peningkatan kinerja alat-alat konstruksi, peningkatan pelatihan kejuruan dan sertifikasi tenaga kerja konstruksi, dan kesempatan untuk berinvestasi di sektor konstruksi. Respon terhadap penawaran kerja sama tersebut, India meminta daftar peralatan konstruksi yang bermasalah dan menyetujui untuk menindaklanjuti kerja sama dalam hal pelatihan kejuruan. Namun, India belum dapat berinvestasi di Indonesia dikarenakan India terdampak krisis global.

Agenda *Bilateral Meeting* hari pertama ditutup dengan pertemuan antara Indonesia dan delegasi Cina yang membawa serta para pengembang, investor, dan *developer Building Information Modeling* (BIM). Pada pertemuan tersebut, delegasi Indonesia menawarkan investasi pada sektor konstruksi guna memenuhi gap pembiayaan pembangunan infrastruktur melalui skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU). Sebagai jawabannya, delegasi Cina menawarkan untuk berbagi pandangan dan pengalaman terkait teknologi, proses, dan metode konstruksi untuk peningkatan efisiensi dalam manajemen proyek dan peningkatan kualitas produk melalui tenaga-tenaga ahli mereka. Pola pengembangan yang ditawarkan Cina juga berbasis kearifan lokal. Selain itu, Cina juga mempertimbangkan untuk berkolaborasi dalam proyek KPBU Indonesia yang akan didiskusikan lebih lanjut.

Pada *Bilateral Meeting* hari ke-2, Indo-

nesia menerima delegasi Inggris yang dipimpin oleh Joel Derbyshire selaku *Director Department of International Trade, British Embassy*. Rombongan Inggris membawa serta kontraktor, konsultan, dan perwakilan dari berbagai sektor usaha konstruksi. Dalam kesempatan ini, delegasi Indonesia melalui Bapak Direktur Bina Investasi Infrastruktur menyampaikan penjelasan tentang kondisi eksisting, potensi investasi yang dapat dikembangkan, dan pola pembiayaan atas kerja sama di bidang infrastruktur tersebut. Peluang investasi dapat dilakukan pada proyek pembangunan, preservasi jalan dan jembatan, jalan tol, serta bidang keciptakarya. Beberapa proyek yang ditawarkan yaitu proyek pengelolaan sampah berbasis *waste to energy* di Bantar Gebang dan Sidoarjo melalui pola *unsolicited* (kerja sama dengan inisiasi dari pihak luar) KPBU. Peraturan terkait *waste to energy* telah diterapkan, namun masih membutuhkan pendampingan dalam berbagai hal. Delegasi Indonesia juga menawarkan pengembangan *green project, green building*, serta implementasi *green rating tools* di proyek pembangunan jalan. Delegasi Inggris menyambut baik tawaran tersebut. Lebih lanjut mereka menyampaikan bahwa saat ini mereka sedang mengerjakan proyek-proyek yang berfokus pada sektor energi terbarukan, *waste to energy, green-finance*, pengolahan sampah dan sanitasi.

Kedua delegasi juga bertukar pikiran mengenai kemungkinan pengembangan kompetensi tenaga kerja konstruksi Indonesia. Pengembangan kompetensi tersebut berkaitan erat dengan amanat UU Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi di mana setiap tenaga kerja konstruksi wajib memiliki sertifikat kompetensi tidak terkecuali tenaga kerja lokal maupun asing. Untuk itu, LPJKN ingin menginisiasi kerja sama dalam hal peningkatan SDM konstruksi dengan membangun pusat pelatihan. Dari pihak Inggris disampaikan bahwa sertifikasi tenaga kerja konstruksi dapat dijumpai melalui berbagai lembaga sertifikasi seperti BIE (*British Institute of Embalmers*) dan BSI (*British Standard Institution*).

Kegiatan *Bilateral Meeting* pada event Konstruksi Indonesia 2018 diharapkan menjadi salah satu upaya Pemerintah Indonesia dalam meningkatkan kapasitas tenaga kerja konstruksi Indonesia melalui promosi dan potensi peluang kerja sama dengan berbagai negara. Kegiatan ini diharapkan mampu mempererat hubungan baik antara Indonesia dengan negara-negara sahabat dan memberikan dampak positif bagi kemajuan industri jasa konstruksi di Indonesia pada masa mendatang.\*

## Rakor ULP PUPR Tahun 2018: APBN Negara Harus Dibelanjakan Efektif, Efisien, dan Penuh Tanggung Jawab



Tim Subdit Sistem Penyelenggaraan,  
Direktorat Bina Penyelenggaraan Jasa  
Konstruksi

**K**ementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) menggelar Rapat Koordinasi Unit Layanan Pengadaan (ULP) dan Kelompok Kerja (Pokja) dalam rangka Koordinasi Pelaksanaan Lelang Dini Tahun Anggaran 2019 pada Selasa, 30 Oktober 2018 bertempat di auditorium Kementerian PUPR. Rakor yang dihadiri oleh 34 ULP dari setiap provinsi dan 670 Pokja ini bertujuan untuk membangun koordinasi antar ULP dan Pokja sehingga tercapai satu kesatuan langkah serta kesepahaman dalam pengelolaan ULP dan pelaksanaan pengadaan barang dan jasa di Kementerian PUPR khususnya dalam mendukung percepatan pembangunan infrastruktur.

Kementerian PUPR pada tahun 2019 mendapat kepercayaan untuk mengelola anggaran sebesar Rp 110,73 Triliun, dan diperkirakan sebanyak 80% atau sekitar Rp 88 triliun akan dilaksanakan melalui mekanisme pengadaan barang dan jasa yang dilakukan melalui penyedia. Pada kesempatan tersebut Menteri PUPR Basuki Hadimuljono memberikan arahan agar pembelanjaan uang Negara yang jumlahnya sangat besar tersebut dengan dilaksanakan dengan penuh tanggung jawab, efektif dan efisien dengan mengetahui kebutuhan, tepat mutu, manfaat yang optimal dan sesuai harga pasar. Untuk mempercepat pelaksanaan pengadaan barang/jasa tersebut, sejumlah paket siap dilelang dini pada November – Desember 2018 sebanyak 3.610 paket senilai Rp 31,28 triliun atau 36% dari total nilai paket lelang di Kementerian PUPR.

“Harus direncanakan dengan baik. Kita ingin pada semester 2 tahun anggaran sudah selesai tidak ada proses tender lagi. Perilaku Unit Layanan Pengadaan (ULP) dan Kelompok Kerja (Pokja) adalah faktor utama suksesnya PBJ di Kementerian PUPR,” kata Menteri PUPR Basuki Hadimuljono saat memberikan arahan pada acara tersebut.

Dari hasil Rakor ULP dan Pokja tersebut, Menteri Basuki mengatakan terdapat 4 (empat) langkah untuk mencapai target pelelangan dini tahun 2019. Langkah pertama dengan memulai lebih awal proses perencanaan dan persiapan agar pelelangan sudah bisa dimulai dari bulan November 2018 dan berakhir pada bulan Maret 2019. Langkah kedua, efektif dan efisien, *well planned, good process* dan *great outcomes* dikarenakan keberadaan ULP/Pokja menjadi simpul penting untuk mencapai target pelelangan dini tahun 2019. Langkah ketiga, adil, tidak diskriminatif dan bersaing secara sehat dalam menentukan pemenang lelang. Langkah keempat, pokja harus kredibel/profesional, dapat dipercaya, cepat dan jangan takut melangkah dengan menghilangkan subjektivitas untuk kepentingan pribadi.

Menteri juga mengingatkan bahwa profesionalitas anggota ULP/Pokja perlu ditingkatkan mengingat masih adanya indikasi modus pengaturan pemenang tender seperti proses tender lama (ada tendensi), pengurangan hak-hak penyedia jasa (dengan cara menambah/ mengubah persyaratan), HPS disusun tidak dengan professional, dan modus-modus arisan pemenang tender. Berdasarkan kajian KPPU, sejak tahun 2014 terdapat 44 kasus pelanggaran tender infrastruktur baik yang berasal dari APBN maupun APBD yang dilakukan dengan pengaturan tender. Menteri Basuki juga menyampaikan bahwa Pokja/ULP harus menjadi orang atau insan PUPR, jangan menjadi sekedar “orang yang bekerja di PUPR.”

Arahan Presiden yang disampaikan oleh Menteri Basuki terkait praktik ijon proyek, mark-up, suap, kongkalikong dengan vendor dan lelang fiktif yang tidak boleh terjadi lagi. Menteri Basuki juga menyampaikan arahan dari Presiden Joko Widodo (Jokowi) agar proses lelang dapat memanfaatkan Teknologi Informasi, regulasi yang lebih sederhana, meningkatkan penggunaan produk dalam negeri (TKDN), meningkatkan

peran UMKM dan mengoptimalkan pengawasan guna menindak tegas terhadap pelanggaran dan praktik KKN.

Dengan dikeluarkannya PP No. 43 Tahun 2018 yang mengatur mengenai partisipasi masyarakat untuk melaporkan tindak korupsi maka dalam pembangunan infrastruktur ULP/Pokja harus melakukan pengawasan pelaksanaan pengadaan melalui data E-monitoring, jika ditemui indikasi keterlambatan lelang bisa dideteksi dini melalui sistem yang ada. Untuk tenaga ahli terutama untuk jasa konsultansi tidak hanya dibuktikan SKA akan tetapi juga didatangkan personelnya.

Dalam acara yang sama, hadir pula Jaksa Agung Muda Intelijen Jan S. Maringka sebagai pembicara, dalam kaitannya dengan dukungan TP4 untuk pembangunan infrastruktur. TP4 sebagai paradigma baru dalam penegakan hukum mengupayakan dengan cara preventif dan represif secara paralel dan beriringan. Kejaksanaan mengawal bukan hanya pelaksanaannya saja akan tetapi sejak perencanaan. TP4P untuk Pemerintah Pusat dan TP4D untuk Pemerintah Daerah. TP4 diarahkan khusus untuk proyek-proyek strategis, Jamintel membentuk Direktorat D dalam rangka penguatan fungsi pengawasan pembangunan-pembangunan oleh kejaksanaan. "Dengan mengoptimalkan pendekatan restorative, korektif, dan rehabilitatif mencegah kerugian keuangan Negara. Sinergi mewujudkan pembangunan tepat waktu, mutu, sasaran, dengan mengawal mulai dari tahap perencanaan," ujarnya.

Pada kesempatan tersebut Dirjen Bina Konstruksi Syarif Burhanuddin menyampaikan materi terkait Kebijakan Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa yang membahas mengenai kegagalan tender yang mayoritas karena kesalahan dalam tata cara evaluasi. Salah satu hal yang disampaikan dan perlu menjadi perhatian adalah keterlambatan proses lelang, yang baru dimulai pada triwulan kedua. Keterlambatan lelang tersebut disebabkan diantaranya karena KAK dan/atau RAB belum siap, masih dilakukan penyesuaian HPS, adanya revisi DIP, penghematan atau dana direlokasi, belum terbitnya izin MYC, lahan belum siap, desain belum siap, dan proses buka blokir. Keterlambatan memulai proses pelelangan masih ditambah lagi dengan pelaksanaan proses pengadaan yang idealnya dibutuhkan waktu 1 (satu) bulan untuk Prakuifikasi, namun masih banyak ditemui pelaksanaan proses lelang yang melebihi hingga 2 (dua) bahkan sampai 5 (lima) bulan. Perbedaan waktu antara pelaksanaan lelang yang ideal dengan realisasi terlalu jauh. Perlu strategi

percepatan untuk perencanaan pengadaan yang matang sehingga arahan Bapak Menteri agar pelelangan berakhir di bulan Maret 2019 dapat benar-benar dilaksanakan.

Sedangkan Kepala BPSDM Lolly Martina Martief menyampaikan terkait Strategi Pemenuhan Kompetensi dan Kinerja Jafung PBJ. Pada 31 Desember 2020 Pokja Pemilihan/Pejabat Pengadaan dijabat oleh Jafung Pengelola Pengadaan Barang/Jasa. Kondisi sumber daya manusia pengelola pengadaan barang dan jasa saat ini, pelaksana ditunjuk secara *ad hoc*. Jenjang Jabatan Fungsional PBJ yaitu Pertama, Muda dan Madya. Mekanisme pengangkatan Jafung; inpassing, pengangkatan pertama (CPNS) lalu perpindahan jabatan. Pemenuhan kompetensi Jafung PBJ tingkat pertama 9 Unit Kompetensi (UK), Jafung muda 8 UK, Jafung Madya 6 UK (sesuai dengan yang disusun oleh LKPP).

Pada sesi siang, materi diawali oleh Kepala Pusdatin Ignatius Wing Kusbimanto yang membahas mengenai Pokok Perubahan SPSE v.3.6 ke SPSE v.4.3. Perubahan SPSE v.4.3. Dijelaskan bahwa secara garis besar terdapat pada perubahan istilah, penambahan peran UKPBJ, proses persiapan pengadaan dilakukan PPK, penyesuaian metode dan tahapan tender sesuai dengan Perpres 16 Tahun 2018, pengumuman tender dan pengumuman pemenang tender memakai sistem kolektif kolegial. SPSE v.4.3 wajib sudah digunakan untuk pelaksanaan lelang dini dan pelaksanaan pengadaan barang/jasa tahun anggaran 2019.

Setelah paparan oleh Kapusdatin, dilanjutkan oleh pembicara Kepala Subdit Sistem Penyelenggaraan yang menyampaikan ruang lingkup Surat Edaran Menteri PUPR No. 10/SE/M/2018 meliputi Penetapan Metode Pengadaan, Jadwal Tahapan dan Standar Dokumen Pemilihan. Jadwal tahapan tender menggunakan hari kerja. SDP SE Menteri PUPR No. 10/SE/M/2018 terdiri

dari standar dokumen kualifikasi, standar dokumen seleksi metode evaluasi kualitas dan biaya kontrak waktu penugasan, kontrak LS, standar dokumen pemilihan evaluasi harga terendah sistem gugur kontrak gabungan, LS dan Harga Satuan. SDP ini lah yang akan menjadi standar dokumen bagi Pokja untuk melaksanakan lelang dini.

Sedangkan dari Bagian BMN dan Layanan Pengadaan menyampaikan bahwa pada tahun anggaran 2015 sampai dengan tahun anggaran 2018 rata-rata terdapat jumlah paket di Kementerian PUPR sebanyak 12.675 dengan pagu rata-rata 83,6 triliun. Proses pengadaan barang dan jasa selama ini masih fokus hanya pada pelaksanaan tender oleh pokja. Belum sampai pada peran PA/KPA, PPK, PPHP. Fragmentasi tersebut diharapkan dapat hilang dengan adanya Sistem Informasi Pengadaan Barang/Jasa Terintegrasi (SI-PBJ Terintegrasi). Harapannya dengan adanya SIPBJ terintegrasi ini adalah adanya sistem dan database yang mengumpulkan data-data PBJ di lingkungan Kementerian PUPR, yang akan sangat bermanfaat dalam rangka pengambilan kebijakan.

Pada kesempatan terakhir, pembicara Khalid Mustafa membawakan materi terkait tata cara pengadaan barang/jasa swakelola, pengadaan barang dan jasa lainnya. Dalam Perpres 16 Tahun 2018 terdapat tipe swakelola baru yaitu swakelola dengan organisasi masyarakat (swakelola tipe III). Kontrak pekerjaan swakelola berbeda dengan draft kontrak pada SBD, karena bentuknya kontrak kerjasama. Untuk pengadaan Barang dipersyaratkan semua peserta harus memiliki pengalaman, termasuk pengalaman subkon. Pengadaan jasa lainnya dipersyaratkan semua peserta memiliki pengalaman, termasuk pengalaman subkon, dan *E-purchasing* wajib dilakukan apabila ada penetapan menteri, kepala lembaga atau kepala daerah.\*



# Pembentukan Masyarakat Konstruksi Baja Indonesia

✍️ **Ir. Rusli, MT**  
Pejabat Fungsional Pembina Jasa  
konstruksi Madya

**K**etersediaan sumber daya konstruksi menjadi hal yang sangat penting terutama untuk mendukung Pembangunan Infrastruktur. Salah satu sumber daya konstruksi tersebut adalah Material peralatan konstruksi, lebih khusus lagi, Baja. Jenis logam ini bahkan disebut dengan “*mother of industry*” karena banyaknya sektor yang menggunakannya seperti konstruksi, perhubungan, pertambangan dan energi, otomotif, hingga sistem pertahanan.

Saat ini pertumbuhan konsumsi baja per kapita di Indonesia jauh lebih rendah ketimbang negara-negara lain di ASEAN yaitu sekitar 65 kg/kapita. Sementara jika di bandingkan dengan negara-negara tetangga seperti Malaysia sekitar 410 kg/kapita, Singapura 1.036 kg/kapita, 296 kg/kapita, dan Vietnam 164 kg/kapita. Namun seiring pola pertumbuhan konsumsi baja per kapita di Indonesia sudah jauh lebih agresif yakni mencapai 84 kg/kapita pada Tahun 2020.

Berdasarkan data yang di himpun dari Kementerian Perindustrian persentase konsumsi industri Baja berdasarkan sektor konstruksi dibagi menjadi 78% bidang konstruksi, 8% bidang transportasi, 7% Migas, 4% Permesinan, 3% untuk kebutuhan lain-lainnya. Sementara itu, porsi baja dalam pekerjaan Konstruksi sebesar 78% dibagi menjadi 40% untuk pekerjaan infrastruktur, dan 38% untuk pekerjaan non-infrastruktur. Serta penggunaan baja tulangan sekitar 32% dari total penggunaan baja konstruksi.

“Industri Baja di Indonesia sudah ada, tapi belum bersatu. Sekarang saatnya kita bersama-sama mengembangkan serta meningkatkan kualitas industri baja Indonesia mulai dari hulu hingga ke hilir.” Ungkap Dirjen Bina Konstruksi Kementerian PUPR Syarif Burhanuddin saat membuka acara Workshop Pengembangan Kualitas Konstruksi Baja bekerjasama dengan The Japan Society of Steel Construction (JSSC) dan The Japan Iron and Steel Federation (JISF), Kamis (19/07) di Jakarta.

Penggunaan industri baja di Indonesia masih di dominasi oleh sektor konstruksi yaitu sebesar 78% (sebesar 40% untuk infrastruktur dan 38% untuk non infrastruktur). “Ini yang harus menjadi pertanyaan mengapa dengan pembangunan konstruksi yang tinggi yang selalu di kaitkan dengan baja dan material, ternyata konsumsi baja sangat rendah.” Ujar Syarif

Syarif menambahkan hal tersebut menjadi tantangan tersendiri bagi sektor konstruksi terutama Kementerian PUPR. Secara logika penambahan anggaran Kementerian PUPR untuk sektor konstruksi seharusnya diiringi oleh meningkatnya kebutuhan baja. Berbagai kendala lain yang masih ditemui pada pengembangan industri baja antara lain : harga baja impor yang masih lebih murah jika dibandingkan dengan baja produksi dalam negeri, bahkan harga dari PT Krakatau Steel pun masih terbilang tinggi; standarisasi produk baja nasional masih beragam, sehingga masih beredar baja yang tidak terstandar ; terbatasnya tenaga terampil yang bersertifikat dalam fabrikasi konstruksi baja ; serta belum terjalannya interaksi diantara para pelaku industri konstruksi baja.

Salah satu solusi untuk mengatasi kendala-kendala tersebut antara lain melalui kerjasama teknis dengan negara-negara yang sudah lebih maju dalam penggunaan konstruksi baja seperti Jepang. Pengalaman perkembangan industri baja di negara maju menunjukkan keterlibatan aktif seluruh pihak yang terlibat.

Jepang merupakan salah satu negara maju yang sebagian besar pembangunan infrastrukturnya menggunakan baja sebagai bahan utama material infrastruktur.

Hal senada juga disampaikan oleh Ms. Mari Takada perwakilan dari Kedutaan besar Jepang di Indonesia, yang mengatakan Baja merupakan industri inti dari manufaktur, produk yang kuat telah mampu menopang pertumbuhan ekonomi Jepang pasca perang dunia ke II. Selain itu Baja yang kuat pada sektor konstruksi, telah membantu menyelamatkan masyarakat

Jepang dari bencana alam. Memiliki kondisi yang hampir sama dengan Indonesia, Jepang merupakan negara yang rawan bencana alam. Melalui Pembangunan Infrastruktur yang kuat, salah satunya dengan penggunaan baja, telah menyelamatkan banyak kota di Jepang dari bencana.

“Menjaga kualitas mutu baja seperti menjaga mutu dan keamanan negara. Mengerjakan konstruksi baja tidak hanya menyederhanakan struktur, tetapi juga dapat menyederhanakan pekerjaan dan meningkatkan keamanan pada saat pembangunan konstruksi.” Ungkap Takada

Pemilihan penggunaan material baja pada suatu pekerjaan bangunan/ infrastruktur salah satunya adalah untuk pengendali bahaya keruntuhan struktur. Adapun jenis kebutuhan baja untuk sektor konstruksi meliputi baja tulangan, baja profil, kawat baja pratekan, pipa baja, baja lapis seng, bronjong kawat, guard rail, struktur baja ringan dan lain sebagainya.

Mr. Massahiro Nagata dari JSSC menyarankan apabila Indonesia akan membentuk Asosiasi Baja konstruksi, dapat menjaga hubungan Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha, industri dan akademis, dan hubungan lintas industri sehingga mampu menjaga kualitas mutu baja secara bersama-sama. Oleh karena itu sangatlah tepat untuk membentuk Masyarakat Konstruksi Baja Indonesia (Indonesia Society of Steel Construction/ISSC) yang bertujuan sebagai forum untuk standarisasi dan sertifikasi dalam penyediaan baja konstruksi, penelitian dan pengembangan baik desain maupun

produk baja, serta pemersatu pemangku kepentingan baja konstruksi di Indonesia.

Pada, 16 Oktober 2018 lalu Menteri PUPR Basuki Hadimujono mengukuhkan pembentukan dan pengurus Indonesian Society Steel Construction 2018 – 2021. Dengan pembentukan organisasi ini diharapkan kualitas Baja di Indonesia terus meningkat. Sehingga bersama-sama dapat secara langsung melakukan pengawasan terhadap penggunaan Baja dalam pekerjaan konstruksi.

"Penggunaan baja akan dioptimalkan pada pembangunan infrastruktur layang seperti jalan tol layang (*elevated*) hingga jembatan gantung. Misalnya pembangunan jalan tol Yogya-Solo Elevated Toll 60 kilometer atau Bandung Intra Urban Toll Road bisa didesain menggunakan konstruksi baja," kata Menteri Basuki. Untuk dapat memaksimalkan penggunaan baja nasional secara berkelanjutan dan harus dimulai dari perencanaan pembangunan, pemeliharaan, hingga operasional infrastruktur. Hal ini penting guna meningkatkan kualitas produk dalam negeri.

Material baja memiliki beberapa keunggulan dibandingkan beton, seperti : mudah dibentuk, konstruksinya lebih ramping, lebih cepat pengerjaannya, dan harga baja

mampu bersaing dengan harga material lainnya.

Pembentukan Masyarakat Konstruksi Baja Indonesia ini melibatkan Kementerian/ lembaga yang lain bersama *stakeholder* seperti Kementerian Perindustrian, Indonesia Iron & Steel Industry Association (IISIA), Asosiasi Masyarakat Baja Indonesia (AMBI), Asosiasi Pabrikan Baja Indonesia (APBINDO), Asosiasi Pabrikan Jembatan Baja Indonesia (APJEBI), Asosiasi Roll Former Indonesia (ARFI), Zinc-Aluminium Steel Industries (IZASI), Asosiasi Produsen Baja Ringan Indonesia (APBRI), dan Praktisi dan Akademisi.

Dengan pembentukan Masyarakat Konstruksi Baja Indonesia ini diharapkan dapat meningkatkan kesadaran dalam menjaga kualitas baja yang digunakan dalam pembangunan infrastruktur. Sehingga di masa mendatang industri baja di Indonesia memiliki kualitas tinggi, tahan gempa dan tenaga kerja konstruksi baja berkompeten dan bersertifikat.

Pada kesempatan ini juga dilakukan peluncuran sistem informasi material dan peralatan konstruksi atau Si-MPK. Sistem ini dapat diakses secara daring melalui situs [mpk.binakonstruksi.pu.go.id](http://mpk.binakonstruksi.pu.go.id) yang memiliki beberapa fitur utama yang tersedia dalam

situs ini, seperti data MPK utama seperti semen, beton pracetak-prategang, baja, aspal minyak, dan alat berat konstruksi.

Selain itu juga terdapat Sistem Registrasi Alat Berat Konstruksi di mana para pemilik alat berat konstruksi bisa melakukan pengisian data alat berat agar tersedia basis data seputar kuantitas, jenis, keberadaan, dan kepemilikan alat berat. Data ini akan sangat bermanfaat untuk meningkatkan rantai pasok alat berat konstruksi nasional, serta Informasi Supply-Demand MPK Utama.

Keterlibatan dari seluruh pihak inilah yang bisa ditiru dari pengalaman negara-negara maju yang sukses dalam industri jasa konstruksi. "Saya mengharapkan adanya kerjasama dan kolaborasi dari seluruh pihak untuk mendorong terwujudnya pengembangan dan kemandirian industri konstruksi nasional yang berdaya saing," tutup Menteri Basuki.\*



# Katalog Baja Ringan Konstruksi 2018

## SUMBER INFORMASI

### PRODUK INFRASTRUKTUR BERKUALITAS

✍ Ir. Rusli, MT  
Pejabat Fungsional Pembina Jasa konstruksi Madya

**K**ementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat melalui Direktorat Jenderal Bina Konstruksi meluncurkan Katalog Baja Ringan 2018. Diterbitkannya Katalog Baja Ringan ini dimaksudkan untuk menjadi bahan referensi, informasi, dan edukasi bagi para pembina, perencana, penyelenggara, penyedia jasa, akademisi, dan asosiasi serta seluruh stakeholder sektor konstruksi. Katalog ini menjadi referensi dalam perencanaan, desain, pemilihan, serta pelaksanaan dalam menggunakan produk dan komponen baja ringan.

Katalog Baja Ringan akan sangat membantu terutama dalam mendesain dan merencanakan, pemilihan dan pengadaan produk rangka baja ringan yang akan digunakan. Dengan menggunakan katalog ini secara otomatis akan meningkatkan efektifitas dan efisiensi penggunaan material rangka baja ringan serta menghindari resiko kegagalan bangunan yang berdampak pada kerugian finansial maupun korban jiwa.

Para produsen yang tercantum dalam Katalog Produk Baja Ringan Konstruksi 2018 harus memenuhi kriteria memiliki sertifikat ISO 9001:2008 sebagai standar



Katalog Produk Baja Ringan konstruksi 2018 diharapkan dapat menjadi wadah terkumpulnya produk dan informasi serta menjadi informasi tentang kualitas dan kuantitas produk baja di Indonesia

sistem manajemen serta mempunyai izin pendirian, industri, dan operasional lainnya yang sah dari pemerintah.

Jika kita merunut kembali sambutan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) Basuki Hadimuljono pada peluncuran Katalog Produk Baja Ringan Konstruksi 2018, beberapa waktu lalu, Menteri PUPR mengatakan bahwa untuk memaksimalkan penggunaan baja nasional secara berkelanjutan harus dimulai dari perencanaan pembangunan, pemeliharaan, hingga operasional infrastruktur.

"Penggunaan baja akan dioptimalkan pada pembangunan infrastruktur layang seperti jalan tol layang (elevated) hingga jembatan gantung. Misalnya pembangunan jalan tol Yogya-Solo Elevated Toll 60 kilometer atau Bandung Intra Urban Toll Road bisa didesain menggunakan konstruksi baja," kata Menteri Basuki.

Menurutnya, material baja memiliki beberapa keunggulan dibandingkan beton, seperti mudah dibentuk, konstruksinya lebih ramping, dan lebih cepat pengerjaannya. Selain itu, saat ini harga baja juga mampu bersaing dengan material lainnya. Umumnya baja ringan memi-





liki keunggulan tersendiri yaitu memiliki kekuatan tarik yang tinggi hingga 500 Mpa namun ringan, mempunyai ukuran tipis (0,4 mm – 1 mm), sifat baja ringan memudahkan proses transportasi dan konstruksi rangka atap.

Selain itu, Baja ringan memiliki sifat yang liat/tangguh serta memiliki datililitas yang bagus. Sifat liat adalah kemampuan sebuah material untuk menyerap energi dalam jumlah yang cukup besar. Produk baja umumnya memiliki standar mutu yang seragam sehingga kualitasnya tidak berubah-ubah. Tahan lama, tahan karat dan proses pemasangan relatif lebih cepat.

Berdasarkan data dari Kementerian Perindustrian, besarnya penggunaan baja dalam proyek infrastruktur pemerintah turut menaikkan harga industri baja dalam negeri di bandingkan tahun-tahun sebelumnya. Diperkirakan dengan banyaknya konsumsi material baja dalam pembangunan infrastruktur mampu mendongkrak penjualan baja maupun profitabilitas perusahaan-perusahaan di subsektor manufaktur ini. Tahun 2016, pasar baja domestik diperkirakan tumbuh 3,5-7% menjadi 14,5-15 juta ton dari tahun lalu 14 juta ton. Pasokan baja dari pemain lokal juga diperkirakan naik dari 40% menjadi 50% dari total permintaan nasional, didorong mandatori penggunaan baja lokal di proyek pemerintah.

Pasar baja domestik tahun ini bisa tumbuh 5% mendekati 15 juta ton, dengan pasokan baja lokal diharapkan mencapai 7,5 juta ton atau 50% dari total pasar. Seiring dengan kenaikan permintaan, pemanfaatan kapasitas terpasang (utilisasi) pabrik baja diperkirakan naik ke level 80% dari tahun lalu 30-40 %. Adapun kapasitas produksi



## Besarnya penggunaan baja dalam proyek infrastruktur pemerintah turut menaikkan harga industri baja dalam negeri dibandingkan tahun-tahun sebelumnya. Dengan banyaknya konsumsi material baja dalam pembangunan infrastruktur mampu mendongkrak penjualan baja

terpasang industri baja nasional mencapai 9 juta ton per tahun.

Dewasa ini, baja ringan banyak dipakai sebagai pengganti kayu atau baja konvensional untuk konstruksi rangka atap. Rangka atap yang dibuat dari bahan CRC (*cold rolled coil*) ini memiliki massa yang ringan namun kuat dan kokoh sebagai struktur bangunan, Baja ringan memiliki mutu yang tinggi dengan kekuatan gaya tarik di atas 550 MPA hingga 920 MPA. Produk Baja ringan biasanya diproduksi dengan profil C, walaupun terdapat profil-profil lain seperti profil L dan kotak/hollow. Baja ringan banyak diaplikasikan antara lain: untuk rangka atap, rangka dinding, rangka lantai, rangka plafon, rangka partisi, floordeck, gording, penutup atap, penutup plafon dan penutup dinding.

Di lapangan terdapat beberapa permasalahan yang berujung pada gagal/

rubuhnya struktur atap bangunan hal ini lebih banyak disebabkan karena beberapa proses seperti perencanaan akan tetapi tidak terlepas dari banyak merk yang tersedia di pasaran. Di satu sisi, jumlah merk yang banyak membuat konsumen bisa bebas memilih mana yang lebih cocok dengan kebutuhan atau dana yang tersedia.

Tetapi di sisi lain, dengan banyaknya merk tersebut mengakibatkan terjadinya "Perang Harga" yang merugikan konsumen, karena penjual rangka atap baja ringan menurunkan standar kualitasnya. Oleh karena itu konsumen harus jeli dan selalu menanyakan jaminan kualitas dari pabriknya dan jaminan pemasangan juga dibutuhkan. Kejelasan apakah tukangya sudah memiliki pengalaman dan memiliki sertifikat pemasangan baja ringan juga harus dipastikan, sebab jika terdapat kesalahan pemasangan dan perhitungan akan berakibat fatal.

Pemasangan struktur baja ringan pada langkah awal/Perencanaan, dilakukan dengan memperhitungkan faktor panjang bentang kuda-kuda, jarak dan tinggi kuda-kuda, sudut kemiringan, jenis genteng, beban angin dan beban orang bekerja, water heater, lebar ring balok, ketebalan rangka baja ringan, mutu yang digunakan sesuai dengan standar yang dipersyaratkan dan lain-lain.

Pada tahap berikutnya yaitu Pemasangan, pastikan tenaga kerja bekerjasama sesuai spesifikasi teknis, dimana Faktor struktur bawah terdiri dari kolom, dinding, dan ring balok karena struktur tersebut sebagai penompang struktur rangka atap. Perlu juga diperhatikan lingkungan sekitar apakah termasuk lokasi yang berisiko, daerah rawan gempa, longsor atau angin kencang, sebab apabila tidak dilakukan perhitungan dengan tepat akan menyebabkan ambruk.

Industri baja ringan, sebagai bagian dari usaha mikro kecil dan menengah (UMKM) diharapkan dapat mendorong pertumbuhan ekonomi, membuka lapangan pekerjaan, meningkatkan daya saing bangsa dan kesejahteraan masyarakat serta memperluas keterlibatan para pelaku usaha.

Katalog Produk Baja Ringan konstruksi 2018 diharapkan dapat menjadi wadah terkumpulnya produk dan informasi serta menjadi informasi tentang kualitas dan kuantitas produk baja di Indonesia guna meningkatkan penggunaan produk dalam negeri. Serta sebagai upaya dukungan dan tanggung jawab Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat dalam Meningkatkan Kapasitas Rantai Pasok Material dan Peralatan konstruksi Khususnya Produk Baja Ringan serta guna kemajuan industri konstruksi di Indonesia.\*

# MODEL FINANSIAL SKEMA KPBU AVAILABILITY PAYMENT

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

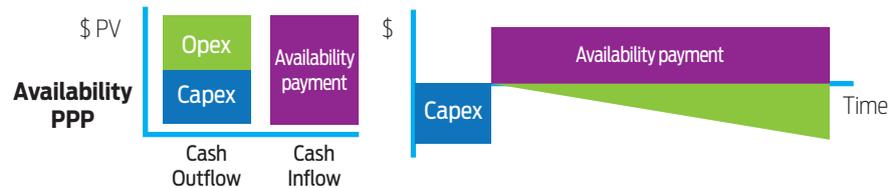
Pada tulisan di edisi sebelumnya yang berjudul “Skema KPBU Availability Payment, Pemahaman, Potensi Implementasi dan Model Finansial” telah dijabarkan mengenai pemahaman atas skema pembayaran atas ketersediaan layanan, atau sering disebut sebagai skema AP, serta potensi implementasinya. Skema AP memiliki kesamaan dengan pembayaran cicilan atas aset atau yang dikenal sebagai *modified turnkey* ataupun *trade credit*. Perbedaan yang signifikan adalah pada skema AP adalah pembayaran dilakukan jika hanya layanan tersedia sesuai kualitas yang disepakati dalam perjanjian. Skema AP sangat berpotensi digunakan untuk infrastruktur PUPR dimana saat ini juga beberapa proyek infrastruktur seperti jalan nasional non tol, bendungan, rumah susun sewa juga sedang dicoba dikembangkan melalui skema AP. Tulisan berikut merupakan lanjutan dari edisi sebelumnya dengan tujuan spesifik yakni memberikan gambaran bagaimana cara menghitung nilai uang yang harus dibayar pemerintah setiap tahunnya dalam skema AP.

## Model penghitungan nilai pembayaran AP

Menghitung besaran pembayaran yang harus dilakukan pemerintah kepada badan usaha atas ketersediaan layanan menjadi salah satu isu dalam implementasi skema AP. Sebagaimana telah disebutkan dalam tulisan di edisi sebelumnya, bahwa pembayaran setiap periode dalam skema AP sangat bergantung kepada kinerja layanan yang dapat disediakan badan usaha, oleh sebab itu nilai riil yang dibayarkan pemerintah kepada badan usaha setiap tahunnya dapat berbeda-beda, tergantung kepada kinerja layanan sesuai *service level agreement*.

Meskipun demikian, pemerintah perlu menganggarkan nilai pembayaran AP minimal setiap tahunnya dengan mengasumsikan badan usaha dapat memenuhi seluruh kinerja layanan (100% layanan tersedia sesuai perjanjian). Lalu bagaimana cara menentukan nilai pembayaran dalam skema AP yang perlu dianggarkan pemerintah setiap tahunnya? Gambar 1 meru-

kan ilustrasi dari pembayaran atas ketersediaan layanan, yang minimal dapat mengembalikan biaya investasi (*capex*) dan biaya operasi dan pemeliharaan (*opex*). Nilai pembayaran atas ketersediaan layanan dapat berupa *flat* selama masa perjanjian (*Flat AP*), juga dapat menurun setelah periode tertentu (*decreasing AP*) atau dapat meningkat setelah periode tertentu (*increasing AP*). Salah satu contoh *decreasing AP* adalah proyek Palapa Ring, dimana nilai pembayaran oleh pemerintah turun setiap 5 tahun. Adapun pembayaran AP baru dilakukan setelah layanan tersedia, artinya selama masa konstruksi, pemerintah belum melakukan pembayaran apapun.



Gambar 1. Ilustrasi Pembayaran Atas Ketersediaan Layanan

Belum ada ketentuan regulasi bagaimana formula menghitung nilai pembayaran pada skema AP khususnya yang perlu dianggarkan pemerintah setiap tahunnya. Metode pertama yang dapat digunakan adalah dengan Discounted Cash Flow (DCF) yang mengkonversi seluruh biaya yang muncul selama siklus hidup proyek ke nilai sekarang dengan formula sebagai berikut:

$$PV(cost) = \sum_{t=0}^k \frac{\bar{C}_t}{(1+r)^t} \dots (1)$$

Dengan:

$\bar{C}_t$  = total nilai biaya investasi dan pemeliharaan per periode  
 $r$  = harga yang berlaku pada saat ini  
 $t$  = tahun ke-  
 $k$  = periode layanan

Pembayaran AP oleh pemerintah setiap periodenya akan menjadi pendapatan bagi badan usaha selama periode kerjasama. Karena keterbatasan ruang penulisan, penjelasan mengenai konversi nilai berulang

di masa yang akan datang (AV) menjadi nilai saat ini (PV) tidak akan dibahas secara detail. Nilai sekarang dari pembayaran yang dilakukan pemerintah dihitung dengan for-

$$PV(rev) = AP \left( \frac{1}{(1+r)^1} + \frac{1}{(1+r)^2} + \dots + \frac{1}{(1+r)^k} \right) \dots (2)$$

Dengan:

- $PV(rev)$  = total pembayaran pemerintah setiap periodenya dikonversikan ke nilai sekarang
- $AP$  = nilai pembayaran flat oleh pemerintah setiap periodenya
- $r$  = discount rate
- $k$  = waktu kerjasama (tahun), dihitung sejak penandatanganan kontrak
- $x$  = waktu penyelesaian konstruksi

Nilai AP yang harus dibayar pemerintah, sekurang-kurangnya dapat meng-cover seluruh biaya yang dikeluarkan oleh badan usaha, dengan kata lain nilai pembayaran AP dicari sedemikian hingga Net Present Value dari proyek adalah nol. Dengan demikian:

$$Net\ Present\ Value\ (proyek) = 0 \\ PV(rev) - PV(cost) = 0 \\ PV(rev) = PV(cost) \\ AP \left( \frac{1}{(1+r)^1} + \frac{1}{(1+r)^2} + \dots + \frac{1}{(1+r)^k} \right) = \sum_{t=0}^k \frac{\bar{C}_t}{(1+r)^t}$$

Dengan melakukan sedikit rekayasa matematis, didapat:

$$AP = \frac{r \sum_{t=0}^k \frac{\bar{C}_t}{(1+r)^t}}{\left( \frac{1}{(1+r)^1} + \frac{1}{(1+r)^2} + \dots + \frac{1}{(1+r)^k} \right)} \dots (3)$$

Dengan rumus tersebut, kita dapat menghitung nilai pembayaran AP flat setiap tahunnya yang harus dilakukan pemerintah.

Metode yang kedua untuk menghitung nilai AP adalah Capital Cost Recovery Payment (CCRP) dengan formula sebagai berikut:

$$AP = \frac{CCRP + OPEx + \bar{C}_k}{\text{jumlah waktu operasi pemeliharaan}} \dots (4)$$

Tulisan ini akan mencoba membandingkan dua metode penghitungan nilai AP yakni metode Capital Cost Recovery Payment (CCRP) dan metode Discounted Cash Flow (DCF). Nilai AP yang didapatkan dari kedua metode tersebut, akan dievaluasi berdasarkan dua parameter kelayakan finansial yakni Project IRR dan Net Present Value (NPV). Kedua parameter kelayakan finansial tersebut akan dibandingkan dengan min-

imum attractiveness rate of return (MARR). Ada dua cara untuk menentukan parameter MARR yakni Risk Adjusted Discount Rate dan Weighted Cost Of Capital (WACC). Karena keterbatasan ruang penulisan, diskusi mengenai Risk Adjusted Discount Rate dan WACC sebagai parameter kelayakan finansial tidak akan dibahas detail dalam tulisan ini. Menurut Wibowo, A (2011) penggunaan Risk Free Discount Rate sebetulnya dapat dilakukan dengan catatan risiko diperhitungkan langsung dalam analisis yang mengasumsikan NPV sebagai variabel stokastik yang bergerak mengikuti ketidakpastian.

Sedangkan pada metode WACC, dihipotesiskan profil risiko dan komposisi pendanaan proyek yang serupa antara proyek KPB yang akan dikembangkan dengan rata-rata proyek yang selama ini dilaksanakan oleh calon investor potensial. Adapun contoh proyek adalah KPB bendungan yang saat ini sedang dikembangkan oleh Ditjen SDA. Berdasarkan hasil kajian konsultan diketahui proyek membutuhkan nilai investasi awal sebesar Rp 7,2 Triliun yang akan digunakan untuk konstruksi yang membutuhkan waktu lima tahun. Setelah dilakukan penghitungan, maka konsultan mengajukan skema AP dengan masa pembayaran selama 20 tahun yang dimulai setelah selesainya masa konstruksi. Selain itu, konsultan juga telah melakukan analisis proyeksi kebutuhan operasi dan pemeliharaan sampai 20 tahun kedepan. Pertanyaannya adalah berapa pembayaran AP yang harus dilakukan PJK apabila yang diinginkan adalah flat AP selama 20 tahun.

Untuk mengetahui nilai pembayaran AP dengan metode DCF, sangat bergantung kepada berapa discount rate yang akan kita gunakan. Penggunaan WACC sebagai discount rate akan terkendala dimana hasil akhir Project IRR pasti akan lebih rendah dibandingkan WACC (yang artinya proyek tidak akan layak finansial). Mengapa demikian?, karena Project IRR di hitung berdasarkan free cash flow yang didalamnya terkandung tidak hanya pendapatan AP, CAPEX dan OPEX saja, namun juga beban pajak yang harus ditanggung proyek. Adapun beban pajak dihitung dari pendapatan AP dikurangi beban operasional, depresiasi, amortisasi, dan beban bunga pinjaman. Dengan demikian, model matematis akan menemui masalah sirkularitas apabila kita memasukkan komponen beban pajak ke variable Ci pada formula 3.

Untuk menghindari sirkularitas, penghitungan nilai AP pada formula 3 dilakukan dengan mengeluarkan beban pajak. Namun pada saat menghitung project cash flow, komponen beban pajak tetap dimasukkan sebagai komponen biaya. Sehingga, kita bisa

Tabel 1 Asumsi yang Digunakan Dalam Perhitungan

Asumsi Dalam Penghitungan				
Discount Rate	12,43%		Debt	70%
Masa Kontrak (k)	25	tahun	Equity	30%
Waktu Konstruksi (x)	5	tahun	tax	25%
Tahun awal kontrak	2020			
Bunga Pinjaman SPV	10%			
Periode Pengembalian	15			

Gunakan fitur "what if analysis"

Tabel 2 Hasil Penghitungan Biaya, Pendapatan, Project Cashflow dan Equity Cashflow

Gunakan formula 3											
i	Tahun	CAPEX	OPEX	Biaya Pajak	PV(Cash)	AP	PV (AP ke-5)	Interest Payment	Principal Payment	Equity Cash Flow	Project Cash Flow
0	2020	-1.088,85	-	-	-1.088,85	-	-	-	-	-118,85	-1.088,85
1	2021	-1.808,08	-	-	-1.808,08	-	-	-	-	-192,08	-1.808,08
2	2022	-2.389,69	-	-	-2.389,69	-	-	-	-	-266,69	-2.389,69
3	2023	-1.486,46	-	-	-1.486,46	-	-	-	-	-166,46	-1.486,46
4	2024	-728,73	-	-	-728,73	-	-	-	-	-83,73	-728,73
5	2025	-	-12,81	-327,92	-402	1.117,18	798,96	-536,26	-548,85	526,02	1.091,63
6	2026	-	-12,81	-311,90	-402	1.117,18	652,29	-490,88	-579,27	522,04	1.081,64
7	2027	-	-12,81	-298,28	-402	1.117,18	583,19	-471,83	-597,80	517,68	1.081,28
8	2028	-	-12,81	-281,30	-402	1.117,18	506,08	-458,52	-612,08	512,84	1.078,44
9	2029	-	-12,81	-262,95	-402	1.117,18	424,02	-442,81	-628,29	497,18	1.081,78
10	2030	-	-12,81	-242,18	-402	1.117,18	338,29	-424,88	-646,62	493,15	1.084,85
11	2031	-	-12,81	-219,20	-402	1.117,18	249,16	-381,22	-666,26	489,62	1.088,24
12	2032	-	-12,81	-194,26	-402	1.117,18	156,82	-333,02	-687,58	477,68	1.091,84
13	2033	-	-12,81	-150,02	-402	1.117,18	60,32	-240,08	-699,56	470,12	1.095,72
14	2034	-	-12,81	-98,56	-402	1.117,18	10,56	-168,89	-675,71	461,58	1.099,88
15	2035	-	-12,81	-57,95	-402	1.117,18	2,22	-102,32	-628,29	452,18	1.104,28
16	2036	-	-12,81	-18,28	-402	1.117,18	0,26	-66,69	-564,62	441,85	1.097,45
17	2037	-	-12,81	-19,65	-402	1.117,18	0,04	-46,84	-500,08	430,49	1.090,89
18	2038	-	-12,81	-20,15	-402	1.117,18	0,01	-33,52	-436,08	417,68	1.083,69
19	2039	-	-12,81	-20,50	-402	1.117,18	0,00	-22,01	-366,08	404,12	1.076,83
20	2040	-	-12,81	-20,08	-402	1.117,18	0,00	-12,56	-	1.054,73	1.054,73
21	2041	-	-12,81	-20,08	-402	1.117,18	0,00	-	-	1.054,73	1.054,73
22	2042	-	-12,81	-20,08	-402	1.117,18	0,00	-	-	1.054,73	1.054,73
23	2043	-	-12,81	-20,08	-402	1.117,18	0,00	-	-	1.054,73	1.054,73
24	2044	-	-12,81	-20,08	-402	1.117,18	0,00	-	-	1.054,73	1.054,73
		409.230	406,70	PV(Cash)=	5.997,40	PV (AP)=	5.997,40				

melakukan iterasi "what-if analysis" terhadap nilai discount rate di formula 3 yang dapat menghasilkan Project IRR sama dengan WACC serta nilai NPV yang sama dengan nol. Tabel 1 menunjukkan asumsi-asumsi dalam perhitungan, sedangkan tabel 2 memberikan informasi mengenai hasil-hasil penghitungan biaya, pendapatan serta project cashflow dan equity cashflow selama siklus hidup proyek.

Berdasarkan penghitungan telah yang dilakukan, didapatkan nilai AP yang harus dibayarkan pemerintah ke badan usaha adalah sebesar Rp 1,31 Triliun setiap tahunnya selama 20 tahun (dengan catatan kinerja layanan terpenuhi 100%). Nilai AP tersebut akan menghasilkan project IRR yang sama dengan WACC yakni sebesar 11%. Sedangkan Equity IRR adalah sebesar 16,43%. Nilai NPV proyek adalah nol, hal ini memvalidasi

Tabel 3 Nilai NPV, WACC dan Equity IRR

RESULT	
Project NPV :	0,00
Project IRR (WACC):	11,00%
Equity IRR:	16,42%

# BERITA TERKINI

akurasi model yang digunakan dalam menghitung nilai AP. Karena keterbatasan ruang penulisan, penjelasan mengenai cara menghitung Equity IRR dan mengapa lebih besar dibandingkan Project IRR tidak akan dibahas di tulisan ini.

Metode lain yang dapat kita gunakan untuk menghitung nilai AP adalah dengan menggunakan CCRP. Tabel 4 menunjukkan penghitungan nilai AP menggunakan metode CCRP sesuai formula 4, dimana hasilnya adalah dibutuhkan Nilai AP sebesar Rp 725,46 Miliar dengan asumsi nilai Return On Investment sebesar 14%.

Dengan nilai AP sebesar Rp 725,46 Miliar per tahun, kita dapat mensimulasikan project cashflow dan equity cashflow selama siklus hidup proyek sebagaimana dapat dilihat pada tabel 5. Adapun hasil evaluasi parameter kelayakan finansial untuk pembayaran AP sebesar Rp 725,46 Miliar dapat dilihat pada tabel 6, dimana didapat nilai NPV yang negatif yakni sebesar Rp 2,34 Triliun dan nilai Project IRR sebesar 5,43% jauh dibawah WACC sebesar 11%. Dengan menggunakan kedua parameter tersebut, nilai AP sebesar Rp 725,46 Miliar masih belum layak secara finansial.

## Kesimpulan

Tulisan ini memberikan gambaran model matematis penghitungan pembayaran pemerintah dalam skema AP dengan menggunakan metode Discounted Cash Flow (DCF) dan metode Capital Cost Recovery Payment (CCRP). Dari hasil simulasi, nilai AP yang didapat dari metode DCF lebih besar dibandingkan dengan metode CCRP. Hal ini terjadi karena metode CCRP mengasumsikan nilai uang yang sama antar waktu. Insentif bagi sektor swasta diberikan berupa nilai return on investment yang pada umumnya di tetapkan 14%. Apabila hasil penghitungan kedua metode dianalisis menggunakan parameter kelayakan finansial berupa Project IRR dan NPV, maka hasil penghitungan metode DCF memberikan jaminan kelayakan finansial dibandingkan dengan metode CCRP. Simulasi yang dilakukan dalam tulisan ini hanya bertujuan memberikan gambaran. Proyeksi finansial sesungguhnya sangat bergantung kepada data-data detail proyek serta bagaimana proyeksi neraca, laporan laba/rugi, arus kas operasional, arus kas investasi, dan arus kas pendanaan dari badan usaha pelaksana.

Tabel 4 Perhitungan Nilai AP Dengan Metode CCRP

AP =	725,46		(dalam miliar rupiah)			
Tahun	CAPEX, termasuk IDC	Biaya O&M	Biaya Bunga Pinjaman Jangka Panjang	Total CCRP per tahun	Return On Investment (ROI)	AP per tahun (Flat)
2020-2024	7.232,32					
2025		17,63	506,26	636,37	89,09	725,46
2026		17,63	490,33	636,37	89,09	725,46
2027		17,63	472,80	636,37	89,09	725,46
2028		17,63	453,52	636,37	89,09	725,46
2029		31,44	432,31	636,37	89,09	725,46
2030		31,44	408,98	636,37	89,09	725,46
2031		31,44	383,32	636,37	89,09	725,46
2032		31,44	355,09	636,37	89,09	725,46
2033		31,44	324,04	636,37	89,09	725,46
2034		31,44	289,89	636,37	89,09	725,46
2035		31,44	252,32	636,37	89,09	725,46
2036		31,44	210,99	636,37	89,09	725,46
2037		31,44	165,53	636,37	89,09	725,46
2038		31,44	115,52	636,37	89,09	725,46
2039		31,44	60,51	636,37	89,09	725,46
2040		31,44		636,37	89,09	725,46
2041		31,44		636,37	89,09	725,46
2042		31,44		636,37	89,09	725,46
2043		31,44		636,37	89,09	725,46
2044		31,44		636,37	89,09	725,46
Total	7.232,32	578,60	4.921,41	12.727,58	1.781,83	14.509,15

Tabel 5 Simulasikan Project Cashflow dan Equity Cashflow

AP=	725,46		(dalam miliar rupiah)							
Tahun	CAPEX	O&M	Biaya Pajk	PV (Cost)	AP	PV (P/Year)	Interest Payment	Princpal Payment	Equity Cash Flow	Project Cash Flow
0	2010	-1.004,00	-		1.004,00				111,43	-1.094,00
1	2011	-1.004,00	-		1.004,90				-142,47	-1.004,00
2	2012	-2.108,00	-		-1.380,50				-656,81	-2.108,00
3	2013	-1.446,46	-		-1.057,04				-413,34	-1.446,46
4	2014	-723,23	-		-476,41				-218,37	-723,23
5	2015	-	-17,63		13,47	725,46	430,52	108,75	119,84	47,37
6	2016	-	-17,63		8,81	725,46	387,06	109,19	175,37	11,37
7	2017	-	-17,63		6,01	725,46	309,62	112,00	131,20	42,22
8	2018	-	-17,63		4,29	725,46	246,00	113,50	77,08	42,32
9	2019	-	-17,63		3,10	725,46	193,00	113,31	23,29	504,52
10	2020	-	-17,63		2,22	725,46	146,00	108,38	154,53	534,02
11	2021	-	-17,63		1,60	725,46	109,18	101,31	101,28	534,52
12	2022	-	-17,63		1,16	725,46	80,37	93,08	100,30	534,52
13	2023	-	-17,63	2,09	8,10	725,46	58,80	84,08	101,56	534,52
14	2024	-	-17,63	1,50	5,76	725,46	43,09	79,09	97,71	534,52
15	2025	-	-17,63	-23,02	-5,37	725,46	31,02	73,30	48,29	534,52
16	2026	-	-17,63	-38,35	-5,91	725,46	20,00	67,09	45,07	534,52
17	2027	-	-17,63	-47,77	-6,31	725,46	14,74	61,54	40,06	534,52
18	2028	-	-17,63	-54,40	-6,59	725,46	10,07	56,31	34,08	534,52
19	2029	-	-17,63	-67,97	-6,81	725,46	6,04	51,31	28,08	534,52
20	2030	-	-17,63	-81,31	-7,00	725,46	3,66	46,51	22,08	534,52
21	2031	-	-17,63	-93,30	-7,15	725,46	1,96	42,00	16,08	534,52
22	2032	-	-17,63	-103,00	-7,17	725,46	0,90	37,78	10,08	534,52
23	2033	-	-17,63	-110,30	-7,07	725,46	0,51	33,84	5,08	534,52
24	2034	-	-17,63	-115,30	-6,87	725,46	0,27	30,17	0,08	534,52
				PV (Cost) = -6.185,40		PV (Rev) = 3.805,53				

Tabel 6 Hasil Evaluasi Parameter Kelayakan Finansial

RESULT	
Project NPV :	-2.339,97
Project IRR (WACC):	5,43%
Equity IRR:	2,28%

## Mengenal Lebih Jauh PERMENPUPR No.21/PRT/M/2018: AKSELERATOR PENYEDIAAN INFRASTRUKTUR PUPR DENGAN SKEMA KPBU

✍ E. Hardiansyah P. Putra, ST, MSc; Hilda Isfanovi, ST, MPSDA; A. Hady Amrullah, S.ST, MT

**K**etersediaan infrastruktur mempunyai peran penting dalam menggerakkan roda perekonomian suatu negara. Ketersediaan infrastruktur dalam kemajuan suatu negara difahami sebagai salah satu “*enhancer*” dalam menumbuhkan Produk Domestik Bruto (PDB) negara tersebut. Oleh karenanya, wajar apabila Menteri PUPR, Basuki Hadimuljono pada acara *Indonesia Development Forum (IDF) 2017* menyatakan bahwa “*Pembangunan infrastruktur sebagai prioritas utama merupakan pilihan yang logis dan strategis dalam meningkatkan daya saing Indonesia, sekaligus untuk mengejar ketertinggalan.*”

### Kondisi Eksisting

Dalam Rencana Strategis (Renstra) 2015-2019, Kementerian PUPR memperkirakan adanya kebutuhan pendanaan infrastruktur PUPR sebesar Rp.931,584 triliun. Sementara APBN hanya dapat memenuhi sekitar Rp.530,663 triliun, yang artinya masih ada *gap* pembiayaan sebesar Rp.400,921 triliun (BPIW, 2018). Untuk menjawab tantangan tersebut, pemerintah mengambil langkah strategis untuk mencari alternatif pendanaan (*Creative Financing*) untuk meningkatkan kualitas layanan publik bagi masyarakat. Salah satunya dengan mengadopsi skema Kerjasama Pemerintah Badan Usaha (KPBU) yang mengoptimalkan peran swasta dalam pembangunan infrastruktur.

Diatur dalam Perpres 38 tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur, peraturan ini merupakan tonggak baru paradigma KPBU. Skema KPBU selain bermanfaat untuk mengisi *gap financing* penyediaan infrastruktur dan *public goods*, skema ini memiliki berbagai benefit jika dibandingkan dengan skema pendanaan tradisional, diantaranya;

aspek, salah satunya melalui pendanaan inovatif. Dalam mendukung pendanaan inovatif, Kementerian PUPR mengoptimalkan upaya pemerintah dalam menciptakan iklim investasi yang kondusif. Berbagai dukungan dan fasilitasi pemerintah dalam pendanaan inovatif, termasuk revitalisasi regulasi, restrukturisasi kelembagaan maupun dukungan pendanaan (fiskal) didukung

### REKAPITULASI KEBUTUHAN PENDANAAN INVESTASI INFRASTRUKTUR

KETERANGAN	2015	2016	2017	2018	2019	TOTAL
Rencana PUPR 2015-2019	114.844	160.451	200.102	321.025	217.300	931.584
APBN PUPR	119.692	91.308	101.816	307.396	130.711	530.663
Gap Pendanaan Rencana	4.506	-78.243	-107.546	-113.639	-106.389	400.921

Target pendanaan yang akan dicapai

Produksi Ketersediaan

Gap yang harus dipenuhi



mendorong lebih tingginya *quality of service* proyek yang di hasilkan, diterapkannya prinsip efisiensi sesuai *value for money*, serta lebih efektifnya tatakelola proyek infrastruktur terkait *performance accountability*-nya.

### Simpul KPBU

Kementerian PUPR melakukan terobosan demi percepatan pembangunan infrastruktur melalui penerapan strategi peningkatan lima

penyediaan infrastruktur melalui pembenahan organisasi yang berfungsi untuk mengkoordinasikan pelaksanaan KPBU di Kementerian PUPR. Dengan tujuan tersebut, selaras dengan amanat Perpres 38/2015 Menteri PUPR membentuk Simpul KPBU di Kementerian PUPR melalui Keputusan Menteri PUPR Nomor 691.2/KPTS/M/2016, dengan tugas menyiapkan perumusan kebijakan, sinkronisasi, fasilitasi, koordinasi, pengawasan dan evaluasi pembangunan KPBU.

# BERITATERKINI

Sesuai KEPMEN tersebut, Direktorat Jenderal Bina Konstruksi ditunjuk sebagai Simpul KPBU di Kementerian PUPR dengan Direktorat Bina Investasi Infrastruktur sebagai Pelaksana Harian Simpul KPBU.

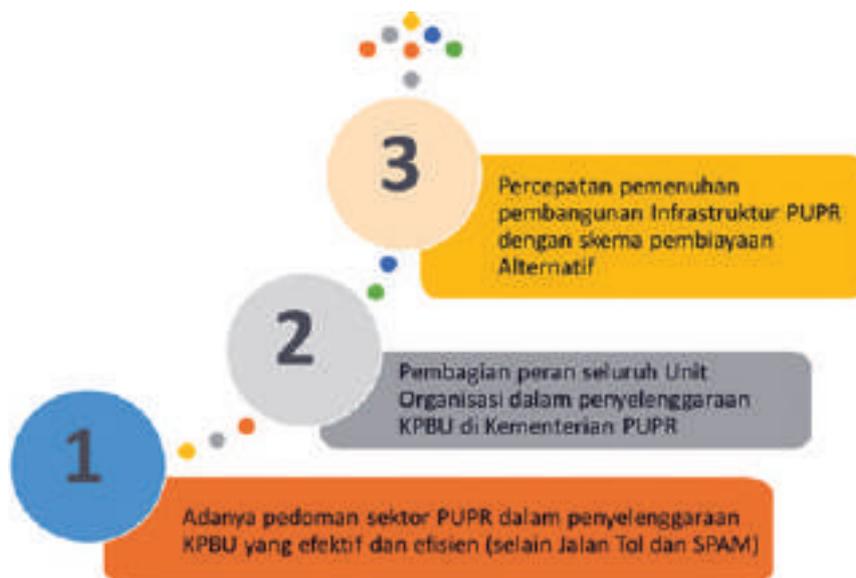
Pada penerapannya, peran simpul KPBU diwujudkan dalam fungsi sebagai HUB antar instansi/lembaga yang terlibat dalam pelaksanaan KPBU, promosi KPBU PUPR, fasilitasi badan usaha yang berminat dalam proyek *unsolicited*, serta fungsi tambahan sebagai *center of knowledge*, serta memberi sosialisasi layanan informasi dan konsultasi stakeholder. Dalam kurun tahun 2016-2018 pelaksanaan tugasnya, simpul KPBU telah menyusun berbagai pedoman pelaksanaan KPBU sektor PUPR, memfasilitasi beberapa proyek KPBU, serta menginisiasi 2 (dua) buah peraturan menteri PUPR, antara lain Permen 21/PRT/M/2018 tentang Tata Cara Pelaksanaan Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, serta Permen 24/PRT/M/2018 tentang Akreditasi dan Registrasi Asosiasi Pengembang Perumahan serta Sertifikasi dan Registrasi Pengembang Perumahan (ARSAP4).

## PERMEN PUPR No. 21/PRT/M/2018

Dalam pelaksanaan skema KPBU di Indonesia, terdapat beberapa peraturan turunan dari Perpres 38/2015 diantaranya Peraturan Menteri PPN/Bappenas nomor 4 tahun 2015 tentang Tata Cara Pelaksanaan KPBU, Peraturan Kepala LKPP nomor 19 tahun 2015 terkait pengadaan dalam Pelaksanaan KPBU, Peraturan Kementerian Keuangan terkait pemberian jaminan dan dukungan pemerintah, serta Peraturan sektoral dan lintas sektor yang terkait dengan KPBU.

Fokus pada pengatur KPBU di Kementerian PUPR, Payung hukum penyelenggaraan KPBU di Indonesia- Perpres 38/2015 mencantumkan 19 jenis infrastruktur yang dapat dikerjakan dengan skema KPBU, dan dalam Perpres tersebut mengamankan operasionalisasi pelaksanaannya diatur Kementerian/Lembaga sesuai kewenangan masing-masing. Kementerian PUPR merupakan kementerian teknis yang berwenang dalam penyediaan 6 dari 19 jenis infrastruktur yang disebutkan dalam Perpres, namun penyelenggaraan KPBU di Kementerian PUPR masih bersifat sporadis karena belum optimalnya peran masing-masing unit organisasi yang terlibat dalam tahapan KPBU.

Matriks perbandingan antara Permen PPN 4/2015 dengan Permen 21/PRT/M/2018



terkait beberapa aspek dalam penyelenggaraan KPBU adalah:

Belum adanya regulasi yang mengatur tentang pedoman dan tata cara penyeleng-

ASPEK	PERMEN PPN 4/2015	PERMEN 21/PRT/M/2018
Cakupan Pengaturan	Seluruh K/L/D	Kementerian PUPR
Jenis Infrastruktur	19 sektor infrastruktur, dan opsi proyek gabungan	Fokus infrastruktur PUPR, dengan perincian jenis disesuaikan dengan peraturan sektor PUPR, termasuk proyek gabungan
Kelembagaan KPBU	PJKP, Simpul KPBU, Tim KPBU, dan Tim Pengadaan	Peran masing masing Unor di kementerian PUPR
Tata Cara Penyelenggaraan KPBU	Tahap Perencanaan, Penyediaan, Transaksi	3 tahapan + Tahap Manajemen pelaksanaan perjanjian KPBU
Prakarsa Badan Usaha	Usulan, Tahap Penyiapan, Tahap Transaksi	Tahap Inisiasi, Penyiapan, Transaksi, dan Manajemen pelaksanaan perjanjian KPBU, lebih terstruktur
Manajemen Risiko	Tidak diatur	Diatur
Pemantauan dan Evaluasi	Tidak diatur	Diatur
Penyusunan Pra-FS	2 jenis Kajian: OBC dan FBC	Dapat dilaksanakan dengan 1 Dok Pra FS sesuai kebutuhan

garaan KPBU di Kementerian PUPR menjadi sinyal bahwa diperlukan kebijakan di level Menteri yang mengatur dan mendukung keterpaduan program antar unit organisasi dalam mengidentifikasi proyek-proyek KPBU serta membagi peran dan kewenangan masing-masing Unit Organisasi pada setiap tahapan KPBU agar dalam pelaksanaannya dapat fokus dan sinergis dalam mendukung percepatan pelaksanaan KPBU.

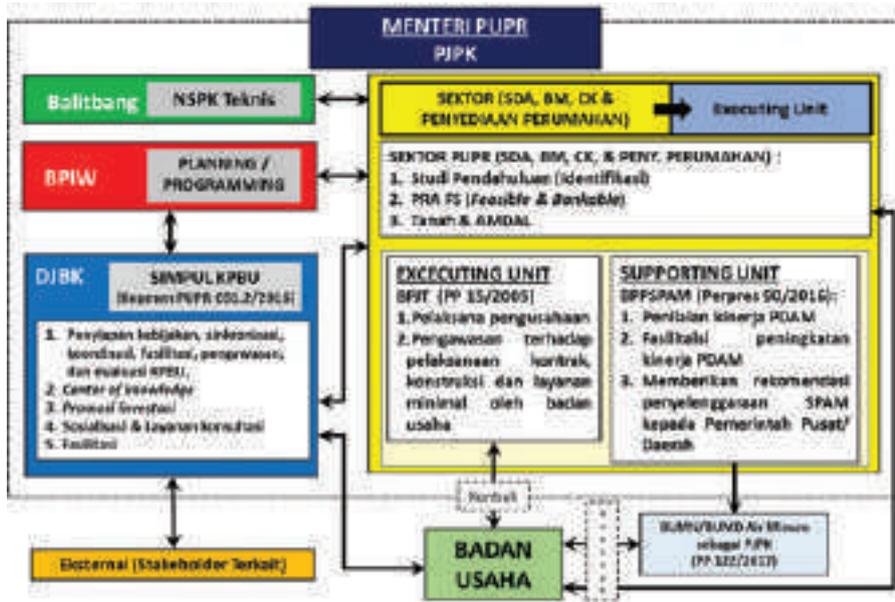
## Kelembagaan KPBU Kementerian PUPR

Terbitnya Peraturan Menteri PUPR Nomor 21/PRT/M/2018 tentang Tata Cara Pelaksanaan Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infra-

struktur di Kementerian PUPR, diharapkan dapat dijadikan pedoman dalam penyelenggaraan KPBU yang efektif dan efisien serta dapat mendukung percepatan pelaksanaan KPBU di Kementerian PUPR dengan skema pembiayaan alternatif. Pembagian peran seluruh unit organisasi dalam penyelenggaraan KPBU di Kementerian PUPR terangkum dalam pengaturan Kelembagaan pelaksanaan KPBU yang diatur dalam Permen 21/2018, antara lain:

1. Menteri PUPR bertindak sebagai PJKP dalam pelaksanaan KPBU, dan dapat mendelegasikan kewenangannya sebagai PJKP kepada Pimpinan Unit Organisasi/ BUMN/BUMD sesuai dengan tugas dan

## Kelembagaan KPBU Kementerian PUPR

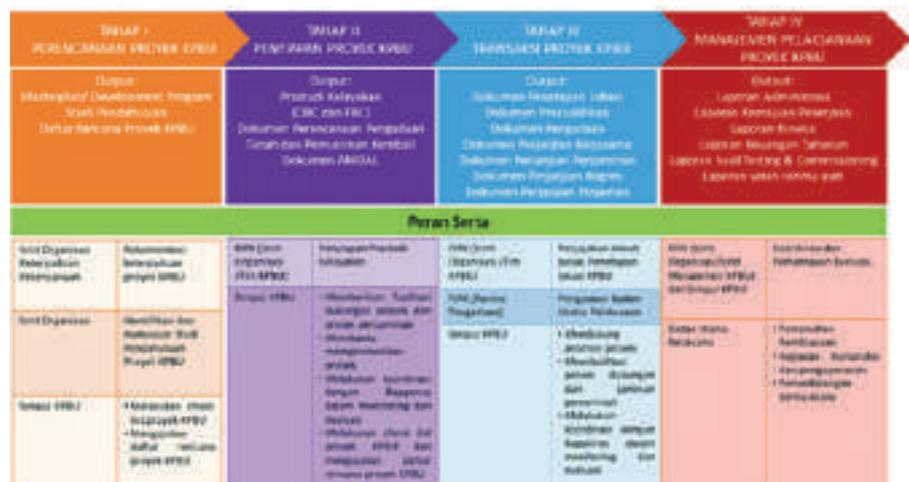


fungsinya, serta peraturan yang berlaku. Selain itu juga diatur terkait PJK dalam pelaksanaan Proyek Gabungan (Ps. 7-9).

2. Simpul KPBU, bertugas dalam penyiapan perumusan kebijakan, sinkronisasi, fasilitasi, koordinasi, pengawasan dan evaluasi Pelaksanaan KPBU, *Center of Knowledge*, Promosi, Sosialisasi & Layanan Konsultasi serta Fasilitasi (Ps.10)
3. Tim KPBU dan Panitia Pengadaan pada sektor teknis di Kementerian PUPR (Ps.11) yang akan melaksanakan tahap penyiapan dan transaksi (*Executing Unit*), serta BPPSPAM berperan sebagai *Supporting Unit* yang akan berkontrak dengan Badan Usaha pada penyelenggaraan KPBU SPAM (selaras dengan Perpres 90/2016 dan PP 122/2017).
4. Balitbang berperan dalam NSPK teknis penerapan teknologi, sedangkan BPIW berperan dalam perencanaan dan keterpaduan program Proyek KPBU, termasuk identifikasi awal proyek KPBU kementerian PUPR berkoordinasi dengan Unit Organisasi sektor.

Tahapan penyelenggaraan KPBU yang diatur dalam Permen 21/2018 terbagi atas 4 tahap, yaitu Tahap Perencanaan, Tahap Penyiapan, Tahap Transaksi, serta Tahap Manajemen Pelaksanaan KPBU Tahap Pertama adalah Tahap Perencanaan Proyek KPBU (Pasal 15-20), dalam tahap ini Menteri bertindak sebagai Menteri PUPR. BPIW berperan merekomendasi keterpaduan proyek KPBU, sedangkan UNOR mengidentifikasi dan Menyusun Studi Pendahuluan. *Output* dari Tahap Perencanaan adalah Masterplan / Development Program, Studi Pendahuluan yang menentukan lanjut atau tidaknya proyek KPBU serta Daftar Rencana Proyek KPBU.

## Tahapan KPBU Kementerian PUPR



Tahap kedua adalah Tahap Penyiapan (diatur dalam Pasal 21 – 28), dalam tahap ini Proyek KPBU sudah ditetapkan. Menteri telah bertindak sebagai PJK atau dapat didelegasikan kepada UNOR. Sehingga Tim KPBU (UNOR) melakukan penyiapan proyek dengan menyusun Prastudi Kelayakan (Pra-FS). Penyusunan Pra FS dapat Berupa OBC dan FBC atau langsung FBC. Dalam penyiapan dokumen ini juga

termasuk penyiapan Dokumen LARAP serta AMDAL. Dalam Pelaksanaan tahap Penyiapan, Tim KPBU berkoordinasi dengan Simpul KPBU. Simpul KPBU melakukan *checklist*, pengumpulan data dan pengajuan proyek KPBU, melakukan koordinasi dan pelaporan progres pelaksanaan kepada Bappenas, serta Promosi KPBU.

Tahap ketiga adalah Tahap Transaksi (diatur dalam Pasal 29 – 37). PJK melakukan Konfirmasi Minat Pasar, penetapan lokasi KPBU. Kemudian Panitia Pengadaan melak-

sanakan pengadaan Badan Usaha Pelaksana yang mencakup persiapan dan pelaksanaan pengadaan Badan Usaha Pelaksana. Setelah terpilih Badan Usaha Pelaksana (BUP), PJK melakukan penandatanganan Perjanjian KPBU. Akhir dari Tahap Transaksi saat BUP telah mencapai pemenuhan pembiayaan (Financial Close), Koordinasi dengan Simpul KPBU diperlukan selama melaksanakan Tahap Transaksi. Output Tahap Transaksi antara lain Dokumen Penetapan Lokasi, Dokumen Prakualifikasi, Dokumen Pengadaan, Dokumen Perjanjian Kerjasama, serta Dokumen Perjanjian Penjaminan, Dokumen Perjanjian Regres (apabila ada).

Tahap terakhir (keempat) adalah Tahap Manajemen Pelaksanaan Proyek KPBU (Pasal 38 – 41). Tahap Transaksi terdiri dari tahapan prakonstruksi, tahapan konstruksi, tahapan operasi komersial, dan masa berakhirnya

Perjanjian KPBU. Setelah mencapai *financial close*, BUP melaksanakan kegiatan konstruksi dan pengoperasian selama masa masa konsesi, dilakukan movev oleh Unit Manajemen KPBU, hingga akhir masa konsesi dilakukan *testing and comissioning* sebelum diserahkan kembali kepada pemerintah.

Terlibatnya masing-masing unit organisasi sesuai dengan tugas dan fungsinya diharapkan dapat mengoptimalkan peran dari seluruh Unit Organisasi di Kementerian PUPR yang diharapkan dapat diimplementasi dengan baik, utamanya terkait fungsi perencanaan agar pembangunan infrastruktur melalui skema KPBU dapat sinergis dan terpadu. Terbitnya Peraturan Menteri ini diharapkan dapat mendorong setiap sektor PUPR untuk memulai percepatan pelaksanaan KPBU di sektornya masing-masing, serta menjadi pedoman bagi Unit Organisasi / Sektor PUPR dalam penyelenggaraan KPBU yang efektif dan efisien.\*

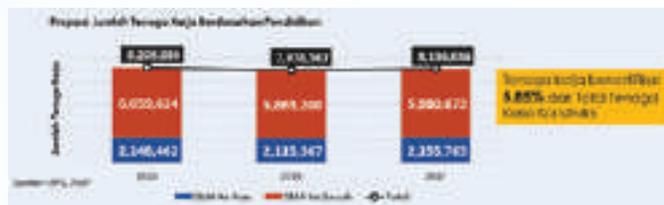
## CAPAIAN PELATIHAN DAN UJI SERTIFIKASI TENAGA KERJA KONSTRUKSI TA 2018

**Darti Tresnawati, SE, MT**

Jafung Muda pada Subdit Penerapan Kompetensi Konstruksi,  
Direktorat Bina Kompetensi dan Produktivitas Konstruksi

### Dominasi *Unskilled Labour*

Berbagai berita negatif dunia konstruksi seperti kegagalan bangunan maupun kecelakaan konstruksi, setelah dilakukan investigasi, ternyata faktor utamanya adalah kelalaian dari Sumber Daya Manusia (SDM) konstruksi. Hal ini membuktikan bahwa tenaga kerja konstruksi merupakan unsur utama dalam menentukan kelancaran dan keberlanjutan pelaksanaan pekerjaan konstruksi. Dikutip dari Data BPS tahun 2017, selama 3 tahun terakhir, jumlah tenaga kerja konstruksi rata-rata adalah 8 juta orang, terdiri dari tenaga ahli, tenaga terampil, hingga *unskilled labour*. Fakta yang menarik adalah bahwa dari 8 juta tersebut, yang berpendidikan SMA maupun SMA kebawah (SMP dan SD) mendominasi hingga 75%. Artinya, sebagian besar tenaga kerja konstruksi kita adalah tenaga terampil dan tenaga kasar (*unskilled labour*) dengan tingkat pendidikan yang masih rendah. Tenaga kasar ini merupakan tenaga kontrak, bukan tenaga tetap perusahaan kontraktor maupun konsultan. Sebagian lagi dari tenaga kasar ini adalah tenaga musiman yang belum tentu sepanjang tahun bekerja di sektor konstruksi, kadangkala mereka berpindah ke sektor lain seperti pertanian dan perkebunan.



Gambar 1. Proporsi Jumlah Tenaga Kerja Konstruksi Berdasarkan Pendidikan (BPS, 2017)

Melihat peran tenaga kerja konstruksi yang sangat strategis ini, dan menimbang bahwa perlu peningkatan kompetensi mereka, maka Pemerintah melalui Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) meluncurkan program pelatihan dan uji sertifikasi untuk membina tenaga kerja konstruksi. Program ini kemudian juga diikuti oleh para pemangku kepentingan jasa konstruksi lainnya di luar Pemerintah, seperti asosiasi profesi, BUJK, perguruan tinggi, SMK, politeknik, Pemerintah Daerah dan lain-lain. Namun, usaha yang terhitungnya sudah lama dilakukan Pemerintah dan para pemangku kepentingan tersebut, belum banyak membuahkan hasil, pasalnya berdasarkan data LPJKN pada tanggal 15 November 2018, secara kumulatif jumlah tenaga kerja konstruksi yang bersertifikat baru 476.634 orang atau setara dengan 5,85% dari total jumlah tenaga kerja konstruksi.

Dari jumlah tersebut, dapat dirinci untuk tenaga ahli 152.692 orang (32%) dan tenaga terampil 323.942 orang (68%). Angka ini akan berbeda jika dilihat dari jumlah sertifikat yang terbit, karena 1 orang bisa memiliki beberapa sertifikat. Total jumlah sertifikat yang terbit adalah 781.688 sertifikat dengan tenaga ahli 243.713 serti-



fiat (31,2%) dan tenaga terampil 537.975 sertifikat (68,8%). Masih rendahnya tenaga kerja konstruksi yang bersertifikat ini setidaknya disebabkan oleh beberapa faktor sebagai berikut: (1) Kesadaran bersertifikat yang masih rendah dikalangan tenaga kerja konstruksi maupun para pengguna jasa dan penyedia jasa yang mempekerjakan tenaga kerja konstruksi; (2) Belum adanya kebijakan dan ketentuan peraturan perundangan mengenai peningkatan remunerasi dan kesejahteraan bagi para pekerja yang bersertifikat; (3) Kapasitas dari para pemangku kepentingan dalam penyelenggaraan uji sertifikasi terbatas; (4) Alokasi pendanaan yang minim dari Pemerintah, Pemerintah Daerah maupun Badan Usaha untuk peningkatan kompetensi tenaga kerja konstruksi.

Sebagaimana data tenaga kerja konstruksi secara umum, tenaga kerja konstruksi bersertifikat pun hampir 70% didominasi oleh tenaga terampil. Tidak heran, manakala banyak para pemangku kepentingan yang sering menggaungkan bahwa Indonesia sedang dalam kondisi "Darurat Insinyur", karena memang jumlah insinyur (red: tenaga ahli) sangat minim bila dibandingkan dengan besaran volume pembangunan infrastruktur yang sedang bergulir. Majalah Bloomberg Businessweek edisi 48 (Desember, 2014) mengambil tajuk utama Negeri Miskin Insinyur. Kondisi keinsinyuran di Indonesia cukup timpang apabila dibandingkan dengan negara anggota ASEAN lain. Berdasarkan data Persatuan Insinyur Indonesia (2014), penambahan insinyur Indonesia per satu juta penduduk di kawasan regional sebesar 164 insinyur, sedangkan untuk Malaysia sebesar 367 insinyur, Thailand sebanyak 202 insinyur, Vietnam dengan 282 insinyur. Insinyur memiliki peran strategis sebagai konsultan perencana, konsultan pengawas maupun manajer proyek yang akan menentukan keberhasilan pelaksanaan proyek.



**Gambar 2. Jumlah Tenaga Kerja Konstruksi Bersertifikat (LPJKN, 15 November 2018)**

### Peningkatan Kapasitas dan Maraknya Kerjasama

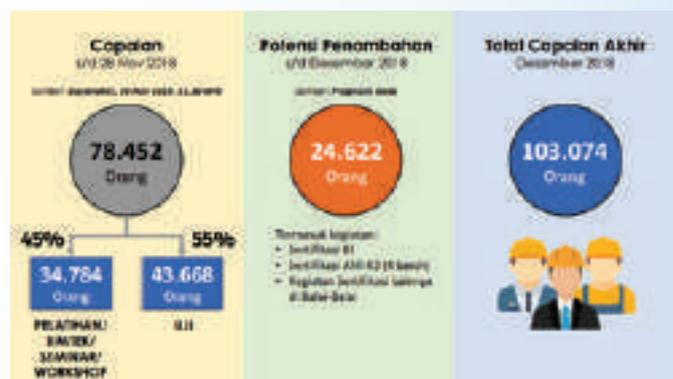
Sebagai percontohan dan untuk memacu para pemangku kepentingan (*pilloting and trigering*), kegiatan pelatihan dan uji sertifikasi dilaksanakan oleh Kementerian PUPR melalui Balai-Balai di lingkungan Direktorat Jenderal Bina Konstruksi pada area kerja masing-masing. Ragam kegiatan yang dilakukan terdiri dari kegiatan pelatihan, pelatihan dan uji, bimbingan teknis, bimbingan teknis dan uji, fasilitasi uji, workshop CPD (*Continuing Professional Development*), dan seminar CPD. Jika dilihat dari target Perjanjian Kinerja (PK) yang disusun setiap awal tahun anggaran, maka seluruh balai dapat memenuhi target PK TA 2018 lebih dari 100% sebagaimana yang tercantum pada tabel 1. Total capaian seluruh Balai adalah 76.849 orang dari target 36.383 orang atau 211%. Capaian tertinggi diraih oleh Balai Surabaya (372,3%), disusul kemudian Balai Palembang (349%) dan Balai Penerapan Teknologi (263,7%). Sedangkan capaian terendah adalah Balai Banjarmasin (117,2%).

Capaian ini belum termasuk potensi penambahan kegiatan pelatihan/bimtek/uji sertifikasi yang diselenggarakan balai-balai pada bulan November dan Desember sejumlah 24.622 orang yang memang belum terdata pada aplikasi database pelatihan/uji sertifikasi (red: DAYANAKER). Jika capaian pada bulan November digabungkan dengan potensi penambahannya, maka hingga akhir TA 2018 jumlah orang yang terbina melalui pelatihan dan uji sertifikasi Balai-Balai Ditjen Bina Konstruksi adalah 103.074 orang. Jumlah ini merupakan peningkatan yang sangat signifikan dibandingkan tahun-tahun sebelumnya, dimana kapasitas seluruh balai maksimum 45.000 orang.

**Tabel 1. Capaian Pelatihan dan Uji Sertifikasi Tenaga Kerja Konstruksi (DAYANAKER, 28 November 2018)**

No	Balai	Target PK (orang)	Capaian (orang)	Tingkat Capaian
1	BJKW I BANDA ACEH	3.066	4.175	136,2%
2	BJKW II PALEMBANG	2.883	9.365	349,0%
3	BJKW III DKI JAKARTA	6.175	8.576	138,9%
4	BJKW IV SURABAYA	3.836	14.281	372,3%
5	BJKW V BANJARMASIN	3.637	4.261	117,2%
6	BJKW VI MAKASSAR	3.748	8.077	215,5%
7	BJKW VII JAYAPURA	3.917	5.236	133,7%
8	BALAI PTK	8.000	21.094	263,7%
9	BALAI MPK	1.322	1.784	134,9%
	<b>Total</b>	<b>36.383</b>	<b>76.849</b>	<b>211,0%</b>

Sebagaimana data tenaga kerja konstruksi secara umum, tenaga kerja konstruksi bersertifikat pun hampir 70% didominasi oleh tenaga terampil. Tidak heran, manakala banyak para pemangku kepentingan yang sering menggaungkan bahwa Indonesia sedang dalam kondisi "Darurat Insinyur", karena memang jumlah insinyur (red: tenaga ahli) sangat minim bila dibandingkan dengan besaran volume pembangunan infrastruktur yang sedang bergulir. Majalah Bloomberg Businessweek edisi 48 (Desember, 2014) mengambil tajuk utama Negeri Miskin Insinyur. Kondisi keinsinyuran di Indonesia cukup timpang apabila dibandingkan dengan negara anggota ASEAN lain. Berdasarkan data Persatuan Insinyur Indonesia (2014), penambahan insinyur Indonesia per satu juta penduduk di kawasan regional sebesar 164 insinyur, sedangkan untuk Malaysia sebesar 367 insinyur, Thailand sebanyak 202 insinyur, Vietnam dengan 282 insinyur. Insinyur memiliki peran strategis sebagai konsultan perencana, konsultan pengawas maupun manajer proyek yang akan menentukan keberhasilan pelaksanaan proyek.



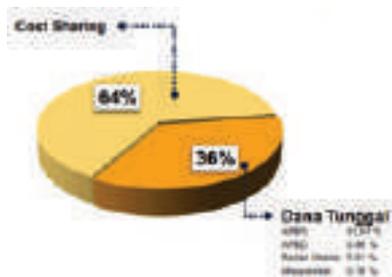
**Gambar 3. Potensi Penambahan Data Pelatihan/Uji/Bimtek (DAYANAKER, 28 November 2018)**

Dapat dilihat pada gambar 3 bahwa dari jumlah orang yang terbina, 55% berasal dari kegiatan yang dilaksanakan dalam bentuk Pelatihan dan Uji, Bimtek dan Uji serta Fasilitasi Uji, sedangkan sisanya 45% diperoleh dari Pelatihan, Bimtek, Workshop CPD dan Seminar CPD. Artinya, kegiatan pembinaan tenaga kerja konstruksi yang diakhiri uji sertifikasi masih mendominasi di balai-balai Ditjen Bina Konstruksi. Pola kegiatan yang selalu diakhiri dengan uji sertifikasi diyakini lebih efektif, agar para pekerja tidak dikumpulkan berulang kali untuk mengikuti kegiatan yang dilaksanakan balai-balai.

Peningkatan capaian yang cukup signifikan di TA 2018 ini tidak bisa dipungkiri karena kerjasama dengan berbagai pemangku kepentingan. Ditjen Bina Konstruksi melalui Direktorat Kerja Sama dan Pemberdayaan telah mendorong MoU maupun PKS (Perjanjian Kerja Sama) dengan berbagai pihak dalam rangka peningkatan kompetensi tenaga kerja konstruksi. Tercatat para pihak yang sering bekerjasama dalam pelaksanaan pelatihan dan uji sertifikasi tenaga kerja konstruksi adalah: (1) Institusi pendidikan: SMK, Politeknik, Universitas; (2) Pemerintah Daerah: Pemda Provinsi dan Pemda Kabupaten/Kota; (3) Badan Usaha Jasa Konstruksi: BUMN karya, penyedia jasa swasta, vendor; (4) Unor di internal Kementerian PUPR: Balai/Satker ABCP; (5) Lembaga masyarakat: LPJKN, Asosiasi Profesi, Asosiasi Badan Usaha; dan lain-lain. Kerjasama yang konkrit dilaksanakan di lapangan adalah dalam bentuk *cost sharing* penyelenggaraan

# BERITA TERKINI

pelatihan dan uji sertifikasi. *Cost sharing* dapat berupa penyediaan biaya instruktur, biaya bahan uji, biaya sertifikasi, biaya APD, hingga biaya sewa tempat kegiatan. Tercatat hingga November 2018, sebagian besar kegiatan pelatihan dan uji sertifikasi yang diselenggarakan balai-balai telah menggunakan pola *cost sharing* dengan *stakeholder* sebesar 64%, sedangkan sisanya dengan dana tunggal dimana APBN masih mendominasi (gambar 4).



**Gambar 4. Cost Sharing dalam Penyelenggaraan Pelatihan dan Uji Sertifikasi (DAYANA KER, 28 November 2018)**

Maraknya kerjasama dengan para pemangku kepentingan ini, menunjukkan kepada kita capaian beberapa kondisi sebagai berikut: (1) Meningkatnya kepedulian para pemangku kepentingan mengenai kompetensi tenaga kerja konstruksi; (2) Meningkatnya jaringan kerjasama balai dengan para pemangku kepentingan di wilayah kerjanya; (3) Meringankan beban APBN untuk pembiayaan pelatihan dan uji sertifikasi; (4) Desentralisasi kewenangan pembinaan tenaga kerja konstruksi sudah mulai berjalan; dan lain-lain.

## Sasaran Kualifikasi dan Klasifikasi

Pelaksanaan pelatihan dan uji sertifikasi yang dilaksanakan oleh balai-balai tentunya harus mengacu pada Permen PU Nomor 24 Tahun 2014 tentang Pedoman Pelatihan Berbasis Kompetensi Bidang Jasa Konstruksi. Cakupan pelatihan berbasis kompetensi meliputi klasifikasi arsitektur, sipil, mekanikal, elektrikal, tata lingkungan dan manajemen pelaksanaan atau biasa dikenal dengan ASMET. Program pelatihan berbasis kompetensi harus disusun berdasarkan jenjang kualifikasi, klaster kompetensi dan unit kompetensi. Karena itu, pelatihan dan uji sertifikasi tenaga kerja konstruksi harus mengacu pada Standar Kompetensi Kerja Nasional Indonesia (SKKNI).

Jika data capaian pelatihan dan uji sertifikasi sebagaimana disebut pada bagian sebelumnya diurai ke dalam data peserta yang lebih detail, maka dapat kita pilah berdasarkan kualifikasi dan klasifikasi tenaga kerja konstruksi (gambar 5). Berdasarkan kualifikasinya, jumlah tenaga kerja konstruksi yang mengikuti pelatihan dan uji sertifikasi yang melalui balai-balai Ditjen Bina Konstruksi adalah Operator (53,5%), Teknisi (36%) dan Ahli (10,5%). Operator dan teknisi dalam nomenklatur lama (UU No 18/1999 tentang Jasa Konstruksi) disebut sebagai Tenaga Terampil.



**Gambar 5. Capaian Pelatihan dan Uji Sertifikasi Berdasarkan Kualifikasi (A) dan Klasifikasi (B). (DAYANA KER, 28 November 2018)**

Sedangkan bila dilihat berdasarkan klasifikasinya, maka terbesar adalah pada bidang Sipil (44,9%), disusul kemudian Mekanikal (19,9%), Arsitektur (19,1%), Manajemen Pelaksanaan (10,5%), Tata Lingkungan (3,3%) dan Elektrikal (2,3%). Dapat disimpulkan bahwa

pelatihan dan uji sertifikasi yang dilaksanakan balai-balai Ditjen Bina Konstruksi masih didominasi tenaga terampil 90% pada bidang Sipil dan Mekanikal. Hal ini sejalan dengan kebijakan bahwa balai-balai, khususnya balai jasa konstruksi wilayah agar lebih banyak fokus menggarap tenaga terampil, mengingat tenaga terampil adalah para pekerja yang rata-rata secara ekonomi tidak berdaya, sehingga perlu dibantu oleh Pemerintah untuk peningkatan kompetensinya. Sedangkan tenaga ahli, rata-rata mereka adalah lulusan perguruan tinggi yang notabene lebih berdaya kemampuan dan kapasitasnya untuk meningkatkan kompetensinya sendiri secara mandiri. Bidang Sipil, Mekanikal dan Arsitektur menjadi klasifikasi terbesar karena memang pekerjaan konstruksi secara umum adalah pekerjaan yang berkaitan dengan ilmu Sipil, Mekanikal (Alat Berat) dan Arsitektur.

Selanjutnya, bila data capaian pelatihan dan uji sertifikasi tersebut di atas diurai sesuai jabatan kerja maka 10 jabatan kerja dengan jumlah peserta terbanyak adalah sebagaimana ditunjukkan pada gambar 6. Terlihat bahwa Ahli K3 Konstruksi dan Tukang Pasang Batu mendominasi sebagai jabatan kerja dengan jumlah peserta banyak.



**Gambar 6. Capaian Pelatihan dan Uji Sertifikasi Berdasarkan 10 Jabatan Kerja Terbanyak (DAYANA KER, 28 November 2018)**

Tidak bisa dipungkiri, maraknya kecelakaan konstruksi dan kegagalan bangunan membuat Pemerintah mendorong agar sertifikasi tenaga ahli K3 maupun Petugas K3 dapat ditingkatkan. Sedangkan Tukang Pasang Batu menjadi jabatan kerja kedua terbanyak, menurut analisa sederhana penulis, bahwa Tukang Pasang Batu adalah tukang yang umum dibutuhkan pada semua jenis proyek, mulai dari bendungan, jalan, gedung hingga pembangunan rumah. Tukang Pasang Batu atau lazim disebut Tukang Batu adalah jenis kompetensi yang paling banyak berada di tengah-tengah masyarakat.

Berbagai uraian data capaian pelatihan dan uji sertifikasi tenaga kerja konstruksi di atas menggiring kita pada satu kesimpulan bahwa meskipun *gap* jumlah tenaga kerja konstruksi bersertifikat masih sangat jauh dibandingkan jumlah total tenaga kerja konstruksi, namun upaya upaya Pemerintah untuk mengurangi *gap* tersebut sedikit demi sedikit telah menunjukkan kemajuan. Setidaknya, hal ini bukan menjadi domain urusan Pemerintah saja, tetapi seluruh pemangku kepentingan mulai terlibat aktif untuk memajukan tenaga kerja konstruksi Indonesia. Semoga terus berkelanjutan, tugas kita bersama!

# Dukungan Direktorat Jenderal Bina Konstruksi DALAM REHABILITASI DAN REKONSTRUKSI DI NUSA TENGGARA BARAT

✍ Agus Muryanto, Rino Febrando, Adhe Hersa

**P**agi itu, tanggal 29 Juli 2018, tepatnya pukul 06.47 WITA, terjadi bencana alam berupa gempa bumi di Provinsi Nusa Tenggara Barat. Gempa awal dengan magnitudo 6,4 SR pada kedalaman 24 KM, berpusat di timur laut Kota Mataram mulai mengguncang. Getarannya dirasakan di seluruh wilayah Pulau Lombok, Pulau Sumbawa dan Pulau Bali. Gempa susulan terjadi tepatnya pada tanggal 5 Agustus 2018, pukul 19.46 WITA dengan magnitudo 7 SR. Gempa tersebut berpusat di sekitar Gunung Rinjani atau berada 18 KM di timur laut Kabupaten Lombok Timur dengan kedalaman 32 KM dan dirasakan sampai Pulau Madura dan Pulau Jawa bagian Timur serta Pulau Sumba dan Pulau Flores. Setelah itu runtutan gempa susulan dengan magnitudo kecil maupun besar yang jumlahnya ratusan kali terjadi di Provinsi Nusa Tenggara Barat. Gempa besar berikutnya terjadi pada minggu malam, tanggal 19 Agustus 2018, pukul 22.56 WITA dengan magnitudo 7 SR yang berpusat 30 KM dari timur laut Kabupaten Lombok Timur dengan kedalaman 10 KM.

Dengan kondisi gempa yang terjadi terus menerus dan berkepanjangan, meluluhlantahkan infrastruktur ekonomi, sosial, agama dan permukiman masyarakat Nusa Tenggara Barat terutama di Pulau Lombok dan bagian barat Pulau Sumbawa. Berdasarkan Laporan Pusat Komando Gabungan Satgas Penanggulangan Bencana PUPR, per tanggal 7 Oktober 2018, setidaknya terdapat 83.808 unit rumah yang terverifikasi mengalami rusak berat, 63.364 unit

diantaranya telah ditetapkan melalui Surat Keputusan (SK) Bupati. Sementara itu rumah rusak sedang berjumlah 22.704 unit dan rumah rusak ringan berjumlah 76.250 unit. Sebanyak 7.036 unit rumah rusak berat telah menerima bantuan dana stimulan.

Berdasarkan Inpres Presiden Nomor 5 Tahun 2018, pembangunan fasilitas maupun sarana dan prasarana yang terdampak gempa di Provinsi NTB adalah dengan bangunan tahan gempa. Dari beberapa bangunan tahan gempa di Indonesia salah satunya adalah Rumah Instan Sederhana Sehat (RISHA). RISHA merupakan bangunan tahan gempa yang teknologinya diprakarsai oleh Kementerian PUPR dan akan diterapkan untuk menangani bangunan dengan kondisi rusak berat pasca gempa di Provinsi NTB. Pertanyaan yang muncul, apakah ada produsen/aplikator RISHA yang berdomisili di Nusa Tenggara Barat yang mampu menyediakan RISHA dalam waktu cepat. Berdasarkan laporan tersebut, kapasitas produksi yang dapat dihasilkan ±30 Unit/hari dari produsen/aplikator RISHA yang ada di Nusa Tenggara Barat. Terjadi kesenjangan yang besar antara kebutuhan dengan penawaran yang ada. Dengan kondisi tersebut, maka dibutuhkan percepatan untuk memenuhi permintaan akan RISHA, jangan sampai masyarakat merasa terabaikan karena tidak ada pasokan unit RISHA.

Berdasarkan permasalahan tersebut, Direktorat Jenderal Bina Konstruksi merespon melalui keikutsertaan dalam Rapat Pembahasan Rencana Rehabilitasi



# LIPUTANKHUSUS

dan Rekonstruksi Pasca Gempa Bumi di Provinsi Nusa Tenggara Barat yang dilaksanakan di Direktorat Jenderal Cipta Karya pada Tanggal 15 Agustus 2018 bersama perwakilan dari Direktorat Jenderal Cipta Karya, Direktorat Jenderal Penyediaan Perumahan, dan Pusat Penelitian dan Pengembangan Teknologi Permukiman. Berkaitan dengan rencana penerapan RISHA pasca gempa di Provinsi NTB, Direktorat Jenderal Bina Konstruksi yang diwakili oleh Direktorat Kerja Sama dan Pemberdayaan berkomitmen untuk melaksanakan hal-hal sebagai berikut:

- a. Pendampingan proses pembangunan kembali, termasuk pendataan kebutuhan personil, identifikasi jabatan kerja, kegiatan pelatihan dan sertifikasi; serta
- b. Bekerja sama dengan BUJK dan supplier terkait untuk menyediakan material secara cepat dengan harga yang wajar antara lain untuk penyediaan semen dan besi tulangan diameter 6 dan 8 mm

Sesuai penjelasan diatas, salah satu fokus Direktorat Jenderal Bina Konstruksi adalah pada huruf a, yaitu melaksanakan identifikasi jabatan kerja, pelatihan dan sertifikasi SDM pendukung pembangunan RISHA.

Berkaitan dengan jabatan kerja untuk pembangunan RISHA, maka telah diidentifikasi sebagai berikut:

1. Produksi Panel RISHA:
  - a. Jabatan Kerja Tukang Besi Umum;
  - b. Jabatan Kerja Tukang Cor Beton, dan
2. Perakitan Struktur RISHA
  - a. Jabatan Kerja Installer RISHA.

Selanjutnya berdasarkan identifikasi jabatan kerja diatas, maka strategi yang akan diterapkan adalah seperti skema berikut ini:



Berdasarkan penjelasan diatas, berikut ini adalah penjelasan dan progres pada masing-masing tahapan:

## Tahap I. ToT Instruktur RISHA

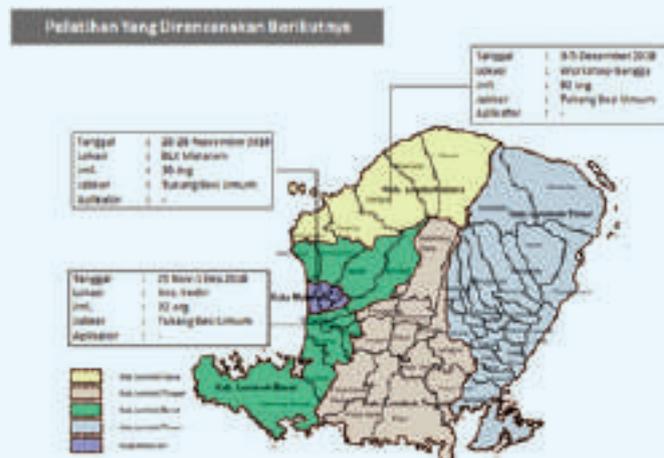
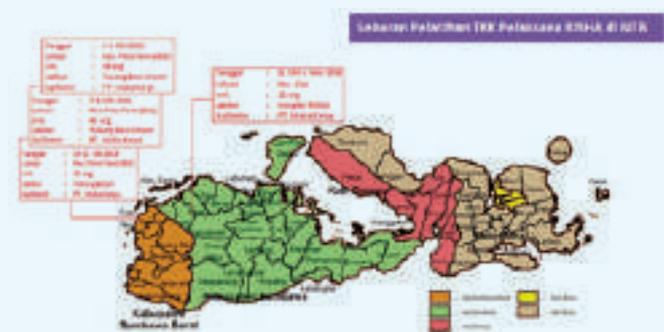
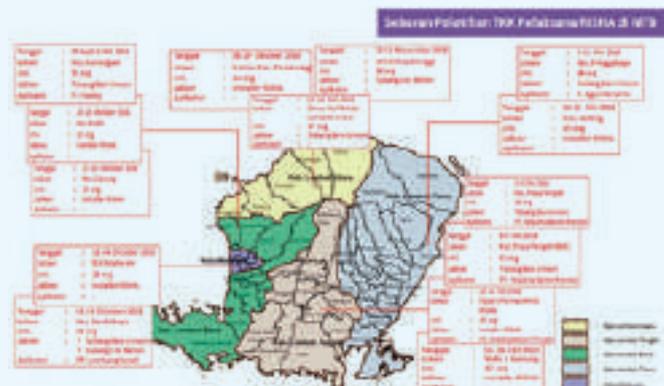
ToT dilaksanakan tanggal 6-9 September 2018 di Balai BBWS Provinsi NTB, Mataram, diikuti oleh peserta perwakilan dari: UNRAM, UNIZAR, UNSA, UMM, LPJK, IALKI, DPUPR Mataram, Disperkim NTB, P3MD, Intakindo, CVJMN. Sebanyak 53 orang dinyatakan lulus ToT dengan rincian sebagai berikut: 19 orang di Kota Mataram, 12 orang di Kab.Lombok Barat, 10 orang di Kab.Lombok Timur, 7 orang di Kab.Lombok Tengah, 3 orang di Kab.Lombok Utara, dan 2 orang di Kab. Sumbawa. Pada tahap berikutnya, yaitu Pelatihan dan Sertifikasi Pelaksana Pembangunan RISHA, sebanyak 53 orang yang lulus diharapkan dapat menjadi Instruktur pada lokasi pelatihan sesuai domisili masing-masing.

## Tahap II. Pelatihan dan Sertifikasi Pelaksana Pembangunan RISHA

Pelatihan dan Sertifikasi Pelaksana Pembangunan RISHA merupakan kerjasama antar pihak terutama Ditjen Bina Konstruksi (Balai Jasa Konstruksi Wilayah IV Surabaya dan Direktorat Kerja Sama dan Pemberdayaan), LPJKN dan LPJKP Provinsi NTB, Balitbang, dan para

Aplikator. Pada tanggal 4 Oktober 2018, Dirjen Bina Konstruksi membuka Rangkaian Pelatihan dan Sertifikasi Pelaksana Pembangunan RISHA di Provinsi NTB yang dipusatkan di LCC Kabupaten Lombok Barat, dengan dihadiri oleh 488 peserta.

Sampai dengan tanggal 21 November 2018, pelaksanaan pelatihan dan sertifikasi adalah seperti dijelaskan pada gambar-gambar berikut ini.





# CELOTEH ASA DI BATAS NEGARA

*“.... Ternyata operator seperti saya ini bisa dapat sertifikat. Bangga rasanya kalau sudah punya sertifikat”*

**Riyan Harisman**  
Operator Excavator

**P**residen Joko Widodo, dalam sambutannya, pada pembukaan acara Konstruksi Indonesia 2018 di Jl Expo Kemayoran, 31 Oktober 2018, menyatakan bahwa pembangunan infrastruktur di Indonesia merupakan pekerjaan besar yang menggelar karpet merah untuk meningkatkan kualitas infrastruktur yang baik dan berdaya saing. Saat ini, “karpet merah” tersebut sedang dibangun dan ditata. Salah satu karpet merah Negara kita yang saat ini sedang dipersiapkan dan diprioritaskan oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat adalah pembangunan kawasan perbatasan negara.

Membangun kawasan perbatasan merupakan salah satu upaya pemerintah untuk membentuk Negara yang berdaulat, membuka keterisolasian, meningkatkan aksesibilitas masyarakat perbatasan, serta mengembangkan potensi perekonomian di wilayah perbatasan. Ketersediaan infrastruktur di perbatasan diperlukan terutama untuk membuka daerah terisolir dan pemerataan hasil-hasil pembangunan. Selain itu,

pembangunan perbatasan diharapkan juga mendongkrak pariwisata daerah. Pembangunan dari pinggiran dengan membangun kawasan perbatasan yang merupakan agenda utama nawacita pemerintah bukan hanya untuk pertahanan tetapi juga kesejahteraan masyarakat.

Salah satu kawasan perbatasan yang tak luput dari pembangunan infrastruktur adalah perbatasan Kalimantan – Malaysia yaitu di Kalimantan Barat, Kalimantan Timur, dan Kalimantan Utara, dan Perbatasan Papua – Papua Nugini yang terus berbenah dengan peningkatan konektivitas jalan trans papua yang melintang dari Jayapura sampai Merauke. Beberapa Pos Lintas Batas Negara (PLBN) juga telah dibangun seperti Entikong, Aruk, Nanga Badau, Skouw, Mota Ain, dan lainnya. Sedangkan beberapa Pos Lintas Batas Negara (PLBN) lainnya akan dibangun di kawasan Kalimantan dan Papua. Hal ini merupakan salah satu upaya pemerintah untuk mempercantik “karpet merah” kawasan perbatasan.

Pembangunan di kawasan perbatasan ini akan terus berlanjut, target jalan paralel perbatasan wilayah Kalimantan dan trans papua dapat tersambung dan beroperasi pada tahun 2019. Beberapa Pos Lintas Batas Negara juga sudah ditargetkan untuk

dibangun. Banyak sekali aktivitas pembangunan infrastruktur yang saat ini dilakukan di kawasan perbatasan Negara.

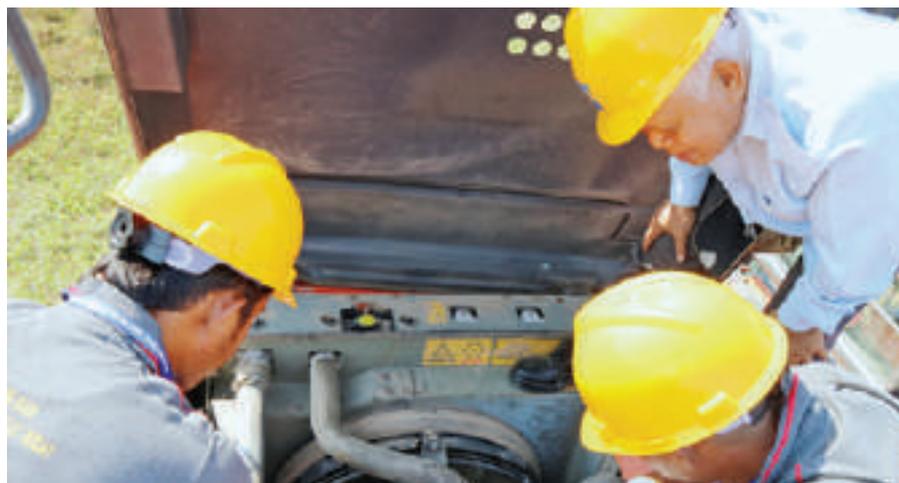
Berbicara mengenai pembangunan infrastruktur, salah satu hal yang tidak dapat kita lepaskan adalah sumber daya manusia yang terlibat di dalamnya. Dalam sambutan pada pembukaan Konstruksi Indonesia 2018 Presiden Joko Widodo mengatakan bahwa di balik proses pembangunan infrastruktur, terdapat kontribusi besar dari sumber daya manusia yang unggul dan kompeten. Oleh karenanya, pelatihan dan sertifikasi bagi tenaga kerja di bidang konstruksi mutlak diperlukan.

Terkait dengan pernyataan tersebut, Balai Material dan Peralatan Konstruksi pada Tahun 2018 ini telah melakukan uji kompetensi dan sertifikasi di kawasan perbatasan Negara, diantaranya di perbatasan Kalimantan Utara, di Perbatasan Papua yaitu di Kota Merauke dan Boven Digoel, serta di kawasan perbatasan Kalimantan Barat yaitu di Kabupaten Sintang dan Kapuas Hulu. Sebanyak 616 tenaga kerja khususnya operator alat berat, turut bekerja membangun kawasan perbatasan Negara telah disertifikasi oleh Balai Material dan Peralatan Konstruksi pada tahun ini.



Salah satunya adalah Riyan Harisman, salah seorang operator excavator yang bekerja di proyek pembangunan jalan ruas Nanga Badau - Nanga Kantu - Emanang - Puring Kencana, Kapuas Hulu, Kalimantan Barat. Ia telah bekerja selama 5 tahun sebagai operator. Riyan, semula adalah seorang helper alat berat di proyek, belajar mengoperasikan excavator dari "akademi bedeng" atau belajar secara otodidak hingga ia menjadi seorang operator. Ia mengoperasikan unit excavator semenjak pembangunan jalan ruas Lanjak - Nanga Badau, dan berlanjut mengerjakan ruas Nanga Badau - Nanga Kantu - Emanang - Puring Kencana.

Berbagai kondisi dalam membangun kawasan perbatasan telah dia jalani. Menurut Riyan, membangun kawasan perbatasan sangat tidak mudah karena harus membuka hutan belantara, dengan medan yang sulit serta mobilisasi unit alat berat yang membutuhkan waktu cukup lama. Tak jarang kondisi cuaca pun turut menambah beratnya situasi. Bekerja di perbatasan artinya ia harus bergelut dengan kondisi yang penuh keterbatasan, seperti keterbatasan jaringan listrik, jaringan seluler, fasilitas hiburan, saluran televisi, dan keterbatasan fasilitas lainnya. Memang, bekerja di kawasan perbatasan penuh tantangan.



Kegiatan Uji Kompetensi Operator di Kawasan Perbatasan Papua

kesempatan ikut seperti ini. Ternyata operator seperti saya ini bisa dapat sertifikat. Bangga rasanya kalau sudah punya sertifikat" ujarnya. Dia berharap bahwa dengan adanya sertifikat ini dia bisa memiliki kesempatan untuk berkembang. "Sudah jauh - jauh ke hutan, kerja jauh dari anak istri, kalau sudah punya sertifikat macam ini, pinginnya gaji naik, penghasilan naik" tambahnya polos.

Luther Sake, warga Boven Digoel, yang bekerja sebagai operator alat berat di proyek pembangunan jalan trans Papua, juga merasakan hal yang sama. Ia mengoperasikan unit

Papua - Papua Nugini, saat ini sudah terdapat jaringan seluler, sehingga ia tidak perlu jauh ke kota untuk sekedar menelpon keluarganya.

Awalnya Luther Sakke, dan juga beberapa rekan kerja yang satu perusahaan dengannya, hanya melaksanakan perintah atasannya untuk mengikuti uji kompetensi, namun setelah mengetahui pentingnya kegiatan ini dia merasa bangga kompetensinya sebagai operator motor grader diakui secara sah. Dia berharap dia bisa mempunyai sertifikat tersebut. "Sa pu sertifikat mau saya kasih tunjuk ke bos, biar bos kasih bonus (Sertifikat saya akan saya tunjukkan kepada atasan, agar atasan memberikan saya bonus)" tambahnya seraya diamini oleh rekan-rekannya.

Berkaca dari seorang Riyan Harisman dan Luther Sake, banyak sekali harapan yang digantungkan oleh para pencari rejeki yang kesehariannya tinggal di kawasan perbatasan negeri ini. Harapan akan kawasan perbatasan yang penuh kemudahan aksesibilitas, dilengkapi berbagai fasilitas, rasa - rasanya sudah tidak mustahil lagi. Potret kawasan perbatasan yang terpencil dan tertinggal akan segera berganti, menjadi etalase yang membanggakan negeri.

Seorang Riyan Harisman dan Luther Sakke pun patut berbangga, selebar sertifikat adalah salah satu bentuk perhatian pemerintah akan pengakuan kompetensinya. Dengan sertifikat inilah, mereka punya cita - cita, harapan akan masa depan dan peningkatan kesejahteraannya. Mereka adalah seorang Riyan Harisman dan Luther Sakke yang secara jujur mengungkapkan harapannya. Masih banyak Riyan dan Luther lainnya, yang pastinya punya harapan akan masa depan dan pembangunan infrastruktur di kawasan batas negara. Semoga pembangunan infrastruktur perbatasan negara memberikan manfaat dan membantu mewujudkan harapan saudara-saudara kita.\*



Pos Lintas Batas Negara Nanga Badau, Kapuas Hulu, Kalimantan Barat

Saat ini, dengan adanya Pos Lintas Batas Negara (PLBN) Nanga Badau, sangat menggembirakan Riyan dan para pekerja lainnya, karena di sekitar mess pekerja sudah bisa dialiri listrik, dan sudah ada jaringan seluler meskipun terbatas.

Ketika tim Balai Material dan Peralatan Konstruksi sedang mengunjungi lokasi proyek di kawasan Emanang, ia mengaku sangat senang karena kegiatan uji kompetensi untuk para operator dilaksanakan di proyeknya. "Ya kami ini senang bisa diberikan

Motor Grader di ruas Merauke - Sota - Boven Digoel, medan yang dikenal dengan tantangan geografis dan topografis yang cukup sulit. Selain itu kondisi tanah yang tidak mudah juga menjadi tantangan tersendiri. Selama 4 tahun, dia sudah terbiasa dengan minimnya fasilitas. Ia berharap trans Papua segera tersambung, dan fasilitas segera terbangun lengkap. Saat ini sebagian ruas Merauke - Sota - Boven Digoel sudah dapat dilintasi. Di Kecamatan Sota, yang nantinya akan di bangun Pos Lintas Batas Negara

# KEMENTERIAN PUPR AJAK MAHASISWA MENJADI PENGGERAK PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DI INDONESIA

✍ Hari Mahardika

"Beri aku 1.000 orang tua,  
niscaya akan kucabut semeru  
dari akarnya ...  
Beri aku 10 pemuda,  
niscaya akan kuguncangkan  
dunia"  
~Soekarno (Bung Karno)~

**P**emuda adalah nyawa dan tangan-tangan penggerak suatu bangsa. Tanpa mereka, tidak akan maju bahkan dapat dikatakan tidak akan pernah ada suatu bangsa. Pentingnya peran para pemuda juga sangat dibutuhkan di semua sektor, termasuk di sektor konstruksi. Untuk itulah begitu besar upaya yang dilakukan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat untuk mendorong keterlibatan calon-calon generasi penerus estafet Pembangunan.

Salah satu upaya tersebut adalah dengan berbagi informasi kepada para Mahasiswa melalui kegiatan PUPR Goes To Campus. Di awal November 2018 lalu PUPR Goes To Campus diselenggarakan di Universitas Muhammadiyah Makassar, dimana pada kesempatan tersebut Direktur Jenderal Bina Konstruksi Kementerian PUPR Syarif Burhanuddin, memberikan *Keynote Speech* dengan Tema "Peran Pemuda Dalam Membangun Infrastruktur di Indonesia". Dihadapan ribuan mahasiswa Universitas



Muhammadiyah Makassar Syarif mengungkapkan Pemerintah bekerja untuk menghadirkan pemerataan ekonomi yang berkeadilan bagi seluruh rakyat Indonesia. Dalam membangun infrastruktur, Kementerian PUPR menghadapi tantangan diantaranya disparitas antar wilayah dan kawasan masih tinggi (KBI dan KTI), adanya daya saing nasional yang masih belum kuat karena keterbatasan dukungan infrastruktur (termasuk konektivitas), pemanfaatan sumber daya yang belum optimal dalam mendukung kedaulatan pangan dan energi, serta urbanisasi yang tinggi (53% penduduk tinggal di kawasan perkotaan). "Oleh karenanya dibutuhkan peran pemuda milenial sebagai agen perubahan ke arah yang lebih baik, membangun karakter positif (disiplin, etos kerja tinggi, berdaya saing), meningkatkan daya pikir kreatif dalam mengembangkan infrastruktur," ujar Syarif.

Dari data yang diperoleh tercatat pada periode 2015-2018 pembangunan proyek jalan telah mencapai 3.432 km, yang mana telah melampaui target pembangunan 2015-2019. Untuk pembangunan jembatan di periode 2015-2018 telah mencapai 39.798 m, sementara jalan tol pada tahun 2015-2018 diperkirakan mencapai 947 km. Hingga bulan Juli 2018 jalan tol yang telah beroperasi sepanjang 110 km. Dalam hal peningkatan ketahanan air dan pangan, pemerintah membangun 17 bendungan pada periode 2015-2018. Sebanyak 40 bendungan lainnya masih dalam tahap pembangunan di tahun ini.



Sementara itu, dalam penyediaan hunian layak telah dibangun sebanyak 31.488 unit rumah susun, 17.808 unit rumah khusus, 292.865 unit rumah swadaya. Secara keseluruhan pada periode 2015-2018 telah terbangun 3.287.005 unit rumah. Dengan banyaknya proyek pembangunan yang dilaksanakan oleh Kementerian PUPR membuat program link and match guna mendapatkan tenaga kerja konstruksi yang berkompeten dan bersertifikat. Selanjutnya Syarif mengatakan pada tahun ini ditargetkan oleh Pemerintah dalam hal ini Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat melalui Direktorat Jenderal Bina Konstruksi untuk mencetak tenaga kerja konstruksi berkualitas sebanyak 26 ribu tenaga konstruksi berkompeten, yang berasal dari SMK 18 ribu orang dan perguruan tinggi serta politeknik sebanyak 8.000 orang. Upaya sertifikasi tenaga kerja konstruksi merupakan jawaban untuk menciptakan tenaga kerja konstruksi yang andal dan berkualitas

di Indonesia. Hal ini sejalan dengan Undang-Undang Nomor 2 tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi. Selain itu, percepatan sertifikasi juga menjadi arahan penting Presiden RI Joko Widodo pada Pembukaan Konstruksi Indonesia 2018 beberapa waktu lalu : "Program sertifikasi sangat penting terlebih dalam persaingan global. Sertifikasi yang dilakukan sekarang jumlahnya masih sedikit. Saya minta tahun depan dilakukan 10 kali lipat dari jumlah sekarang. Kita tunjukkan bahwa kita memang terampil, kita tunjukkan skill kita tidak kalah dengan SDM negara lain," kata Presiden Jokowi.

Untuk itu dalam melakukan percepatan sertifikasi SDM konstruksi upaya terobosan juga telah dijalankan Kementerian PUPR yang bekerjasama dengan lembaga pendidikan dan perguruan tinggi melalui program link and match. Melalui program ini para mahasiswa/i akan mendapatkan materi melalui kurikulum yang diperoleh. "Saya harapkan mahasiswa/i jangan ber-

henti terus mengembangkan inovasi-inovasinya tentunya yang juga harus sejalan dengan kompetensinya, sehingga nantinya akan menjadi insinyur yang handal dan berkualitas" ungkap Syarif. Pada kesempatan yang sama turut hadir menjadi Narasumber, Gubernur Sulawesi Selatan Nurdin Abdullah, yang menegaskan bahwa Sulawesi Selatan punya peluang besar untuk membangun di segala aspek. Namun masih diakui kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) masih menjadi kendala, disinilah kampus harus turut bersama masyarakat dan pemerintah untuk terus bersinergi.

"Saya berterima kasih Pemerintah yang terus mendorong infrastruktur di wilayah timur Indonesia, khususnya wilayah Sulawesi Selatan yang telah banyak dibangunnya infrastruktur jalan dan bendungan yang memang sangat dibutuhkan" ujarnya. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat berharap besar perguruan tinggi harus mengikuti perkembangan IPTEK dan inovasi agar sesuai dengan kebutuhan dan roadmap industri 4.0 yang telah dicanangkan oleh Pemerintah. Sisi lain yang lebih penting juga adalah, Perguruan tinggi wajib mencetak insinyur yang berkompeten dan berdaya saing sehingga kemandirian dan daya saing global berbasis IPTEK dan keinsinyuran akan meningkat. Di penghujung acara dilakukan Serah Terima Pinjam Pakai Mobile Training Unit Kementerian PUPR (MTU) kepada Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan, hal ini sebagai bentuk upaya mendukung program percepatan sertifikasi tenaga kerja konstruksi diluar pulau jawa khususnya yang berada di wilayah timur Indonesia. Penyerahan ini dilakukan oleh Dirjen Bina Konstruksi Kementerian PUPR Syarif Burhanuddin dan diterima langsung oleh Gubernur Sulawesi Selatan, Nurdin Abdullah.\*

## Pembinaan Konstruksi MELALUI PENINGKATAN KAPASITAS APARATUR SIPIL NEGARA

✍️ Ir. Faisal Lukman, MT & DR Rosmariani Arifuddin, S.T, M.T

**P**embangunan infrastruktur menjadi salah satu prioritas Pemerintah Indonesia, melihat perannya sangat strategis untuk mendorong laju pertumbuhan ekonomi. Infrastruktur yang handal juga merupakan kunci utama dalam meningkatkan daya saing Indonesia. Untuk melaksanakan pembangunan infrastruktur tersebut diperlukan sektor jasa konstruksi handal, sedangkan sektor jasa konstruksi yang handal sendiri sangat dipengaruhi berbagai aspek, salah satunya aspek keselamatan pada penyelenggaraan proyek konstruksi.

Sektor konstruksi nasional sedang menghadapi tantangan percepatan pembangunan infrastruktur dan juga akhir-akhir ini harus menghadapi permasalahan berbagai kasus kecelakaan kerja di proyek konstruksi. Data empirik di lapangan menunjukkan bahwa kecelakaan di proyek konstruksi tidak hanya terjadi pada tahap pembangunan tetapi juga terjadi pada tahapan pasca konstruksi atau pemanfaatan bangunan atau disebut dengan kegagalan bangunan. Sementara dampak kerugian yang ditimbulkan bukan hanya kepada para pekerja (*workers*) seperti luka

berat hingga meninggal, tetapi juga kerugian kepada masyarakat (*public*), harta benda (*property*) dan lingkungan (*environment*).

Berdasarkan data tersebut, maka keselamatan kerja pada konteks sektor konstruksi perlu dikembangkan lebih jauh dengan tidak hanya bagaimana memberikan proteksi terhadap tenaga kerja agar tidak terjadi kecelakaan kerja, tetapi juga memberikan proteksi pada *public/* masyarakat, properti serta lingkungan agar penyelenggaraan proyek konstruksi *no defect, no failure, no incident, no accident and no loss*.

Tantangan selanjutnya adalah bagaimana mempersiapkan SDM yang handal dalam menciptakan produk konstruksi yang *no defect, no failure, no incident, no accident and no loss*?. Pasti untuk menjawab tantangan ini salah satunya adalah peningkatan kompetensi kerja bagi SDM sektor konstruksi. Hal inilah yang selanjutnya menjadi tugas dari Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) untuk terus menyiapkan Aparatur Sipil Negara (ASN) di lingkungan kerja Kementerian PUPR yang bekompeten.

Sebagai tindak lanjut dari tugas tersebut maka dijalin kerjasama melalui Program Pascasarjana di tingkatan Magister/ Strata S2 melalui Pendidikan Karyawan Magister

Rekayasa Keselamatan Konstruksi (MRKK) kerjasama Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Kementerian PUPR dengan Departemen Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.

Program Pendidikan Karyawan MRKK ini dikembangkan untuk merespon kebutuhan peningkatan kompetensi pengetahuan, kecakapan dan profesionalisme para Aparatur Sipil Negara (ASN) Kementerian PUPR dalam penyelenggaraan pembangunan infrastruktur. Program Pendidikan Karyawan MRKK ini merupakan tindak lanjut dari kerjasama yang telah dilaksanakan oleh pihak Universitas Hasanuddin dengan Kementerian PUPR.

Program Pendidikan Karyawan MRKK dibuka secara resmi oleh Rektor Unhas Dwia Aries dan Direktur Jenderal Bina Konstruksi Kementerian PUPR Syarif Burhanuddin yang ditandai dengan penandatanganan Kerjasama antara BPSDM Kementerian PUPR yang diwakili oleh Sekretaris BPSDM K.M. Arsyad dengan Fakultas Teknik Unhas yang wakil Dekan Fakultas Teknik Muhammad Arsyad. Acara pembukaan ini dirangkaikan dengan Acara Diskusi Nasional Gerakan Nasional Kecelakaan Konstruksi bertempat Kampus Fakultas Teknik Unhas, Gowa, Makassar pada tanggal 23 April 2018.

Tujuan dari pembukaan Program Pendidikan Karyasiswa MRKK meliputi: (i) meningkatkan kemampuan manajerial dan teknis para Aparatur Sipil Negara (ASN) Kementerian PUPR untuk menjamin Keselamatan Konstruksi dalam pembangunan Infrastruktur; (ii) meningkatkan kapasitas Aparatur Sipil Negara (ASN) Kementerian PUPR dalam mengelola proyek infrastruktur dengan *no defect, no failure, no incident, no accident and no loss*.

Metoda pembelajaran dikembangkan, dengan penekanan lebih pada pembelajaran pendekatan melalui studi kasus, praktek, simulasi sebesar 60% dan pembelajaran secara tutorial atau pembelajaran di kelas sebesar 40%. Indikator pencapaian kompetensi dari Program Pendidikan Karyasiswa MRKK Kerjasama BPSDM Kementerian PU - Unhas diukur dengan kemampuan peserta: (i) Memahami, menganalisis dan melaksanakan regulasi/ kebijakan (NSPK) SMK3 Konstruksi, Sistem Manajemen Lingkungan (SML), Sistem Manajemen Mutu (SMM) Konstruksi serta kebijakan terkait; (ii) Merancang *Project Management Plan (PMP)* Proyek konstruksi; (iii) Merencanakan & mengevaluasi Keselamatan Konstruksi : SMK3 Konstruksi, Sistem Manajemen Lingkungan (SML), Sistem Manajemen Mutu (SMM) pada proyek konstruksi meliputi : bangunan air/ SDA, bangunan jalan dan jembatan/ BM, bangunan pengembangan pemukiman/ CK dan bangunan gedung/ perumahan; (iv) Merencanakan & mengevaluasi Design, Perancangan/ rekayasa & Metoda konstruksi; (v) Perencanaan, Penjaminan & Pengendalian Mutu (QP,QA dan QC) dalam disain, teknologi, SDM, material dan peralatan konstruksi; (vi) Merencanakan, menyusun & melaksanakan

*Forensic Engineering & Job Safety Analysis (FE dan JSA)*; (vii) Merencanakan, menganalisis, melaksanakan dan pelaporan investigasi kecelakaan konstruksi.

Masa studi dari penyelesaian program studi S2 MRKK adalah selama 2 (dua) tahun yang dibagi dalam 4 (empat) semester dengan pemberian 12 mata kuliah secara keseluruhan dibagi dalam 3 kelompok mata kuliah yang terdiri dari: (i) mata kuliah kompetensi umum dan manajerial, mata; (ii) mata kuliah kompetensi teknis dan (iii) mata kuliah kompetensi praktek. Adapun dosen pengampu dari mata kuliah yang ditawarkan terdiri dari dosen internal Departemen Teknik Sipil Unhas dan dosen eksternal yang berasal dari Kementerian PUPR.

Lebih lanjut untuk meningkatkan kompetensi dosen pengampu program studi S2 MRKK dan mendukung sasaran perkuliahan ini, telah dilakukan Bimbingan Teknis dan Uji Kompetensi Ahli Madya Kesehatan Keselamatan Kerja Konstruksi (AMK4). Bimtek ini diikuti oleh 21 dosen internal Departemen Teknik Sipil dan Departemen Teknik Lingkungan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin (Unhas), di Kampus Fakultas Teknik Universitas Hasanudin Gowa pada tanggal 26-28 Oktober 2018. Kegiatan tersebut terselenggara atas kerjasama Balai Jasa Konstruksi Wilayah VI Makassar Dirjen Bina Konstruksi Kementerian PUPR dengan Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanudin, Asosiasi Ahli Kesehatan dan Keselamatan Kerja Konstruksi (A2K4) serta Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Provinsi (LPJKP) Sulawesi Selatan.

Bimbingan Teknis Ahli Madya K3 Konstruksi ini lebih difokuskan pada peningkatan kemampuan teknis penguasaan materi K3

tingkat Madya dan manajerial dalam penerapan Sistem Manajemen K3 Lingkungan (SMK3L), sehingga materi-materi yang disampaikan akan mengarah pada sasaran agar para pesertanya dapat :

1. Mampu menterjemahkan UU/Peraturan/Code dan *Standart* yang terkait dengan K3 dalam penerapannya di lapangan;
2. Mampu melaksanakan kaidah manajerial yang meliputi *Planning, Organizing, Actuating dan Controlling (POAC)* dalam rangka mengembangkan ke-*engineering-an* K3L dan Manajemen K3L;
3. Mampu menumbuhkan "BUDAYA KERJA K3L" dengan melakukan pendekatan-pendekatan ke seluruh jajaran organisasi, guna meningkatkan tanggung jawab dan kepedulian dalam penerapan SMK3L.

Para dosen ini mendapatkan materi seputar Kesehatan dan Keselamatan Kerja Konstruksi (K4) dari 3 (tiga) pemateri berbeda dari A2K4 yang masing-masing adalah Kusumo Drajad S, Muh Mushanif Mukti M, dan Lazuardi. Setelah menerima materi, dilanjutkan dengan uji kompetensi AMK4 yang dilakukan oleh Unit Sertifikasi Tenaga Kerja dari LPJKP Sulsel. Dari hasil uji kompetensi ini, ke 21 dosen tersebut kemudian resmi mengantongi sertifikasi Ahli Madya Kesehatan Keselamatan Kerja Konstruksi (K4).\*

Harapan ke depan, semoga program pendidikan Magister Rekayasa Keselamatan Konstruksi (MRKK) dan semua kegiatan yang menunjang didalamnya akan melahirkan para ASN yang handal dan kompeten dalam penyelenggaraan sektor konstruksi khususnya di lingkungan kerja Kementerian PUPR.



# DEKONSENTRASI JASA KONSTRUKSI NASIONAL

✍️ Zaenal Arifin

Sebagaimana diketahui bahwa perubahan mendasar yang terdapat dalam UU no 2 tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi adalah mengenai adanya tanggung jawab dan pembagian kewenangan dalam penyelenggaraan jasa konstruksi antara pemerintah pusat, pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota.

Tanggung jawab Pemerintah Pusat dalam UU no 2 tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi, sangat jelas terkait dengan penyelenggaraan jasa konstruksi nasional yaitu menyangkut (i) kemampuan dan kapasitas UJKN ; (ii) Iklim usaha dan kesetaraan pengguna dan penyedia jasa; (iii) Keamanan, keselamatan, kesehatan dan keberlanjutan; (iv) kompetensi , profesionalitas dan produktifitas tenaga kerja ; (v) penggunaan material dan peralatan konstruksi; (vi) partisipasi masyarakat jasa konstruksi ; dan (vii) sistem informasi Jasa Konstruksi. Selanjutnya tanggung jawab tersebut dilaksanakan oleh Menteri, berkoordinasi dengan Menteri teknis terkait. Tanggung jawab sebagaimana disebutkan di atas, melahirkan kewenangan yang dimiliki oleh pemerintah pusat, propinsi dan kabupaten/kota.

Kewenangan Pemerintah Pusat dapat selenggarakan sendiri atau sesuai amanat Undang-Undang No 2 Tahun 2017, sebagian penyelenggaraan dapat dilakukan melalui satu Lembaga yang akan dibentuk sebagai bentuk keikutsertaan masyarakat jasa konstruksi dalam penyelenggaraan jasa konstruksi. Kewenangan Pemerintah Pusat yang dilaksanakan sendiri sesuai Pasal 5 UU no 2/2017 adalah sebagai berikut:

- Meningkatkan kemampuan dan kapasitas usaha jasa konstruksi
- Menciptakan iklim usaha yang kondusif, penyelenggaraan jasa konstruksi yang transparan dan persaingan usaha yang sehat
- Terselenggara Jasa Konstruksi sesuai K3
- Meningkatkan kompetensi, profesionalitas, dan produktifitas tenaga kerja konstruksi
- Meningkatkan kualitas penggunaan material dan peralatan konstruksi serta TKDN

- Meningkatkan partisipasi masyarakat jasa konstruksi
- Tersedianya sistem informasi jasa konstruksi

Kewenangan Pusat yang dimandatkan kepada Lembaga sebagai perwujudan keikutsertaan masyarakat jasa konstruksi sesuai penjelasan Pasal 84 ayat (1) antara lain terkait registrasi, akreditasi, lisensi, penetapan penilai ahli dan penyetaraan tenaga kerja asing dan lain-lain adalah sebagai berikut:



- a. registrasi badan usaha registrasi badan usaha Jasa Konstruksi;
- b. registrasi pengalaman badan usaha;
- c. registrasi penilai ahli;
- d. registrasi tenaga kerja;
- e. registrasi pengalaman profesional tenaga kerja;
- f. registrasi lembaga pendidikan dan pelatihan kerja di bidang konstruksi;
- g. penyetaraan tenaga kerja asing;
- h. akreditasi bagi asosiasi profesi;
- i. akreditasi asosiasi perusahaan Jasa Konstruksi;
- j. akreditasi asosiasi terkait rantai pasok Jasa Konstruksi; dan
- k. penetapan penilai ahli yang teregistrasi dalam hal terjadi kegagalan bangunan.

### Tugas dekonsentrasi jasa konstruksi nasional

Kewenangan Pusat sesuai UU no 2 tahun 2017 yang diserahkan kepada Gubernur sebagai wakil Pemerintah Pusat di daerah dalam aspek; (i) pemberdayaan (ii) pengawasan (iii) fasilitasi kemitraan /kerjasama (iv) fasilitasi pengembangan (v) penggunaan standar mutu material dan peralatan jasa konstruksi (vi) partisipasi masyarakat jasa konstruksi dalam usaha penyediaan bangunan.

Untuk mengetahui lebih lanjut mengenai tugas Dekonsentrasi tersebut maka mengacu pada Pasal 6 UU no 2 tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi, maka di bawah ini rincian kewenangan gubernur sebagai wakil pemerintah pusat sebagai tugas dekonsentrasi adalah seperti pada tabel di samping.

Untuk dapatnya dilakukan tugas Dekonsentrasi penyelenggaraan jasa konstruksi di Pemerintah Propinsi oleh Gubernur sebagai wakil Pemerintah Pusat, maka harus dipersiapkan dengan baik antara lain jenis kegiatan, pendanaan, sumber daya manusia, kelembagaan dan lain-lain.\*

No	Tanggung Jawab	Kewenangan yang di Dekon ke Gubernur	Ket
1	2	3	4
1.	Meningkatnya kemampuan dan kapasitas usaha Jasa Konstruksi nasional	<ol style="list-style-type: none"> <li>a. memberdayakan badan usaha Jasa Konstruksi</li> <li>b. menyelenggarakan pengawasan proses pemberian Izin Usaha nasional;</li> <li>c. menyelenggarakan pengawasan tertib usaha Jasa Konstruksi di provinsi;</li> <li>d. menyelenggarakan pengawasan sistem rantai pasok konstruksi di provinsi; dan</li> <li>e. memfasilitasi kemitraan antara badan usaha Jasa Konstruksi di provinsi dengan badan usaha dari luar provinsi.</li> </ol>	
2.	Terciptanya iklim usaha yang kondusif, penyelenggaraan Jasa Konstruksi yang transparan, persaingan usaha yang sehat, serta jaminan kesetaraan hak dan kewajiban antara PenggunaJasa dan Penyedia Jasa;	<ol style="list-style-type: none"> <li>a. menyelenggarakan pengawasan pemilihan Penyedia Jasa dalam penyelenggaraan Jasa Konstruksi;</li> <li>b. menyelenggarakan pengawasan Kontrak Kerja Konstruksi; dan</li> <li>c. menyelenggarakan pengawasan tertib penyelenggaraan dan tertib pemanfaatan Jasa Konstruksi di provinsi</li> </ol>	
3.	Terselenggaranya Jasa Konstruksi yang sesuai dengan Standar Keamanan,Keselamatan, Kesehatan, dan Keberlanjutan;	menyelenggarakan pengawasan penerapan Standar Keamanan, Keselamatan, Kesehatan, dan Keberlanjutan dalam penyelenggaraan dan pemanfaatan Jasa Konstruksi oleh badan usaha Jasa Konstruksi kualifikasi kecil dan menengah	
4.	Meningkatnya kompetensi, profesionalitas, dan produktivitas tenaga kerja konstruksi nasional	<ol style="list-style-type: none"> <li>a. sistem Sertifikasi Kompetensi Kerja;</li> <li>b. pelatihan tenaga kerja konstruksi; dan</li> <li>c. upah tenaga kerja konstruksi.</li> </ol>	
5.	Meningkatnya kualitas penggunaan material dan peralatan konstruksi serta teknologi konstruksi dalam negeri	<ol style="list-style-type: none"> <li>a. menyelenggarakan pengawasan penggunaan material, peralatan, dan teknologi konstruksi;</li> <li>b. memfasilitasi kerja sama antara institusi penelitian dan pengembangan Jasa Konstruksi dengan seluruh pemangku kepentingan Jasa Konstruksi;</li> <li>c. memfasilitasi pengembangan teknologi prioritas;</li> <li>d. menyelenggarakan pengawasan pengelolaan dan pemanfaatan sumber material konstruksi; dan</li> <li>e. meningkatkan penggunaan standar mutu material dan peralatan sesuai dengan Standar Nasional Indonesia</li> </ol>	
6.	Meningkatnya partisipasi masyarakat Jasa Konstruksi	<ol style="list-style-type: none"> <li>a. memperkuat kapasitas kelembagaan masyarakat Jasa Konstruksi provinsi;</li> <li>b. meningkatkan partisipasi masyarakat Jasa Konstruksi yang berkualitas dan bertanggung jawab dalam pengawasan penyelenggaraan usaha Jasa Konstruksi; dan</li> <li>c. meningkatkan partisipasi masyarakat Jasa Konstruksi yang berkualitas dan bertanggung jawab dalam usaha penyediaan bangunan.</li> </ol>	
7.	Tersedianya sistem informasi Jasa Konstruksi	mengumpulkan data dan informasi Jasa Konstruksi di provinsi	

Tulisan Ini Telah Mengantarkan Penulis Sebagai Pemenang 10 Besar Lomba Menulis Opini Tingkat Nasional 2018 Bersama Inqu.id

# PEMIMPIN, LOGIKA, DAN PERASAAN



Pemimpin yang cerdas adalah pemimpin yang memiliki keseimbangan antara kecerdasan intelektual (logika) dan kecerdasan emosional (perasaan) sehingga mampu melihat, memahami, dan memutuskan segala sesuatu secara komprehensif.





 **Hasfarm Dian Purba**

**M**anusia terlahir di dunia dengan anugerah yang luar biasa yaitu akal dan pikiran. Hal inilah yang membedakan manusia dengan makhluk hidup lainnya. Ketika akal dan pikiran dikelola dengan baik, maka akan menjadi sosok yang hebat dalam menyusun strategi untuk bertahan hidup. Kalah atau menang adalah hasil akhir dari pertarungan hidup manusia yang menganut ideologi “akal dan pikiran”. Penganut ini akan menjadikan semua sumber daya yang ada disekitarnya sebagai kekuatan untuk menghadapi seleksi alam yang cukup keras.

Tapi yang menjadi pertanyaan, apakah Semesta hanya memberikan akal dan pikiran yang tertuang dalam sebuah konteks “logika”? Semesta juga memberikan nurani pada setiap manusia. Mereka yang mengandalkan nurani memiliki pemahaman yang berbeda dengan penganut logika tentang arti perjalanan hidup. Ciri khas yang mereka miliki yaitu mengedepankan perasaan, peka terhadap sekitar dan bahkan cenderung sensitif dalam bersikap. Mereka menginginkan adanya persamaan emosional dalam kehidupan tanpa melihat adanya pertarungan yang menghasilkan kemenangan atau kekalahan.

Kedua kelompok ini memahami dengan baik apa yang menjadi landasan ideologinya. Ideologi ini pun banyak diadopsi oleh para pemimpin-pemimpin di era milenial saat ini, mereka yang mengedepankan logika dan mereka yang mengutamakan perasaan. Keduanya memiliki karakteristik masing-masing dan bahkan cenderung fanatik terhadap apa yang dianut.

Pemimpin yang hanya mengandalkan logika, biasanya mengukur segala sesuatu berdasarkan keuntungan atau kerugian yang akan muncul dari setiap keputusan yang diambil. Sedangkan Pemimpin yang hanya menggunakan perasaan, biasanya mengukur segala sesuatu dari kemungkinan yang akan dialami apakah menyakitkan atau membahagiakan untuk komunitasnya. Penganut ideologi perasaan pada akhirnya akan terjebak pada situasi yang serba salah. Jika kedua prinsip ideologi ini dipertemukan, maka gesekan yang mengarah pada ketidaksukaan akan muncul. Akumulasi ketidaksukaan terhadap apa yang diyakini dan dianut oleh individu atau kelompok lain akan menghasilkan kebencian. Kondisi seperti ini yang sedang dialami oleh banyak negara.

Saat ini sangat mudah sekali untuk menemukan ujaran kebencian dalam kehidupan sehari-hari baik secara lisan maupun tulisan. Dalam keadaan seperti ini, penganut logika akan terus mengumpulkan kebenaran-kebenaran yang mendukung sedangkan penganut perasaan akan terus meyakini apa yang menyentuh nurani. Logika akan memberikan pola pikir yang runtut dan sistematis, sedangkan perasaan akan menyampaikan kisah-kisah yang penuh empati dan emosi. Kedua paham ini akan terus mencari cara supaya mendapatkan perhatian dan penga-

kuan dari apa yang mereka bangun. Lalu siapa yang akan menjadi sasaran mereka? Mereka adalah yang berada pada posisi "tidak teridentifikasi". Kelompok ini akan sangat mudah untuk diintervensi oleh penganut logika atau penganut perasaan. Dan ketika kelompok ini bergabung pada salah satu penganut ideologi tersebut, maka merekalah yang akan dijadikan agen yang paling fanatik dan semakin sering menyampaikan rasa bencinya kepada individu atau kelompok lain.

Apakah kondisi seperti ini akan terus berlangsung? Apakah memang hanya ada penganut logika, penganut perasaan, dan mereka yang tidak teridentifikasi? Jika kita hanya mempercayai itu, maka kita melupakan apa yang telah Sang Semesta ciptakan pada diri seorang manusia. Dalam ilmu anatomi manusia, posisi otak dan hati sejajar dalam struktur tubuh. Kedua organ tersebut dihubungkan oleh sebuah indera penglihatan yaitu mata. Mata akan mengantarkan semua informasi kepada otak untuk dianalisis sehingga menghasilkan logika (pemikiran). Namun mata juga menyam-

paikan informasi tersebut ke hati dan jika informasi tersebut tidak sesuai dengan keadaan, maka hati akan memproses perasaan yang sakit dalam bentuk air mata. Dari sini kita ketahui, bahwa ternyata logika dan perasaan adalah dua hal yang saling melengkapi.

Ilona Jerabek dan Deborah Muoio adalah para peneliti psikologi dari Psych Test AIM Inc, Kanada. Mereka telah melakukan penelitian terhadap 4.514 orang yang dibagi menjadi dua kelompok, yaitu kelompok yang menggunakan logika dan kelompok yang menggunakan perasaan. Hasil akhir penelitian tersebut menyimpulkan bahwa logika dan perasaan memang memiliki kelebihan dan kelemahannya masing-masing.

Namun pada akhirnya, kedua kelompok ini diibaratkan sebagai dua sisi koin yang sama dan saling berhubungan. Kedua hal ini memberikan wawasan yang sangat berharga kepada



**Akumulasi ketidaksukaan terhadap apa yang diyakini dan dianut oleh individu atau kelompok lain akan menghasilkan kebencian.**





manusia dan dapat membantu manusia menuju kebahagiaan hidup seutuhnya. Mereka yang memiliki kemampuan logika yang tepat dan pengelolaan perasaan yang baik akan menjadi pihak yang dapat menghentikan ujaran kebencian. Mereka akan mampu menyikapi semua perbedaan dengan pola pikir yang benar dan respon emosi yang stabil.

Kemampuan inilah yang harus dimiliki oleh seorang pemimpin. Pemimpin yang cerdas adalah pemimpin yang memiliki keseimbangan antara kecerdasan intelektual (logika) dan kecerdasan emosional (perasaan) sehingga mampu melihat, memahami, dan memutuskan segala sesuatu secara komprehensif. Sosok pemimpin seperti inilah yang dapat diharapkan hadir dan dapat mengatasi gesekan antara penganut logika dan penganut perasaan. Namun jika ditelusuri lebih jauh, bagaimana dengan komunitas atau kelompok yang hanya menganut satu ideologi yang telah mengakar dan mendalam, baik itu logika ataupun perasaan? Apakah definisi pemimpin yang cerdas tersebut dapat diterapkan? Ataukah hanya sebatas harapan ideal? Maka jawabannya adalah kembali kepada keputusan pribadi manusia itu sendiri, apakah membutuhkan pemimpin yang ideal, pemimpin yang situasional, atau pemimpin yang tidak berkarakter.

# DESEMBER LAGI

✍️ Meylina Hasbullah

Ulang tahun Kementerian PUPR di tanggal 3 Desember 2018 dirayakan dengan rangkaian kegiatan sebelumnya. Ada Konstruksi Indonesia, turnamen olahraga futsal, tenis, bulutangkis, volleyball, gateball berbagai lomba serta pameran. Terasa semangat kebersamaan lain di Ditjen Bina Konstruksi selain *business as usual*.

CPNS 2017 di Kementerian PUPR telah menyelesaikan pelatihan dasarnya di tahun 2018. Sementara junior mereka, CPNS 2018 sedang melalui proses perekrutan. Pelatihan dasar tersebut memuat diantaranya nilai integritas, anti korupsi, *whole of government*, yang diharapkan dapat mempersiapkan karakter mereka sebagai insan PUPR.

Kesejahteraan ASN semakin meningkat dengan terbitnya Perpres RI No 125 tahun 2018 tentang Tunjangan Kinerja Pegawai di Lingkungan Kementerian PUPR. Sebelumnya, di tahun yang sama telah terbit Perpres RI No. 52 tahun 2018 tentang Tunjangan Jabatan Fungsional Pembina Jasa Konstruksi. Dibalik rasa syukur naiknya kesejahteraan tersebut, seyogyanya untuk mengingat pentingnya meningkatkan kualitas pekerjaan.

Memasuki Desember, memasuki penghujung akhir tahun. Diantara berita *hoax* dan fakta, berita duka dan suka cita, pilkada dan pilpres, *life goes on..* 2018 tahun yang sibuk.

Diantara berbagai sosialisasi yang kita dapatkan sebagai ASN, ada peringatan yang patut diwaspadai. Undang undang tipikor memuat dengan tegas batasan yang boleh dan tidak boleh dilakukan terkait korupsi seperti merugikan keuangan negara, suap, gratifikasi, penggelapan dalam jabatan, pemerasan, perbuatan curang, dan benturan kepentingan dalam pengadaan.

Pernahkan terpikirkan dampak pekerjaan sehari-hari seperti apa? Diantara rutinitas yang kita lakukan untuk mengejar progres pencapaian, sudah tepat sasaran kah cara kita melakukannya? Kerja keras itu perlu, kerja cerdas lebih memikat.

Di lingkungan Ditjen Bina Konstruksi, turunan dari UU No 2 tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi akan segera diselesaikan. Struktur organisasi Ditjen Bina Konstruksi turut menjadi perhatian khusus demi menjawab tuntutan jaman.

Konsekuensinya perubahan capaian yang tertuang dalam Renstra (Rencana Strategis) pun akan berubah sejalan dengan peran Kementerian PUPR dalam pembangunan Indonesia.

Semangat nawacita sejalan dengan pembinaan jasa konstruksi yang telah menjadi tugas pemerintah pusat dan daerah. Sinergi yang perlu terus dilakukan antar instansi dengan masyarakat jasa konstruksi dapat terjalin dalam berbagai wadah, dengan mengedepankan integritas.\*\*\*



Dibalik rasa syukur naiknya kesejahteraan yang diperoleh selama ini, seyogyanya untuk mengingat pentingnya meningkatkan kualitas pekerjaan.





# KESELAMATAN & KESEHATAN KERJA (K3) KONSTRUKSI

## ALAT PELINDUNG DIRI



## RAMBU-RAMBU PERINGATAN



# PELATIHAN KONSTRUKSI KELILING MOBILE TRAINING UNIT

## APA ITU MOBILE TRAINING UNIT ??



Mobile Training Unit merupakan mobil pelatihan keliling yang dapat digunakan untuk mengesankan dan mengerjakan 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 : Maksimal 3 Hari  
 Target Peserta : Masyarakat / Calon Nakerkon  
 Jumlah Peserta : ± 50 Peserta  
 Kegiatan :  
 - Sosialisasi KJ Konstruksi  
 - Sosialisasi UM Jasa Konstruksi Khusus



A LOKASI PROYEK INFRASTRUKTUR

B LOKASI PROYEK INFRASTRUKTUR

sertifikasi dan  
 Rekrutasi Berencana  
 - Peningkatan Teori  
 Konstruksi  
 - Penyetaraan Keahlian Pelajar  
 ( Training Need Analysis )

### PELATIHAN KONSTRUKSI / ON THE JOB TRAINING

Durasi : Maksimal 6 Hari  
 Target Peserta : Masyarakat / Calon Nakerkon  
 Jumlah Peserta : ± 50 Peserta  
 Kegiatan :  
 - Pembelajaran Teori  
 - Pembelajaran Praktek



A LOKASI KANTONG TENAGA KERJA KONSTRUKSI

B LOKASI KANTONG TENAGA KERJA KONSTRUKSI

Evaluasi :  
 - Uji Kompetensi dan Sertifikasi

### UJI KOMPETENSI / ON THE JOB ASSESSMENT

Durasi : Maksimal 3 Hari  
 Target Peserta : Masyarakat / Calon Nakerkon  
 Jumlah Peserta : ± 50 Peserta  
 Kegiatan :  
 - 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"**

