



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT  
DIREKTORAT JENDERAL BINA KONSTRUKSI

BULETIN

# KONSTRUKSI

Edisi 1 Tahun 2021

Media Informasi dan Komunikasi Direktorat Jenderal Bina Konstruksi Kementerian PUPR

# PENGADAAN JASA KONSTRUKSI/ LELANG DINI

4

JALAN BERLIKU  
MENUJU KELEMBAGAAN PBJ  
YANG UNGGUL

19

DAMPAK PANDEMI COVID-19  
TERHADAP *SUPPLY-DEMAND*  
MATERIAL BAJA KONSTRUKSI

ISSN 1907-0136



9 771907 013646



## 12

### Seri Mengenal Pengadaan Jasa Konstruksi PENGADAAN PEKERJAAN RANCANG DAN BANGUN (DESIGN AND BUILD)

Bagian 01 – Mengenal Pekerjaan Rancang dan Bangun (Design and Build)

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) telah memperkenalkan pengadaan pekerjaan konstruksi melalui sistem penyelenggaraan (project delivery) rancang dan bangun, atau familiar disebut dengan Design Build, sejak tahun 2015.

#### berita utama

**04** Jalan Berliku Menuju Kelembagaan PBJ Yang Unggul

**07** Curi Start Dengan Tender Dini: Mengurai Padatnya Penyelenggaraan Konstruksi



#### berita terkini

**10** Lelang Dini Kementerian PUPR Untuk Mendukung Pemulihan Ekonomi Nasional

**14** Prosesi Pembentukan Pengurus LPJK Periode 2021-2024 'Membawa Harapan dan Era Baru Pengembangan Jasa Konstruksi'

**19** Dampak Pandemi COVID-19 Terhadap Supply-Demand Material Baja Konstruksi

**25** Perkuatan Assesor Kompetensi Dalam Rangka Sertifikasi Tenaga Kerja Konstruksi

#### liputan khusus

**17** Menjamin Kontinuitas Layanan Usaha Jasa Konstruksi, LPJK Lakukan Transisi Layanan Sertifikasi Badan Usaha dan Sertifikasi Kompetensi Kerja Konstruksi

**22** Pentingnya Pemberlakuan SNI Wajib Dan Keberadaan Database Material Baja Ringan Konstruksi

**31** *Improving Safety Culture For Better Of Life* Promosi Budaya Keselamatan Konstruksi Pada PT.WIKA

**34** Peningkatan Sumber Daya Manusia dalam Bidang Konstruksi Layang, Keinginan atau Kebutuhan?

**27** Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) Pada Penyelenggaraan Infrastruktur Demi Terciptanya Zero Accident

**29** Manajemen Risiko Pada Proyek Konstruksi

#### soft news

**36** *Predatory Pricing* dalam Industri Semen

**37** Praktek *Price Discrimination*

#### DEWAN REDAKSI

**Pembina/Pelindung:** Direktur Jenderal Bina Konstruksi. **Dewan Redaksi:** Sekretaris Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, Direktur Pengembangan Jasa Konstruksi, Direktur Kelembagaan dan Sumber Daya Jasa Konstruksi, Direktur Kompetensi dan Produktivitas Konstruksi, Direktur Pengadaan Jasa Konstruksi, dan Direktur Keberlanjutan Konstruksi. **Pimpinan Umum:** Tri Berkah. **Pimpinan Redaksi:** Yosaphat Bisma Wikantayasa. **Penyunting/Editor:** Kristinawati Pratiwi Hadi, Indri Eka Lestari, Hari Mahardika, Jannatin Clara Alverinna, Agus Firingadi, Anita Widyastuti, Nanang Supriyadi. **Redaksi Sekretariat:** Dendy Rahadian, Utami Darma Setiawati, Arif Wicaksono, Galuh Shinta Dewi, Maria Ulfa. **Administrasi dan Distribusi:** Fauzan, Aprilia Gayatri, **Fotografer:** Hari Maradika.

#### ALAMAT REDAKSI

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat  
Gedung Utama Lt.10, Jl. Pattimura 20, Kebayoran Baru, Jakarta Selatan

## PENGADAAN JASA KONSTRUKSI/LELANG DINI

Tahun 2021 menjadi semangat baru bagi seluruh umat manusia, setelah kurang lebih selama setahun belakang berjuang melawan dengan pandemi COVID-19 awal tahun ini menjadi asa baru karena akhirnya vaksin COVID-19 telah ditemukan dan mulai diberikan kepada masyarakat luas secara bertahap. Meski bukan menjadi obat untuk menyembuhkan virus COVID-19, setidaknya vaksin ini membuktikan bahwa umat manusia selalu bersemangat untuk memulai sesuatu yang baru.

Di awal tahun 2021 ini, Tim Redaksi Buletin Ditjen Bina Konstruksi Kementerian PUPR untuk selalu memberikan informasi terbaru kepada masyarakat jasa konstruksi. Informasi terkini yang akan Kami bagikan adalah tentang Lelang Dini yang dilaksanakan pada awal tahun ini. Kementerian PUPR telah menyelesaikan 1.191 paket tender dengan nilai Rp 14,6 triliun dengan rincian sebanyak 209 paket dengan nilai Rp 2,1 triliun telah selesai tender dan telah terkontrak pada bulan Desember 2020. Kemudian sebanyak 982 paket dengan nilai Rp 12,5 Triliun telah selesai tender dan siap untuk tandatangan kontrak, yang dilakukan secara serentak oleh para Pejabat Pembuat Komitmen (PPK) dan Penyedia Jasa dari Kantor-kantor PUPR di 34 Provinsi dan disaksikan langsung oleh Bapak Presiden RI Joko Widodo.

Setelah mengalami perjalanan berliku, sistem pengadaan jasa konstruksi mengalami perubahan sejak Maret 2019 yang sebelumnya dikelola oleh masing-masing unit organisasi dan saat ini berubah menjadi permanen oleh Balai Pelaksana Pengadaan Jasa Konstruksi (BP2JK). Transformasi ini tidak luput dari perubahan besar-besaran pada regulasi Pengadaan Barang Jasa (PBJ) di tahun 2018. Seperti perubahan pengaturan pengadaan barang/jasa dari sebelumnya Perpres 54 Tahun 2010 yang telah direvisi berkali-kali kemudian menjadi Perpres 16 Tahun 2018 yang mempengaruhi kelembagaan PBJ. Pada Perpres 54 Tahun 2010, pelaksanaan pemilihan penyedia barang/jasa dilaksanakan oleh Unit Layanan Pengadaan (ULP) yang didukung dengan LPSE (Layanan Pengadaan Secara Elektronik).

Penyelesaian tender/seleksi dini ini dapat meningkatkan kualitas pembelanjaan anggaran pembangunan infrastruktur karena pekerjaan dapat dimulai lebih awal. Belanja pembangunan infrastruktur masih menjadi tumpuan dalam membantu perbaikan pertumbuhan ekonomi nasional disamping investasi dan kegiatan ekspor yang masih rendah akibat Pandemi COVID-19.

Simak juga, penerapan sistem manajemen keselamatan konstruksi (SMKK) pada penyelenggaraan infrastruktur demi terciptanya zero accident dan improving safety culture for better of life atau promosi budaya keselamatan konstruksi pada PT.WIKA menjadi salah satu bacaan menarik guna meningkatkan pemahaman tentang manajemen risiko dalam pekerjaan konstruksi.

Semoga semangat untuk membangun Negeri ini dapat membuahkan hasil yang diharapkan masyarakat. Sehingga pertumbuhan ekonomi yang saat ini morat-marit perlahan dapat pulih seperti sebelumnya. Semoga seluruh masyarakat di Indonesia bisa kembali hidup tenang tanpa khawatir dengan adanya virus. Salam Sehat....

# JALAN BERLIKU MENUJU KELEMBAGAAN PBJ YANG UNGGUL

Oleh: Dimas Bayu Susanto  
Jafung Pembina Jasa Konstruksi Ahli  
Muda Setditjen Bina Konstruksi

Bulan Maret tahun 2019, sepertinya menjadi sejarah baru dalam pengadaan barang/jasa (PBJ) di Kementerian PUPR.



SAAT itu, paket-paket pekerjaan yang ditenderkan sebelumnya oleh unit organisasi pemilik paket diserahkan kepada Ditjen Bina Konstruksi cq Direktorat Pengadaan Jasa Konstruksi dan Balai Pelaksana Pemilihan Jasa Konstruksi (BP2JK). Sejak terbitnya Permen PUPR Nomor 3 tahun 2019 tentang Struktur Organisasi Dan Tata Kerja (SOTK) pada Februari 2019, maka terjadi transformasi kelembagaan PBJ yang cukup fundamental di Kementerian PUPR. Tender/seleksi yang semula dilaksanakan secara *adhoc* oleh unit organisasi pemilik paket, menjadi permanen oleh BP2JK.

Transformasi ini tidak luput dari perubahan besar-besaran pada regulasi PBJ di tahun 2018. Terdapat perubahan pengaturan pengadaan barang/jasa dari sebelumnya Perpres 54 Tahun 2010 yang telah direvisi berkali-kali kemudian menjadi Perpres 16 Tahun 2018 yang mempengaruhi kelembagaan PBJ. Pada Perpres 54 Tahun 2010, pelaksanaan pemilihan penyedia barang/jasa dilaksanakan oleh Unit Layanan Pengadaan (ULP) yang didukung dengan LPSE (Layanan Pengadaan Secara Elektronik). Sedangkan, pada Perpres 16 Tahun 2018, pemilihan penyedia barang/jasa dilaksanakan oleh Unit Kerja Pengadaan Barang/Jasa (UKPBJ) yang tidak hanya sekedar melaksanakan tender/seleksi, tetapi diharapkan menjadi pusat keunggulan pengadaan barang/jasa.

Untuk menjadi pusat keunggulan PBJ, rupanya bukan jalan yang mudah, banyak tantangan yang harus dihadapi sepanjang perjalanan. Untuk mencapai kelembagaan PBJ

yang ideal, setidaknya ada 4 faktor yang harus dipenuhi sebagaimana dapat dilihat pada gambar 1, yaitu: (1) kelembagaan berbentuk struktural, (2) ketersediaan anggaran yang memadai, (3) pegawai bersifat tetap, (4) perluasan peran sebagai pusat informasi PBJ.



Gambar 1. Prasyarat Kelembagaan PBJ Ideal (Center of Excellence)

**Kelembagaan Berbentuk Struktural**  
Kementerian PUPR menjadi salah satu kementerian/ lembaga yang telah melaksanakan rencana aksi nasional untuk mewujudkan profesionalitas dan modernisasi PBJ melalui pembentukan UKPBJ struktural. Sebagaimana

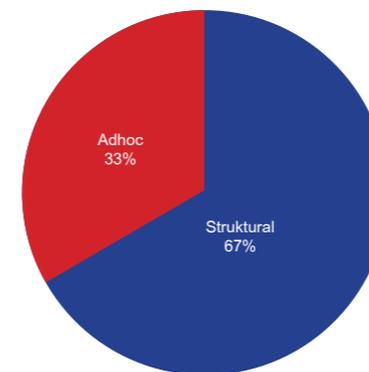
diulas pada bagian awal tulisan ini, bahwa Ditjen Bina Konstruksi dipandang sebagai unit organisasi di Kementerian PUPR yang paling independen dan memiliki kompetensi untuk melaksanakan fungsi UKPBJ, sehingga akhirnya dibentuk Direktorat Pengadaan Jasa Konstruksi sebagai UKPBJ dan Balai Pelaksana Pemilihan Jasa Konstruksi (BP2JK) sebagai Unit Pelaksana Teknis PBJ (UPTBJ) yang tersebar di 34 provinsi.

mengalokasikan anggaran untuk pelaksanaan tugas UKPBJ dan UPTPB. Pada DIPA TA 2021 (awal), alokasi untuk Direktorat Pengadaan Jasa Konstruksi sebesar Rp 10 milyar, sedangkan untuk 34 BP2JK sebesar Rp 56,2 milyar. Selain ini juga terdapat alokasi sebesar Rp 147,2 milyar yang dapat digunakan untuk pemberian insentif (honor pengelola PBJ) sesuai Surat Menteri Keuangan No 683/MK.02/2020 tentang Satuan Biaya Masukan Lainnya Penyelenggara

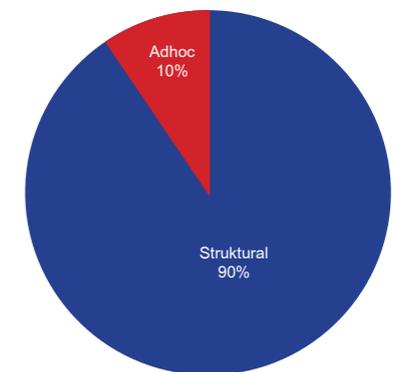
operasional layanan PBJ di pusat maupun di 34 balai.

Hal lain terkait anggaran, adalah persoalan honor pokja. Bahwa sesuai Peraturan Menteri Keuangan Nomor 119/PMK.02/2020 tentang Standar Biaya Masukan TA 2021, seorang anggota sebagai Pejabat Fungsional Pengelola PBJ (Jafung PPBJ) berhak mendapatkan honor pokja setelah yang bersangkutan

STATUS KELEMBAGAAN UKPBJ KEMENTERIAN/LEMBAGA



STATUS KELEMBAGAAN UKPBJ PEMDA KAB/KOTA



Gambar 2. Status Kelembagaan UKPBJ Kementerian/Lembaga dan Pemda Kabupaten/Kota (Sumber: diolah dari LKPP, Maret 2020)

Data yang dihimpun LKPP pada Maret 2020, menunjukkan bahwa di level pusat, dari 76 kementerian/ lembaga, baru sekitar 67% atau 51 kementerian/ lembaga yang memiliki UKPBJ berbentuk struktural. Sisanya sebesar 33% UKPBJ-nya masih bersifat *adhoc* atau menempel sementara pada struktur yang ada. Sedangkan di level daerah, 34 pemerintah daerah provinsi telah memiliki UKPBJ yang berbentuk struktural (100%), dan dari 506 kabupaten/kota, hanya tinggal 48 daerah (10%) yang UKPBJ-nya bersifat *adhoc*. Sebagai catatan terdapat 2 kabupaten yang bahkan belum sama sekali memiliki UKPBJ, yaitu Kabupaten Deiyai, Provinsi Papua dan Kabupaten Manokwari Selatan, Provinsi Papua Barat.

**Ketersediaan Anggaran yang Memadai**  
Kementerian PUPR telah

PBJ Kementerian PUPR. Keseluruhan alokasi anggaran ini merupakan belanja barang non operasional, tidak termasuk didalamnya untuk belanja pegawai, belanja modal, dan belanja operasional perkantoran. Sehingga sejauh ini alokasi untuk pelaksanaan PBJ ini dianggap cukup untuk

mengerjakan tender/seleksi di atas 30 paket dan dibatasi maksimal Rp 44 juta per tahun. Hal ini karena Jafung PPBJ juga mendapatkan tunjangan jafung. Sedangkan anggota pokja yang belum berstatus sebagai Jafung PPBJ, maka honor pokja dapat dihitung sejak paket pertama yang



ditenderkan. Implementasi di lapangan, pengaturan ini masih menimbulkan polemik, karena pada akhirnya *take home pay* yang diterima oleh seorang anggota pokja yang belum berstatus sebagai Jafung PPBJ cenderung lebih besar dibanding mereka yang sudah menjadi Jafung PPBJ. Hal ini dapat mendorong orang untuk enggan menjadi Jafung PPBJ, ditengah tuntutan kelembagaan PBJ bahwa SDM pengelola PBJ diharapkan dapat permanen dan semuanya dapat didorong untuk menjadi Jafung PPBJ.

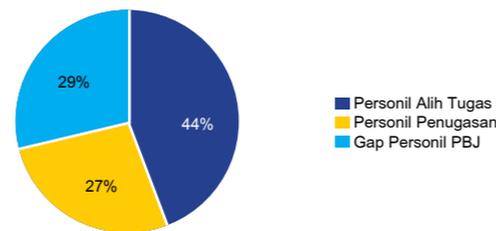
Pada prinsipnya adalah bahwa remunerasi/insentif/honor yang didapat oleh para pengelola PBJ ini diharapkan bisa seimbang dengan beban kerja dan risiko yang dihadapi, guna mewujudkan integritas dan profesionalisme dalam bekerja.

**Pegawai Bersifat Tetap**

Data yang dimiliki Ditjen Bina Konstruksi (Oktober 2020), total seluruh personil yang tersebar di 34 BP2JK sebanyak 1.003 orang. Jumlah tersebut masih belum dapat memenuhi kebutuhan ideal SDM yang dibutuhkan oleh BP2JK yaitu sebanyak 1.874 orang. Kebutuhan pegawai tersebut antara lain meliputi Staf Subbag Tata Usaha, Tenaga Pendukung, serta Penelaah Pengadaan Barang/Jasa. *Gap* terbesar terjadi pada Penelaah Pengadaan Barang/Jasa atau Pengelola PBJ (Tim Peneliti, Tim Pelaksana, dan Pokja Pemilihan) yang idealnya berjumlah 1.466 orang dengan mempertimbangkan jumlah paket yang dilelangkan setiap tahunnya di masing-masing BP2JK. Namun saat ini, kebutuhan ideal tersebut baru tercukupi sekitar 44% atau sekitar 647 orang. Hal ini tentu saja mengakibatkan seringnya terjadi keterlambatan proses lelang, yang tentu saja akan memiliki dampak terhadap proses pelaksanaan pekerjaan.

Upaya yang dilakukan Ditjen Bina Konstruksi untuk meminimalisir *gap* kebutuhan pegawai tersebut adalah dengan meningkatkan jumlah pega-

**STATUS PERSONIL PENGELOLAAN BARANG/JASA**



Gambar 3. Status Personil Pengelola PBJ (Tim Peneliti, Tim Pelaksana, dan Pokja Pemilihan) di BP2JK (sumber: Setditjen Bina Konstruksi, Oktober 2020)

wai pengelola pengadaan barang/jasa. Peningkatan jumlah pegawai diupayakan dengan menugaskan tim pokja perbantuan dari Unit Organisasi lain yang memiliki kompetensi PBJ. Selain itu juga diupayakan melakukan rekrutmen CPNS yang dapat mendukung dalam pelaksanaan pengelolaan pengadaan barang/jasa.

Hingga saat ini, Ditjen Bina Konstruksi telah mampu merekrut total sebanyak 1.045 orang atau sekitar 71% dari kebutuhan ideal 1.466 personil pengelola PBJ. Personil tersebut memiliki status alih tugas sebanyak 647 orang dan penugasan sebanyak 398 orang.

Persoalan berikutnya adalah, bahwa salah satu indikator keberhasilan untuk rencana aksi peningkatan profesionalitas dan modernisasi PBJ adalah terpenuhinya Jabatan Fungsional Pengelola PBJ di seluruh kementerian/lembaga dan pemerintah daerah. Tantangannya adalah jumlah Jafung PPBJ hingga saat ini di Kementerian PUPR masih sangat minim, yaitu sebanyak 50 orang dengan rincian 3 orang jafung muda, 30 orang jafung muda, dan 17 orang jafung pertama.

Perluasan Peran: Pembina *Stakeholder* dan Pusat Informasi PBJ Perluasan peran yang dimaksud disini adalah bahwa UKPBJ tidak saja terbatas sebagai penyelenggara proses pemilihan penyedia, namun mampu menjadi pembina *stakeholder* dan sebagai pusat informasi pengadaan barang/jasa pemerintah. Berdasarkan Peraturan

LKPP No. 14/2018 tentang UKPBJ, untuk menjadi *center of excellence*, UKPBJ dituntut untuk mampu melaksanakan fungsi pengelolaan layanan pengadaan secara elektronik (pasal 5). Tuntutan ini tentu masih menghadapi beberapa kendala di Kementerian PUPR, mengingat pengelolaan LPSE masih menjadi domain dari Sekretariat Jenderal Kementerian PUPR cq Pusat Data dan Teknologi Informasi (Pusdatin) yang secara organisasi diluar UKPBJ (Ditjen Bina Konstruksi).

UKPBJ sendiri saat ini menggunakan aplikasi Sistem Informasi PBJ (SIPBJ) untuk memantau dan mengendalikan paket-paket pekerjaan yang ditenderkan oleh BP2JK. Pada sisi yang lain, Ditjen Bina Konstruksi juga sedang mengembangkan aplikasi SIMPAN (Sitem Informasi Manajemen Pengalaman) yang digunakan untuk meregistrasi pengalaman usaha BUJK dan pengalaman profesional tenaga ahli konstruksi. Diharapkan pengelolaan sistem informasi ini bisa terpusat dapat terintegrasi dan dikelola langsung oleh UKPBJ, sehingga mampu menjadi pusat informasi PBJ.

Tuntutan yang tidak kalah berat adalah UKPBJ diharapkan dapat menjadi pembina *stakeholder* PBJ. UKPBJ dapat melaksanakan fungsi pendampingan, konsultasi, dan/atau bimbingan teknis terkait PBJ kepada *stakeholder*. Disinilah tantangannya, mengingat beban paket pekerjaan yang ditenderkan begitu besar/banyak dengan kondisi SDM yang terbatas, UKPBJ harus memainkan banyak perannya.\*

# Curi Start Dengan Tender Dini: MENGURAI PADATNYA PENYELENGGARAAN KONSTRUKSI

Oleh: **Dimas Bayu Susanto**  
Jafung Pembina Jasa Konstruksi Ahli Muda Setditjen Bina Konstruksi



Luar biasa, kata itulah yang barangkali bisa kita sematkan kepada Kementerian PUPR untuk mewakili seberapa penting posisinya dan seberapa besar amanat yang harus dipikulnya dalam pembangunan nasional.

SEBAGAI gambaran awal, pada TA 2020, anggaran infrastruktur nasional melalui belanja pusat adalah Rp. 191,2 Triliun, dimana sebesar 63% atau Rp 120,2 Triliun adalah alokasi untuk Kementerian PUPR. Hal ini menjadikan Kementerian PUPR menjadi Kementerian/Lembaga dengan anggaran nomor 2 tertinggi setelah Kementerian Pertahanan (sumber: Kemenkeu, 2020). Walaupun kemudian, belakangan anggaran tersebut direalokasi dan *direfocussing* menjadi Rp. 75,6 Triliun karena situasi Pandemi COVID-19.

Kemudian di tahun 2021 ini tidak kalah hebatnya, banyak proyek infrastruktur yang batal untuk dilaksanakan maupun tertunda akibat meningkatnya persebaran virus COVID-19 di TA 2020 dialihkan untuk dilaksanakan di TA 2021. Alhasil pada TA 2021, Kementerian PUPR menjadi kementerian/lembaga dengan anggaran terbesar yaitu Rp. 149,8 Triliun (sumber: Kemenkeu, 2021). Alokasi anggaran tersebut digunakan untuk infrastruktur pelayanan dasar, infrastruktur konektivitas, dan infrastruktur perkotaan. Belum lagi dukungan Kementerian PUPR terhadap kebijakan strategis nasional seperti pengembangan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN), Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), Pos Lintas Batas Negara (PLBN), Pembangunan Ibu Kota Negara (IKN), dan Pemulihan Ekonomi Nasional (PEN). Bahkan Kementerian PUPR diminta untuk terlibat dalam pembangunan sarana

prasarana strategis seperti sekolah, madrasah, pasar, rumah sakit dan fasilitas olahraga.

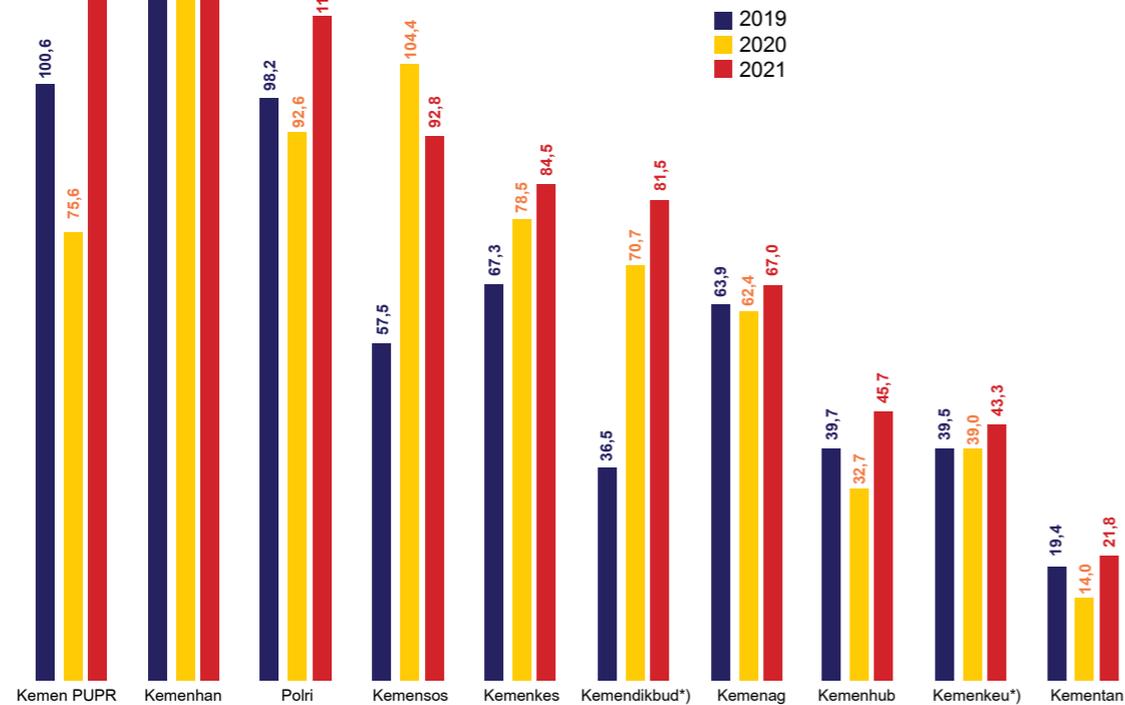
Jika kita mencoba membandingkan alokasi anggaran pada TA 2021 tersebut dengan jumlah pegawai Kementerian PUPR sebanyak 23.000 orang (PNS), maka beban biaya atau rasio *expenditure* setiap pegawai kementerian adalah Rp 6,5 Milyar. Artinya seorang pegawai Kementerian PUPR bertanggungjawab mengelola Rp 6,5 Milyar ini. Sungguh ini tugas yang sangat tidak ringan, sehingga tidak heran bila kemudian moto dari kementerian ini adalah: "bekerja keras, bergerak cepat, bertindak tepat".

Konsekuensi logis dari itu semua adalah penyelenggaraan konstruksi yang sangat padat, semuanya dilaksanakan paralel, hingga seakan tidak ada jeda antara satu proyek ke proyek lainnya di seluruh Indonesia. Padahal, dalam penyelenggaraan konstruksi kita mengenal adanya siklus atau tahap yang cukup panjang, mulai dari perencanaan, perancangan, pemilihan penyedia jasa, pelaksanaan (konstruksi), serah terima pekerjaan, operasi dan pemeliharaan, hingga pembongkaran.

Para pihak yang terlibat juga cukup kompleks, dimulai dari pengguna jasa (Menteri, Dirjen, Kepala Balai, Kasatker, dan PPK), penyedia jasa (kontraktor, konsultan, vendor material dan peralatan, dan tenaga kerja), serta tidak

# 10 K/L Pagu Terbesar

(triliun Rupiah)



Gambar 1. Belanja 10 kementerian/lembaga pada APBN TA 2021 (sumber: Kemenkeu, 2021)

luput keterlibatan masyarakat jasa konstruksi seperti asosiasi, LPJK, perguruan tinggi, dan lain sebagainya. Dampak yang cukup terasa dengan adanya tugas pembangunan infrastruktur yang sangat besar ini adalah pada pengadaan barang/jasa pemerintah, khususnya pada proses pemilihan penyedia jasa atau sering dikenal dengan istilah tender/seleksi.

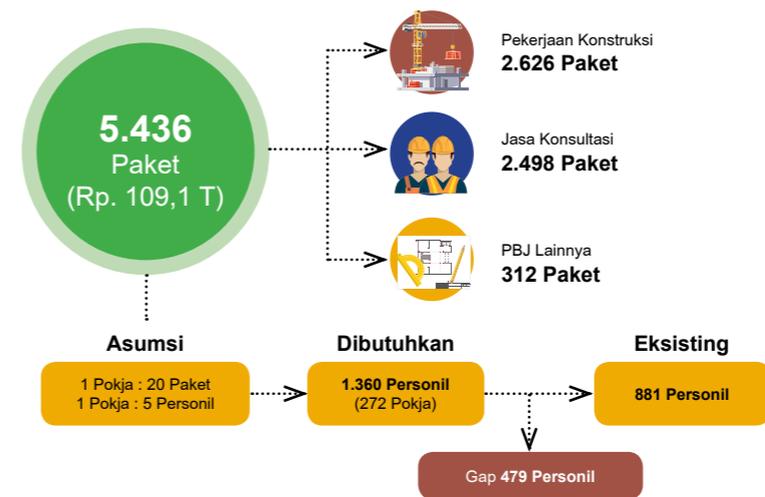
Jumlah paket pekerjaan kontraktual Kementerian PUPR untuk SYC dan MYC baru yang harus ditenderkan oleh para pengelola PBJ pada TA 2021 sebanyak 5.436 paket atau senilai Rp 109,10 Triliun, dengan rincian 2.626 paket pekerjaan konstruksi, 2.498 paket jasa konsultansi, dan 312 paket

pengadaan barang dan jasa lainnya (sumber: Direktorat Pengadaan Jasa Konstruksi, status data: 27 Januari 2021).

Jika kita asumsikan, bahwa 1 Kelompok Kerja (Pokja) Pemilihan idealnya menangani 20 paket, maka akan dibutuhkan sekitar 272 pokja, dan jika kita asumsikan rata-rata 1 pokja terdiri dari 5 personil, maka dibutuhkan paling tidak 1.360 orang personil. Data saat ini jumlah personil pokja di 34 provinsi adalah 881 orang, terdiri dari 483 alih tugas sebagai pegawai Ditjen Bina Konstruksi dan 398 penugasan atau masih berstatus pegawai unor teknis. Maka, berdasarkan data ini *gap* kekurangan

personil pokja adalah 479 orang (sumber: Setditjen Bina Konstruksi, status data: 27 Januari 2021).

Kondisi keterbatasan SDM pengelola PBJ dibandingkan dengan jumlah dan nilai paket pekerjaan yang akan ditenderkan begitu besar, tentu membutuhkan suatu terobosan agar proses tender/seleksi dapat berjalan efektif dan efisien. Itulah yang mendasari Kementerian PUPR sejak beberapa tahun terakhir menerapkan kebijakan tender/seleksi dini. Sebenarnya terminologi tender/seleksi dini tidak tercantum secara eksplisit pada regulasi terkait pengadaan barang/jasa, baik dalam Perpres 16 tahun 2018, maupun peraturan



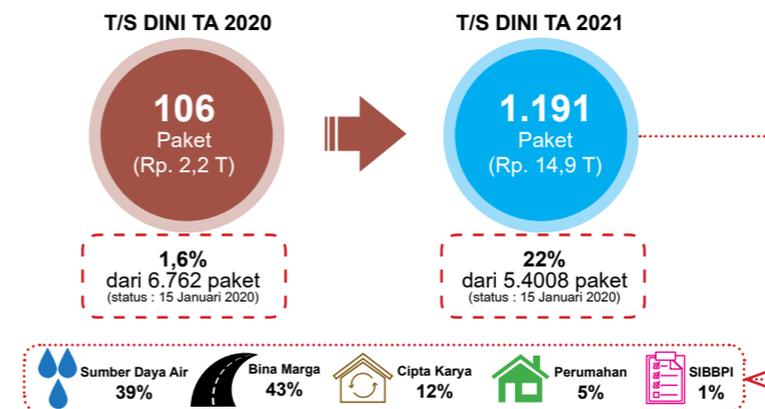
Gambar 2. Profil tender/seleksi TA 2021 Kementerian PUPR dan kondisi personil pokja (Ditjen Bina Konstruksi, status data: 27 Januari 2021)

turunanannya. Tender/seleksi ini adalah strategi atau kebijakan agar paket pekerjaan dapat ditenderkan sebelum tahun anggaran berjalan, bahkan sebelum DIPA ditetapkan dengan beberapa prasyarat tertentu. Proses tender/seleksi ini sendiri dilaksanakan pada bulan Oktober-Desember untuk pelaksanaan tahun anggaran berikutnya.

Capaian yang cukup mengembirakan dalam kebijakan "curi start" ini adalah bahwa hingga tanggal 15 Januari 2021, Balai Pelaksana Pemilihan Jasa Konstruksi (BP2JK) telah berhasil menyelesaikan proses tender/seleksi ini sebanyak 1.191 paket atau 22% dari total paket yang rencana akan ditenderkan sepanjang

TA 2021. Jumlah yang cukup besar, setara dengan Rp 14,9 Triliun. Jumlah paket pekerjaan yang dapat diselesaikan pada tender/seleksi dini TA 2021 mengalami peningkatan 10 kali lipat dibanding tahun lalu (TA 2020) dengan peningkatan pagu tender/seleksi dini 7 kali lipat. Pada 15 Januari 2020, Kementerian PUPR baru menyelesaikan 106 paket atau senilai Rp 2,2 Triliun pada tender/seleksi dini.

Rincian paket yang ditenderkan paling banyak dari Ditjen Bina Marga (43%), diikuti kemudian secara berurutan Ditjen Sumber Daya Air (39%), Ditjen Cipta Karya (12%), Ditjen Perumahan (5%), dan 1% dari unit organisasi lainnya, seperti Sekjend,



Gambar 3. Perkembangan tender/seleksi (T/S) dini Kementerian PUPR (sumber: Direktorat Pengadaan Jasa Konstruksi, status data: 15 Januari 2021)

Itjen, BPIW, Ditjen Bina Konstruksi, dan Ditjen Pembiayaan Infrastruktur. Paket-paket pekerjaan yang selesai tender/seleksi dini TA 2021 dan kemudian secara seremonial dilakukan penandatanganan kontrak pada tanggal 15 Januari 2021 di Jakarta yang disaksikan oleh Presiden Jokowi, diantaranya adalah:

- Pengendalian Banjir Kali Bekasi Paket I;
- Rehabilitasi Jaringan Irigasi DI Manganti (Sistem Irigasi Cihaur) P3;
- Peningkatan Jalan Kawasan Food Estate Dadahup Kabupaten Kapuas 3;
- Preservasi Jalan Rembang-Blora-Cepu;
- Design and supervision consultant for the works untuk Jakarta Sewerage Development Project Zone 6 Fase 1;
- Rehabilitasi dan Renovasi Sarana dan Prasarana Sekolah di Jawa Tengah;
- Pembangunan Rusun Yayasan Laman Emas Riau Bangkit STAI H. Lukman Edy (Riau);

Dalam berbagai kesempatan, Menteri PUPR, Basuki Hadimuljono menyampaikan bahwa tender/seleksi dini ini dapat meningkatkan kualitas pembelanjaan anggaran pembangunan infrastruktur karena pekerjaan dapat dimulai lebih awal. Belanja pembangunan infrastruktur masih menjadi tumpuan dalam membantu perbaikan pertumbuhan ekonomi nasional disamping investasi dan kegiatan ekspor yang masih rendah akibat Pandemi COVID-19. Melalui tender/seleksi dini maka proses tender tidak menumpuk hingga pertengahan tahun, dan proyek-proyek konstruksi tidak menumpuk pelaksanaannya hingga akhir tahun. Dengan demikian sumber daya konstruksi (tenaga kerja, badan usaha, material, dan peralatan) dapat dioptimalkan dengan lebih baik. Sehingga tidaklah berlebihan, bila dikatakan bahwa kebijakan "curi start" dengan tender dini ini dapat mengurai padatnya penyelenggaraan konstruksi.

# LELANG DINI KEMENTERIAN PUPR UNTUK Mendukung Pemulihan Ekonomi Nasional

Oleh: Hilda Isfanovi, ST, MPSDA  
 Jafung Muda Pembina Jasa Konstruksi pada Subdit Advokasi dan Fasilitasi, Direktorat Pengadaan Jasa Konstruksi

Menyambut tahun 2021, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat mempercepat pelaksanaan pelelangan dini sejumlah paket infrastruktur strategis.

HAL ini dilakukan untuk mempercepat realisasi pelaksanaan kegiatan infrastruktur tahun 2021 dan menopang pemulihan ekonomi nasional. Menteri PUPR Basuki Hadimuljono menyampaikan bahwa Belanja pembangunan infrastruktur masih menjadi tumpuan dalam membantu pemulihan ekonomi nasional. Hal tersebut mengingat investasi dan kegiatan ekspor masih rendah akibat pandemi covid-19. Selain itu, penyelenggaraan lelang dini dapat meningkatkan kualitas dalam belanja anggaran untuk pembangunan infrastruktur, karena pekerjaan dapat dimulai dilaksanakan lebih awal. Selain itu mendukung peningkatan *value for money*, dimana setiap rupiah yang dibelanjakan harus menghasilkan produk yang lebih baik, serta efektif karena tepat sasaran dan efisien. Karena bagaimanapun, kualitas konstruksi akan selalu menjadi fokus perhatian dalam proyek pembangunan infrastruktur untuk kepentingan publik.

Sebagaimana kita ketahui, dalam Rencana Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Tahun 2021 yang telah disetujui Komisi V DPR, ditetapkan pagu anggaran Kementerian PUPR Tahun Anggaran 2021 adalah sebesar Rp 149,81 triliun. Anggaran tersebut dialokasikan untuk :

- (i) pembangunan infrastruktur sumber daya air Rp 58,55 triliun, (ii) infrastruktur konektivitas Rp 53,96 triliun, (iii) infrastruktur permukiman Rp 26,56 triliun, dan (iv) infrastruktur perumahan Rp 8,09 triliun. Selanjutnya alokasi untuk (v) pengembangan sumber daya manusia sebesar Rp 563,79 miliar, (vi) pembinaan konstruksi sebesar Rp 757,68 miliar, (vii) pembiayaan infrastruktur sebesar Rp 273,68 miliar, (viii) dukungan manajemen sebesar Rp 748,20 miliar, (ix) pengawasan sebesar Rp 101,74 miliar, dan (x) perencanaan infrastruktur sebesar Rp 206,18 miliar.

Anggaran tersebut digunakan untuk mendukung percepatan pemulihan ekonomi nasional, yang dimanfaatkan untuk pembangunan infrastruktur nasional di berbagai bidang yang menjadi tugas Kementerian PUPR. Pada bidang sumber daya air, anggaran digunakan untuk pembangunan 48 bendungan (5 bendungan baru, dan 43 lanjutan), 42 embung, serta 25.000 ha pembangunan daerah irigasi dan 250.000 ha rehabilitasi jaringan irigasi. Pada bidang Infrastuktur konektivitas, tercatat pembangunan 410 km jalan tol dan 831 km jalan nasional senilai Rp 53,9 triliun. Adapun pembangunan infrastruktur permukiman di antaranya pengembangan 3 kawasan Pos Lintas Batas Negara (PLBN) terpadu dan pengelolaan air limbah untuk 131.342 KK senilai Rp 26,5 triliun. Selanjutnya, untuk bidang perumahan direncanakan pembangunan 9.705 unit rumah susun dan 114.900 unit rumah swadaya senilai Rp 8 triliun.

Dalam pelaksanaan lelang dini, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) telah melaksanakan lelang dini atas 4.694 paket proyek infrastruktur, atau sebesar 86,5% dari total 5.426 paket senilai Rp58,1 triliun. Dimulai sejak Oktober 2020, Kementerian PUPR telah memulai proses tender dini oleh pokja masing-masing Balai Pelaksanaan Pemilihan Jasa Konstruksi (P2JK) yang tersebar pada 34 provinsi diseluruh Indonesia. Proses tersebut dilanjutkan dengan penan-

datanganan kontrak pada Desember 2020 sebanyak 209 paket (Rp. 2,1 Triliun), pada Januari 2021 sebanyak 1.731 paket (Rp.18,1 Triliun). Tahap selanjutnya diharapkan pada bulan Februari dapat dilaksanakan penandatanganan kontrak 1.133 paket senilai Rp.8,1 Triliun, menyusul pada bulan Maret dijadwalkan penandatanganan kontrak sebanyak 1.621 paket senilai Rp.17,2 triliun, dan selanjutnya sebanyak 732 paket senilai Rp. 12,5 Triliun dijadwalkan akan dapat dilakukan penandatanganan kontrak pasca Maret 2021.



Gambar 2. Pelaksanaan Tender/Seleksi Dini PUPR 2021

Dalam berbagai kesempatan disampaikan oleh Menteri PUPR bahwa "Multiplier effect pembangunan infrastruktur akan mengakselerasi pertumbuhan sektor-sektor lainnya sehingga menjadi daya ungkit percepatan pemulihan ekonomi nasional". Sejalan dengan hal tersebut, dalam upaya pemulihan ekonomi nasional, pemerintah Indonesia mengupayakan pembangunan infrastruktur di berbagai bidang untuk

meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Melalui pembangunan infrastruktur, diharapkan dapat berdampak pada peningkatan kualitas hidup dan kesejahteraan masyarakat, terutama pada peningkatan nilai konsumsi, peningkatan produktivitas tenaga kerja dan akses kepada lapangan kerja, peningkatan kesejahteraan masyarakat, serta pemerataan pembangunan infrastruktur diseluruh pelosok Indonesia.

Merangkul pernyataan Menteri PUPR bahwa peranan infrastruktur sebagai penggerak di sektor perekonomian akan mendorong sektor-sektor terkait sebagai *Multiplier effect* (efek pengganda), pada akhirnya akan menciptakan lapangan kerja baru dan mendukung produktivitas. Dengan kata lain, pembangunan infrastruktur merupakan pendorong pemulihan ekonomi nasional.\*

### TENDER DINI 2021

No	Kegiatan	2020				2021	
		SEP	OKT	NOV	DES	JAN	FEB
1	Identifikasi Penetapan Paket-paket yang sudah pasti dilaksanakan di 2021 (al : Arahan Presiden/Menteri); sekitar 30-50% diharapkan tidak terpengaruh perubahan alokasi; (Kelompok I)						
2	Penyiapan readiness criteria, dokumen teknis dan dokumen Tender/Seleksi Dini untuk paket-paket Kelompok I						
3	Seluruh paket tender/seleksi dini sudah masuk ke dalam SiRUP						
4	Usulan paket ke UKPBJ/UPTBJ dan menyiapkan dokumen pengadaan						
5	Proses Tender/Seleksi Dini Kelompok I						
6	DIPA 2021 disahkan						
7	Tanda Tangan Kontrak Paket-paket Kelompok I						
8	Penyiapan readiness criteria, dokumen teknis dan dokumen Tender/Seleksi Dini untuk paket-paket yang teridentifikasi setelah pembahasan dengan DPR, Sekitar 30% (Kelompok II)						
9	Proses Tender/Seleksi Dini Kelompok II						
10	Tanda Tangan Kontrak Paket-paket Kelompok II						
11	Sisanya sekitar 20-40% berupa paket-paket PHLN, MYC dan Dukungan Pemda/Pihak lain, yang readiness criteria-nya bergantung pihak lain (NOL, Ijin MYC, Pemda, dll) (Kelompok III)						
12	Pelaksanaan pekerjaan						

Gambar 3. Timeline Tender/Seleksi Dini PUPR 2021



Gambar 1. Rencana Tender/Seleksi Dini PUPR 2021

# Seri Mengenal Pengadaan Jasa Konstruksi PENGADAAN PEKERJAAN RANCANG DAN BANGUN (DESIGN AND BUILD)

## Bagian 01 – Mengenal Pekerjaan Rancang dan Bangun (Design and Build)

Oleh: Fani Dhuha, ST, M.Sc,  
Ahli Muda Pembina Jasa Konstruksi  
Direktorat Pengembangan Jasa Konstruksi

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) telah memperkenalkan pengadaan pekerjaan konstruksi melalui sistem penyelenggaraan (*project delivery*) rancang dan bangun, atau familiar disebut dengan *Design Build*, sejak tahun 2015.



**HINGGA** sekarang lebih kurang 50 proyek konstruksi di Kementerian PUPR telah dilaksanakan dengan metode *Design Build*. Sebenarnya bagaimana sih pengadaan jasa konstruksi yang dilaksanakan melalui metode *Design Build* itu? Yuk kita ulas secara ringkas.

*Design Build* itu secara harfiah berarti desain-membangun. Artinya ada 2 pekerjaan disana, pekerjaan mendesain dan pekerjaan membangun. Jadi kalau selama ini kita nge-hired Konsultan Perencana untuk menyiapkan *detail engineering design (DED)* dan nge-hired Kontraktor untuk membangun fisiknya (ini kita sebut dengan metode konvensional), maka di *Design Build* ini kita menyerahkan pekerjaan desain dan pekerjaan fisik kepada satu penyedia jasa saja, yang tak lain dan tak bukan adalah penyedia jasa pekerjaan konstruksi *Design Build*.

Secara sederhana dimaknai bahwa metode *Design Build* ini hanya boleh digunakan kalau pekerjaan yang nantinya akan dilaksanakan penyedia jasa adalah berupa pembuatan desain/rancangan dan pembangunan konstruksinya. Penyedia jasa wajib untuk mengerjakan DED dan pelaksanaan fisik bangunan.

Selanjutnya masuk sedikit ke sisi regulasi jasa konstruksi, boleh tidak 2 pekerjaan tadi dilaksanakan oleh 1 penyedia jasa? Nah, berdasarkan Pasal 12 Undang-Undang Nomor 02 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi, salah satu jenis

usaha jasa konstruksi adalah usaha pekerjaan konstruksi terintegrasi. Dijelaskan kemudian pada pasal 15 bahwa pekerjaan konstruksi terintegrasi meliputi rancang bangun, dan kedua perekayasa, pengadaan, dan pelaksanaan. Berdasarkan ketentuan tersebut, maka *Design Build* merupakan salah satu jenis usaha jasa konstruksi yang dapat digunakan.

Hal ini merupakan dasar regulasi dari sisi aturan jasa konstruksinya, bagaimana dengan pengadaannya? apakah pengadaan *Design Build* dikenal dalam dunia pengadaan barang/jasa pemerintah? Berdasarkan pasal 3 ayat (2) Perpres Nomor 16 Tahun 2018 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah, disebutkan bahwa pengadaan barang/jasa yang meliputi pengadaan barang, pengadaan pekerjaan konstruksi, pengadaan jasa konsultasi, dan pengadaan jasa lainnya dapat dilakukan secara terintegrasi. Dari ketentuan tersebut, berarti dimungkinkan mengintegrasikan beberapa pengadaan barang/jasa, atau pengadaan pekerjaan konstruksi diintegrasikan dengan pengadaan jasa konsultasi konstruksi.

Dari kedua regulasi tersebut, sudah ada kesamaan sehingga secara pengadaan dimungkinkan menggabungkan pekerjaan desain dan pekerjaan konstruksi, dan secara aturan jasa konstruksi, tersedia penyedia jasa pekerjaan terintegrasi yang bisa melakukan pekerjaan terintegrasi.

Terdapat beberapa perbedaan dengan menggunakan metode *Design Build* dibandingkan dengan metode konvensional pertama desain pekerjaan yang detail akan menjadi tanggung jawab kontraktor. Pada saat tender, kontraktor harus mengembangkan sendiri konsep desain berdasarkan *basic design* tadi, kemudian memperkirakan item pekerjaan beserta volumenya, baru kemudian harganya bisa dihitung, kemudian memperkirakan item pekerjaan beserta volumenya, setelah itu dapat menentukan harga.

Pada metode konvensional, pengguna jasa alias pemilik pekerjaan harus menyiapkan dan menyelesaikan desain detail lebih dulu sebagai syarat untuk bisa dimulai tender untuk mencari kontraktor. Dengan desain detail maka akan sudah terinci *item* pekerjaan beserta volumenya. Berdasarkan hal tersebut, pada saat tender mencari kontraktor, para peserta yang mengikuti tender tinggal memasukkan penawaran harganya, tidak perlu lagi menghitung *item* dan volume pekerjaan.

Kedua, pengawasan Pekerjaan Kontraktor Pada metode konvensional, sudah tersedia DED, maka penga-

wasan itu memastikan pekerjaan di lapangan dilaksanakan sesuai dengan DED yang sudah disiapkan konsultan perencana. Sedangkan pada metode *Design Build*, tidak ada DED dari konsultan perencana. Pengawasan dalam pekerjaan *Design Build* lebih kompleks, karena tujuannya adalah melakukan penjaminan mutu atas pekerjaan di lapangan, agar pekerjaan tersebut nantinya ketika sudah selesai, benar-benar memenuhi *output* yang ditetapkan di awal. Pengawas artinya sudah harus berfikir jauh ke depan, untuk memastikan proses pekerjaan ini nantinya akan mencapai *output* yang sudah ditetapkan.

Ketiga, Kebebasan Metode Kerja dan Pengembangan Desain ini merupakan salah satu perbedaan mendasar antara yang metode konvensional dengan *Design Build*. Pada pekerjaan konvensional, kontraktor terikat pada spesifikasi teknis dan metode kerja yang sudah ditetapkan pada saat perancangan. Ibaratnya mereka adalah hanya sebagai *user*, hanya tinggal menggunakan saja. Apabila ternyata di lapangan ada yang tidak sesuai, maka harus dikonsultasikan kembali dengan konsultan perencana. Berbeda dengan

*Design Build*, dimana kontraktor hanya dimodali Ketentuan Pengguna Jasa dengan *basic design*-nya. Kontraktor bebas berkreasi dalam mengembangkan desain dan metode kerja, sepanjang tidak bertentangan dengan batasan yang sudah ditetapkan di Ketentuan Pengguna Jasa.

Jika ditilik lebih lanjut, terdapat perbedaan dasar yaitu metode konvensional harus ada DED, sedangkan *Design Build* tidak perlu, maka pasti sudah bisa mengaitkan dengan yang keempat ini yaitu perbedaan tahapan penyelenggaraan konstruksinya.

Dalam tahapan konvensional, gambarannya adalah dimulai dari Seleksi konsultan, lanjut konsultan perencana menyiapkan desain, kemudian tender mencari kontraktor, baru kemudian kontraktor melaksanakan pekerjaan di lapangan. Sedangkan *Design Build*, tidak ada Seleksi konsultan perencana untuk menyiapkan desain.

Itulah gambaran umum mengenai pekerjaan *Design Build*, masih banyak hal lain yang akan kita ulas pada tulisan berikutnya. Jangan sampai terlewat.



# PROSESI PEMBENTUKAN PENGURUS LPJK PERIODE 2021-2024 'MEMBAWA HARAPAN DAN ERA BARU PENGEMBANGAN JASA KONSTRUKSI'

Oleh: Zuharif Tolhas P. Sidabutar, Dipl. UM, MM dan Nurasih Asriningtyas, ST

Terbitnya Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi dan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksana Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi membawa perubahan terhadap status Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi (LPJK).

LPJK Periode 2021-2024 merupakan Lembaga Non Struktural di bawah Kementerian PUPR yang akan menjalankan sebagian tugas Pemerintah yang fokus pada penguatan pelaksanaan teknis jasa konstruksi. Tentunya dalam penyelenggaraan tugas dan fungsinya LPJK membutuhkan sumber daya manusia (SDM) yang berintegritas baik dan profesional.

Proses pemilihan pengurus Lembaga Periode 2021-2024 diawali dengan rangkaian pelaksanaan akreditasi asosiasi sesuai Peraturan Menteri PUPR Nomor 10 Tahun 2020 tentang Akreditasi Asosiasi Badan Usaha Jasa Konstruksi, Asosiasi Profesi Jasa Konstruksi, dan Asosiasi terkait Rantai Pasok Konstruksi. Keputusan Menteri PUPR Nomor 1410/KPTS/M/2020 tanggal 4 September 2020 menghasilkan 38 (tiga puluh delapan) Asosiasi terakreditasi yang dapat mengusulkan anggotanya untuk menjadi calon pengurus LPJK.

Pelaksanaan seleksi calon pengurus LPJK periode 2021-2024 dilaksanakan oleh Tim Panitia Seleksi yang dibentuk melalui Keputusan Menteri PUPR Nomor 489/KPTS/M/2020 tentang Pembentukan Panitia Seleksi Pengurus Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Periode 2021-2024. Pelaksana dan penanggung jawab atas proses penilaian uji kelayakan dan kepatutan peserta calon pengurus lembaga dalam uji kelayakan dan kepatutan adalah Kelompok Kerja (PoKja) Penilai Pengurus.

Pokja Penilai Pengurus tersebut adalah Dr. Ir. Agus Prabowo M. Eng. Staf Khusus Menteri PUPR sebagai Ketua, dan dibantu enam anggota yakni Ir. Agus Pambagio, SE, MM, Pakar Kebijakan Publik Pemberdayaan Masyarakat; Dr. Yenti Garnasih, SH, MH, Pakar Bidang Hukum; Djoko Prihardono, Ak. M.Comm, CA.CrFA.QIA.QGIA., Pakar Bidang Pengawasan; Prof. Dr. Ir. Budi Santoso Wignyosukarto, Dipl. HE, Akademisi dari Universitas Gadjah Mada; Dr. Ir.

Paulus Kurniawan, MBA, Pakar Bidang Konstruksi; dan Dr. Nina Insania K. Permana, S.Psi., MM, Pakar Bidang Sumber Daya Manusia.

Rangkaian Seleksi Pengurus LPJK Periode 2021-2024, diawali pada tanggal 15 September 2020 dimana Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) melalui Direktorat Jenderal (Ditjen) Bina Konstruksi secara resmi membuka pendaftaran seleksi calon pengurus LPJK periode 2021-2024 yang dilakukan dalam bentuk Konferensi Pers yang dapat diketahui secara terbuka kepada masyarakat.

**PERSYARATAN PENGURUS LPJK PASAL 19**

1. warga negara Indonesia (WNI).
2. bertakwa kepada Tuhan Yang Maha Esa.
3. setia kepada Pancasila dan UUD RI Tahun 1945.
4. sehat jasmani dan rohani.
5. BERSEDIWA DITEMPATKAN DI IBUKOTA NEGARA Republik Indonesia.
6. lolos uji kelayakan dan kepatutan.
7. TIDAK MENJADI pengurus atau anggota PARTAI POLITIK.
8. TIDAK MERANGKAP sebagai PENGURUS ASOSIASI selama menjabat sebagai pengurus LPJK.
9. berusia PALING TINGGI 55 TAHUN pada saat pendaftaran bagi calon pengurus dari institusi Pengguna Jasa Konstruksi yang berasal dari PEMERINTAH, dan PALING TINGGI 65 TAHUN SELAIN dari Institusi Pengguna Jasa Konstruksi yang berasal dari pemerintah.
10. calon pengurus dari Institusi Pengguna Jasa Konstruksi yang berasal dari pemerintah bersedia MELEPASKAN JABATAN STRUKTURALNYA setelah penetapan Menteri.
11. belum pernah menjabat kepengurusan LPJK dalam 2 PERIODE baik secara berturut-turut maupun tidak berturut-turut.
12. calon Pengurus dari Asosiasi BUIK dan Asosiasi Profesi Jasa Konstruksi memiliki pengalaman kerja terkait jasa konstruksi minimal 10 tahun dan berpengalaman menjadi pengurus asosiasi sekurang-kurangnya 3 tahun.
13. calon pengurus dari Institusi Pengguna Jasa Konstruksi memiliki pengalaman terkait jasa konstruksi minimal 10 tahun.
14. calon pengurus dari perguruan tinggi dan/atau pakar memiliki pengalaman terkait dengan konstruksi minimal 10 tahun.

Gambar 1. Amanat Pasal 19 PerMen PUPR No 9 Tahun 2020 terkait Persyaratan Pengurus LPJK

Dalam konferensi pers tersebut, Ketua Tim Panitia Seleksi Agus Prabowo mengatakan LPJK periode 2021-2024 ini akan menjadi mitra strategis Kementerian PUPR hingga periode kepengurusan habis pada 2024 nanti. Diharapkan agar para pengurus LPJK baru memiliki kemampuan multi disiplin sehingga dapat lebih mudah melakukan interaksi dalam memberikan masukan terkait Pembinaan jasa konstruksi kepada Menteri PUPR. Dengan adanya kepengurusan LPJK ini tentunya diharapkan akan tercipta suatu kondisi *check and balances*.

Proses pelaksanaan seleksi calon pengurus LPJK periode



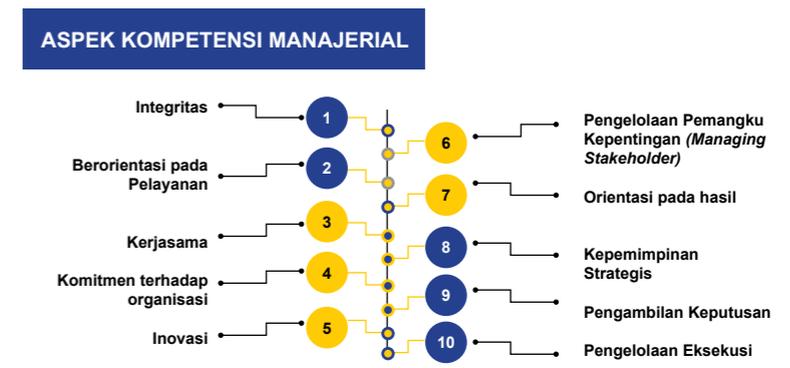
Gambar 2. Tim Penilai dalam Asesmen Substansi dan Asesmen Psikologi

2021-2024 dibagi menjadi 5 (lima) tahapan. Tahap pertama yaitu Pendaftaran tanggal 16-30 September 2020 yang dilakukan melalui situs [rekrutmenlpjk.pu.go.id](http://rekrutmenlpjk.pu.go.id). Tahap kedua adalah Seleksi Administrasi tanggal 1-6 Oktober 2020 yang dilakukan oleh Sekretariat Panitia Seleksi yang dibentuk melalui Surat keputusan Direktur Jenderal Bina Konstruksi Nomor 90/KPTS/DK/2020 dan Surat keputusan Direktur Jenderal Bina Konstruksi Nomor 164/KPTS/DK/2020 tentang Tim Sekretariat Pelaksana Seleksi Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Tahun Anggaran 2020.

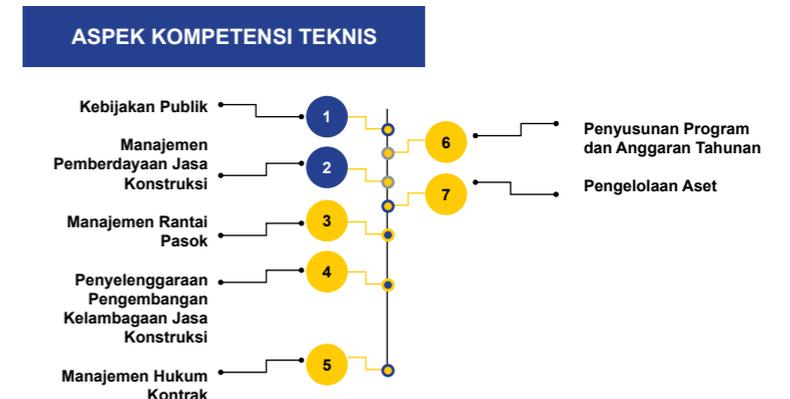
Tahap ketiga yaitu pelaksanaan Asesmen Substansi & Asesmen Psikologi yang dilakukan pada tanggal 12-14 Oktober 2020. Untuk mewujudkan pembentukan LPJK ini, dilakukan seleksi dengan metode yang komprehensif untuk mengukur tingkat kompetensi dari calon pengurus LPJK sehingga memenuhi kriteria yang telah ditetapkan.

Oleh karena itu, dalam rangka memastikan kompetensi calon pengurus LPJK dilakukan asesmen substansi dan asesmen psikologi. Dalam hal pelaksanaan asesmen substansi diperlukan penilai teknis untuk melakukan penilaian kompetensi teknis. Kompetensi teknis itu adalah kompetensi yang mencerminkan aspek pengetahuan, keterampilan dan sikap yang dibutuhkan dalam melaksanakan tugas dan fungsi sebagai pengurus LPJK.

Kemudian untuk Asesmen Psikologi dibutuhkan psikolog yang akan melakukan penilaian potensi calon pengurus LPJK Periode 2021-2024 dan Asesor untuk melakukan penilaian kompetensi manajerial dengan metode *assesmen center*. Potensi itu sendiri adalah sifat karakter dan kemampuan psikologis yang



Gambar 3. Aspek Kompetensi Manajerial



Gambar 4. Aspek Kompetensi Teknis

menjadi ciri pribadi seseorang. Sedangkan Kompetensi manajerial proses Pengusulan dan Penetapan Pengurus LPJK oleh Menteri PUPR

merupakan kompetensi yang bersifat soft skill yang harus dimiliki oleh calon pengurus LPJK sesuai dengan persyaratan.

Tahap keempat adalah Uji Wawancara dan Publik beserta *Medical Check-Up (MCU)* terhadap 28 calon LPJK periode 2021 – 2024 yang telah melalui proses *assesmen* pada tahap sebelumnya. Kegiatan Uji Wawancara ini diselenggarakan secara terbuka selama 3 (tiga) hari yang dilakukan langsung oleh ketujuh orang Pokja Penilai Pengurus sebagai Panitia Seleksi. Hasil Uji Wawancara untuk mendapatkan 14 (empat belas) orang yang akan diusulkan ke DPR-RI melalui Komisi V.

Tahapan terakhir, sesuai amanat Undang-Undang (UU) Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi adalah

kepada DPR-RI. Berdasarkan hasil persetujuan rapat konsultasi pengganti rapat Badan Musyawarah (Bamus) antara Pimpinan DPR RI dan Pimpinan Fraksi-Fraksi pada Masa Persidangan II Tahun Sidang 2020-2021 pada tanggal 26 November 2020, bahwa pembahasan terhadap calon anggota pengurus LPJK periode 2021-2024 diserahkan kepada Komisi V DPR RI.

Menindaklanjuti keputusan tersebut, Komisi V DPR-RI pada tanggal 27 November 2020, mengumumkan melalui media cetak dan elektronik untuk mendapatkan masukan kepada masyarakat luas terhadap para calon anggota pengurus LPJK. Uji kepatutan dan kelayakan dilaksanakan, yang akan diselenggarakan pada tanggal 1 Desember - 2 Desember 2020. Selanjutnya, Pimpinan dan para anggota Komisi V setelah melakukan serangkaian proses pembahasan pemilihan kepada para calon pengurus LPJK periode 2021-2024, melalui mekanisme pengambilan keputusan DPR RI, maka disetujui 7 (tujuh) orang yang akan ditetapkan sebagai pengurus LPJK periode 2021-2024.

Berdasarkan hasil tersebut dan setelah melalui sidang Paripurna DPR-RI maka diterbitkan Keputusan Dewan Perwakilan Rakyat, Nomor 3/DPR RI/

II/2020-2021, tentang Persetujuan Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia Terhadap Calon Anggota Pengurus LPJK Periode 2020-2024 tanggal 7 Desember 2020, dan menyetujui 7 (tujuh) calon anggota pengurus LPJK tersebut.

Akhirnya pada tanggal 21 Desember 2020 telah ditetapkan 7 (tujuh) orang Pengurus LPJK Periode 2021-2024 melalui Keputusan Menteri PUPR Nomor 1792/KPTS/M/2020 Tentang Pengurus Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Periode 2021-2024. Pada tanggal 22 Desember 2020 di Auditorium Kementerian PUPR, Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Bapak Basuki Hadimuljono melantik Pengurus LPJK Periode 2021-2024 yaitu: Taufik Widjono, sebagai Ketua merangkap anggota; dengan 6 (enam) anggota yaitu Syarif Burhanuddin; Agus Gendroyono; Agus Taufik Mulyono; Tri Widjanto; Ludy Eqbal Almuhamadi; dan Manlian Ronald Adventus. Menteri PUPR dalam sambutan saat pelantikan menyampaikan bahwa LPJK memiliki peran penting dalam perkembangan jasa konstruksi di Indonesia. LPJK diharapkan untuk meningkatkan peran serta jasa konstruksi dalam perekonomian di Indonesia. Pada kesempatan tersebut, Menteri PUPR mengucapkan terima

kasih atas kontribusi pemikiran dan pengabdian kepada pengurus LPJK Tingkat Nasional dan Provinsi Periode 2016-2020 yang selama ini telah menjadi mitra Kementerian PUPR dalam mengembangkan jasa konstruksi nasional. Ucapan terima kasih juga disampaikan kepada DPR RI dan Panitia Seleksi yang telah melakukan penyaringan ketat yang pada akhirnya terpilih 7 (tujuh) orang sebagai Pengurus LPJK periode 2021 - 2024.

Harapan kita bersama bahwa para pengurus LPJK Periode 2021-2024 merupakan personil yang mampu memberikan solusi alternatif menjawab tantangan jaman yang semakin berat sehingga konstruksi Indonesia akan semakin mempunyai daya saing dan mampu berperan tidak hanya dikancah nasional tetapi juga internasional. Pengurus LPJK diharapkan menjadi motor pendorong dalam pengembangan jasa konstruksi kedepan, dengan tetap menjaga daya kritis dan sikap independen, serta dengan penuh tanggung jawab terus memberikan pemikiran-pemikiran yang konstruktif, demi kemajuan jasa konstruksi nasional. "Pengurus LPJK Periode 2021-2024 membawa harapan dan era baru pengembangan jasa konstruksi". (NQ/ZT)



Gambar 5. Pengurus LPJK Periode 2021-2024 bersama Menteri PUPR dan Wakil Menteri PUPR

## Menjamin Kontinuitas Layanan Usaha Jasa Konstruksi, LPJK Lakukan Transisi Layanan Sertifikasi Badan Usaha dan Sertifikasi Kompetensi Kerja Konstruksi

Oleh: Indri Eka Lestari



Menteri Basuki mengatakan LPJK memiliki peran penting dalam perkembangan jasa konstruksi di Indonesia.

"SEKARANG tuntutan kita adalah dengan Undang-undang Cipta Kerja di mana memudahkan orang berusaha, dari sektor konstruksi khususnya. Bagaimana peran LPJK untuk bisa meningkatkan peran serta jasa konstruksi dalam perekonomian di Indonesia," ujar Menteri Basuki beberapa waktu lalu.

Sesuai dengan SE Menteri PUPR Nomor 02/M/2021 tentang Perubahan Atas Surat Edaran Menteri PUPR 30/SE/M/2020 tentang Masa Transisi Layanan Sertifikasi Badan Usaha dan Sertifikasi Kompetensi Kerja Sama Konstruksi, masa berlaku transisi ini dimulai sejak pelantikan kepengurusan LPJK Periode 2021-2024 dan akan berakhir setelah ditetapkannya pedoman pemberian lisensi Lembaga Sertifikasi Badan Usaha (LSBU), rekomendasi lisensi Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP), serta dilakukannya

registrasi LSBU dan LSP yang sudah mendapat lisensi, atau selambat-lambatnya akhir bulan Desember 2021.

Layanan masa transisi ini diharapkan berlangsung dalam waktu sesingkat-singkatnya. Tim Penyelenggara Sertifikasi Badan Usaha dan Sertifikasi Kompetensi Kerja akan segera dibentuk, dengan melibatkan unsur dari LPJK, Kementerian PUPR, Badan Nasional Sertifikasi Profesi, Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah (LKPP), praktisi dan perwakilan dari asosiasi.

LSP yang saat ini telah dibentuk oleh asosiasi profesi terakreditasi atau Lembaga Pendidikan dan Pelatihan Kerja yang teregistrasi, yang telah mendapatkan lisensi dari lembaga independen, dapat melaksanakan sertifikasi kompetensi kerja setelah registrasi ke Menteri

PUPR. Namun jika LSP belum dapat melaksanakan, maka layanan akan dilaksanakan oleh Tim Penyelenggara Sertifikasi Kompetensi Kerja.

Sertifikat Badan Usaha Jasa Konstruksi (SBU Jasa Konstruksi) dan Sertifikat Kompetensi Kerja (SKK Konstruksi) yang telah dikeluarkan oleh LPJK periode sebelumnya (2016-2020) tetap berlaku sesuai dengan masa berlaku yang telah ditentukan. Pelaksanaan sertifikasi yang dilaksanakan oleh Tim Penyelenggara

lenggaraan Sertifikasi Badan Usaha atau Tim Penyelenggara Sertifikasi Kompetensi Kerja dibiayai oleh APBN Kementerian PUPR tahun 2021.

LPJK merupakan Lembaga Non Struktural di bawah Kementerian PUPR yang akan menjalankan sebagian tugas Pemerintah fokus pada penguatan pelaksanaan teknis jasa konstruksi, tidak hanya registrasi dan akreditasi, namun juga penetapan penilai ahli, penyetaraan tenaga kerja asing serta pengelolaan program keprofesian berkelanjutan. Sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri PUPR Nomor 9/PRT/M/2020 tentang Pembentukan Lembaga Pe-

ngembangan Jasa Konstruksi (LPJK), yang menjadi titik tolak perubahan tata kelola lembaga yang nantinya akan bertanggungjawab penuh kepada Menteri PUPR.

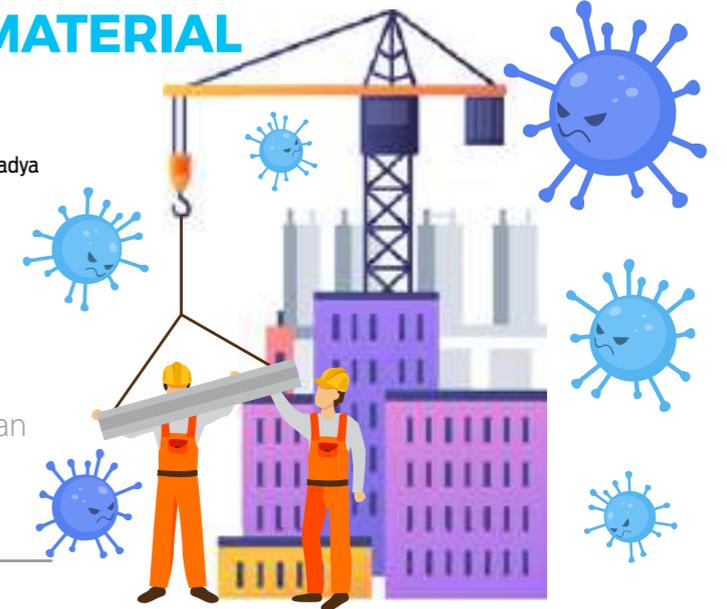
Informasi lebih lanjut terkait layanan transisi layanan sertifikasi badan usaha dan sertifikasi kompetensi kerja konstruksi dapat menghubungi email Sekretariat LPJK registrasi. [sertifikat@gmail.com](mailto:sertifikat@gmail.com) atau [informasi@pu.go.id](mailto:informasi@pu.go.id). (**dri&tw\***)



## DAMPAK PANDEMI COVID-19 TERHADAP SUPPLY-DEMAND MATERIAL BAJA KONSTRUKSI

Oleh: **Dr. Yolanda Indah Permatasari, S.E., M.M**  
Pejabat Fungsional Pembina Jasa Konstruksi Ahli Madya

Dukungan rantai pasok sumber daya konstruksi tersebut diselenggarakan dalam rangka menjamin kecukupan dan keberlanjutan pasokan sumber daya konstruksi.



**KEBERADAAN** data dan informasi *supply-demand* material baja konstruksi berperan penting dalam menentukan langkah dan kebijakan yang perlu diambil dalam pengelolaan material dan peralatan konstruksi untuk mendukung pembangunan infrastruktur.

Untuk menghimpun data supply, data diperoleh *Indonesia Iron & Steel Industry Association (IISIA)* dari sebagai organisasi industri besi dan baja di Indonesia yang juga merupakan mitra Direktorat Kelembagaan dan Sumber Daya Konstruksi dalam penyediaan data dan informasi terkait material baja konstruksi.

Hal pertama yang perlu disoroti adalah utilisasi produsen baja Nasional pada tahun 2019 rata-rata berkisar 20-40% karena masih tingginya impor. Jenis produk baja tulangan memiliki tingkat utilisasi paling rendah sebesar 22%. Utilisasi produsen baja nasional untuk masing-masing jenis produk lainnya dapat dilihat pada Tabel 1 berikut.

Dampak pandemi COVID-19 menyebabkan penurunan konsumsi baja sehingga utilisasi semester I tahun 2020 menurun drastis sampai 15-35%. Sedangkan *demand global* diproyeksi akan terjadi penurunan hingga lebih dari 50% untuk kuartal ke-3 dan ke-4 tahun 2020.

Dampak penurunan *demand global* ini menyebabkan produsen baja RRT, Jepang, Korea, Vietnam, India, dan Rusia perlu untuk melakukan ekspor untuk meningkatkan utilisasi produksinya. Hal ini dapat menimbulkan potensi banjir ekspor produk baja, terutama dari RRT, ke Indonesia. Tentunya industri baja Nasional dituntut untuk mempersiapkan strategi dalam menghadapi potensi banjir impor tersebut. *South East Asia Iron and Steel Institute (SEAISI)* sebagai organisasi besi dan baja di Asia Tenggara telah melakukan koreksi pertumbuhan konsumsi baja Indonesia sebagai dampak COVID-19 dimana laju pertumbuhan turun dari 7% menjadi 3%. Proyeksi data menunjukkan *forecast* (proyeksi) penurunan kebutuhan (*demand*) baja Nasional

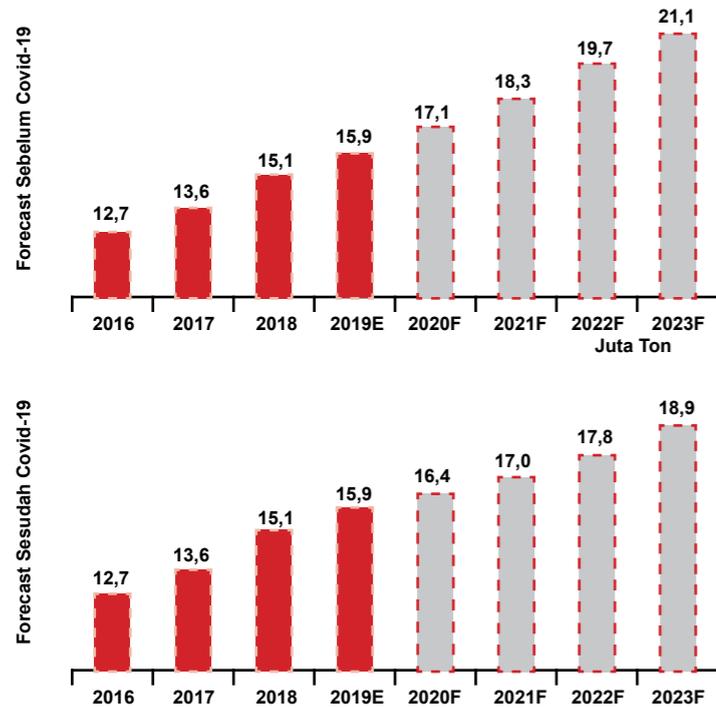
Tabel 1 Utilisasi Kapasitas Produksi Industri Baja Nasional Tahun 2019 (dalam ribu ton/tahun)

Jenis Produk	Kapasitas	Produksi	Utilisasi
Baja tulangan	12.650	2.746	22%
Baja siku/ profil	2.080	833	40%
Hot Rolled Coil (HRC)	5.280	2.047	42%
Plat	2.570	1.813	71%
Cold Rolled Coil (CRC)	1.690	751	44%
Batang kawat	3.100	965	31%
Baja lapis	3.446	1.043	30%
Pipa baja	2.940	884	30%

Sumber: IISIA, 2020

yang sebelumnya diperkirakan sebesar 17,1 juta ton menjadi 16,4 juta ton di masa pandemi Covid-19 yang dapat dilihat pada Gambar 1 berikut.

120,21 triliun dengan belanja modal (fisik) sebesar Rp 82,57 triliun. Dari data anggaran tersebut kemudian dilakukan analisis perhitungan ke-



Sumber: SEASI, 2020

Gambar 1 Proyeksi Konsumsi Baja Nasional pada Masa Pandemi COVID-19

Untuk membandingkan *data supply* material baja Nasional yang sudah diperoleh dari Asosiasi, Direktorat Kelembagaan dan Sumber Daya Konstruksi melakukan analisis perhitungan estimasi kebutuhan (*demand*) material baja konstruksi di Kementerian PUPR pada tahun 2020 dengan menggunakan pendekatan *satellite account* hasil kerjasama dengan Badan Pusat Statistik (BPS) pada tahun 2013. Pendekatan ini menggunakan data anggaran Kementerian PUPR sebagai basis data yang kemudian diformulasikan dengan koefisien jenis material utama seperti semen, baja, aspal, beton pracetak & prategang, dan peralatan konstruksi.

butuhan material baja konstruksi Kementerian PUPR dengan menggunakan asumsi (seperti harga baja konstruksi, dll), sehingga diperoleh kebutuhan baja konstruksi Kementerian PUPR pada tahun 2020 sebesar 848.712 ton. Analisis perhitungan kebutuhan material baja konstruksi ini dilakukan sebelum terjadinya pandemi COVID-19.

Estimasi perhitungan kebutuhan ini kemudian disesuaikan pada masa pandemi COVID-19 dikarenakan adanya Instruksi Presiden RI No. 4/2020 tentang *Refocussing* Kegiatan, Re-alokasi Anggaran, serta Pengadaan Barang dan Jasa dalam Rangka Percepatan Penanganan Corona Virus Disease 2019 (COVID19). Pandemi COVID-19 memberikan dampak ter-

hadap kegiatan konstruksi di Kementerian PUPR antara lain:

1. Pemotongan anggaran Kementerian PUPR untuk penanganan Covid-19;
2. Potensi keterlambatan penyelesaian proyek;
3. Terdapat proyek-proyek yang dihentikan sementara, terutama pada proyek yang terletak pada pusat penyebaran (Zona Merah); dan
4. Dikeluarkannya INMEN PUPR No. 2 Tahun 2020: Protokol Pencegahan Corona Virus Disease 2019 (COVID-19) dalam Penyelenggaraan Jasa Konstruksi.

Pada masa pandemi COVID-19 ini, realokasi program dan anggaran dilakukan untuk penghematan alokasi perjalanan dinas dan paket *meeting* sebesar 50% dari anggaran yang belum terserap. Selain itu dilakukan penundaan paket-paket kontraktual yang belum lelang dan pelaksanaannya dapat ditunda tahun depan. Sehingga setelah mengalami 2 (dua) kali realokasi anggaran, anggaran APBN Kementerian PUPR tahun anggaran. 2020 menjadi Rp 75,63 triliun yang ditetapkan melalui Surat Menteri Keuangan No. S-302/MK.02/2020 pada tanggal 15 April 2020.

*Refocussing* anggaran ini menyebabkan estimasi perhitungan kebutuhan material baja konstruksi Kementerian PUPR juga mengalami penyesuaian. Dengan menggunakan anggaran Unit Organisasi terkait yang telah disesuaikan sebesar Rp 73,16 triliun sehingga didapatkan besaran anggaran belanja modal fisik Kementerian PUPR Tahun Anggaran 2020 sebesar Rp 49,75 triliun yang diasumsikan dari 68% total anggaran. Sehingga dihasilkan perhitungan kebutuhan baja konstruksi pada masa pandemi COVID-19 sebesar 511.311 ton.

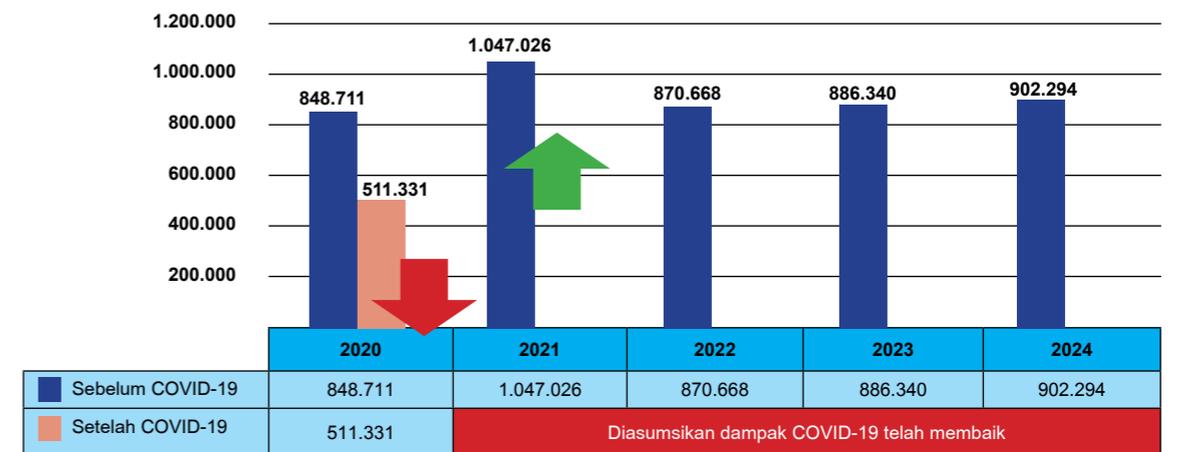
Namun di tahun anggaran 2021, muncul optimisme baru akan peningkatan kebutuhan material baja konstruksi dikarenakan peningkatan pagu anggaran Kementerian PUPR. Berdasarkan Surat Bersama Menteri PPN/Kepala BAPPENAS dan Menteri Keuangan, pagu anggaran Kementerian PUPR meningkat menjadi Rp149,81 triliun. Dengan peningkatan pagu anggaran ini, diperkirakan akan terjadi peningkatan kebutuhan material baja konstruksi menjadi 1,04 juta ton. Perkiraan kebutuhan material baja konstruksi Kementerian PUPR 2020-2024 dapat dilihat pada Gambar 2 berikut.



1. Mewajibkan penggunaan produk baja dalam negeri sejak tahap negosiasi, pengujian hingga pengadaan untuk proyek-proyek yang dilaksanakan oleh

struktur pemerintah untuk menggerakkan kebutuhan baja nasional dan percepatan pembayaran untuk mendukung kemampuan keuangan industri baja.

**ESTIMASI KEBUTUHAN MATERIAL BAJA KONSTRUKSI DI KEMENTERIAN PUPR TAHUN 2020-2024 SEBELUM DAN SETELAH REFOCUSING ANGGARAN DAMPAK COVID-19**



Gambar 2 Estimasi Kebutuhan Material Baja Konstruksi Kementerian PUPR 2020-2024

Tentunya optimisme tersebut masih perlu dilengkapi dengan strategi kebijakan pembangunan infrastruktur yang dapat mendukung Pemulihan Ekonomi Nasional (PEN), salah satunya implementasi kebijakan Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri (P3DN) secara menyeluruh khususnya dalam proyek-proyek pemerintah, melalui beberapa langkah berikut:

1. Pemerintah, BUMN, dan BUMD serta swasta yang menggunakan dana APBN/ APBD ataupun non-APBN/ APBD serta pendanaan luar negeri;
2. Mendorong penerapan SNI wajib secara konsisten untuk keseluruhan produk baja hulu hingga hilir; dan
3. Realisasi proyek-proyek infra-

Dalam rangka memutakhirkan perhitungan *demand* material baja konstruksi, Direktorat Kelembagaan dan Sumber Daya Konstruksi telah melakukan pemutakhiran metode dan analisis perhitungan *demand* dalam bentuk aplikasi berbasis *web* yang dapat diakses pada Aplikasi Informasi Material dan Peralatan Konstruksi (SIMPK).

# PENTINGNYA PEMBERLAKUAN SNI WAJIB DAN KEBERADAAN DATABASE MATERIAL BAJA RINGAN KONSTRUKSI

Oleh: **Dr. Yolanda Indah Permatasari, S.E., M.M**  
Pejabat Fungsional Pembina Jasa Konstruksi Ahli Madya

Kementerian PUPR melalui Direktorat Jenderal Bina Konstruksi berupaya untuk mewujudkan dan mendorong industri konstruksi yang efektif, efisien dan berkelanjutan.

**SEHUBUNGAN** dengan hal tersebut, Sasaran Strategis Direktorat Jenderal Bina Konstruksi pada Tahun 2020-2024, yaitu "Meningkatnya Daya Saing Jasa Konstruksi" melalui indikator tingkat daya saing jasa konstruksi.

Dalam mendukung Sasaran Strategis tersebut, Direktorat Kelembagaan dan Sumber Daya Konstruksi melalui Subdirektorat Kelembagaan, Material, Peralatan, dan Usaha Jasa Konstruksi mempunyai tugas melaksanakan penyiapan bahan, pembinaan, dan pemantauan dan evaluasi penerapan, norma, standar, prosedur, dan/atau kriteria kelembagaan masyarakat jasa konstruksi dan kelembagaan pemerintah sub urusan jasa konstruksi, pengelolaan material, peralatan, teknologi dan Tingkat Kandungan Dalam Negeri konstruksi, pengawasan atas pemenuhan komitmen dan/atau kegiatan usaha Badan Usaha Jasa Konstruksi Asing, serta pengolahan data material, peralatan, teknologi, dan Tingkat Kandungan Dalam Negeri konstruksi.

Salah satu material konstruksi yang termasuk dalam pengelolaan dan pengolahan data yang dilakukan Direktorat Kelembagaan dan Sumber Daya Konstruksi adalah material baja ringan konstruksi. Baja ringan konstruksi merupakan material utama yang memiliki kelebihan untuk mendukung kekuatan struktural suatu bangunan. Namun demikian, baja ringan konstruksi memiliki banyak jenis atau tipe yang beragam sehingga ketersediaan data dan informasi sumber daya material konstruksi khususnya material baja ringan Konstruksi harus menjadi perhatian bagi seluruh penyelenggara konstruksi mulai dari tahap perencanaan sampai pada pelaksanaan proyek.

Untuk menghimpun data supply baja ringan konstruksi,



Direktorat Kelembagaan dan Sumber Daya Konstruksi berkolaborasi dengan Asosiasi Roll Former Indonesia atau yang dikenal dengan ARFI. ARFI merupakan wadah bagi para produsen/ pengusaha di industri manufaktur di bidang *roll forming*, yaitu suatu proses pengerolan dingin dengan tujuan pembentukan suatu baja (lapis paduan *zinc* atau *zinc* dan aluminium serta campuran lainnya) menjadi sebuah produk akhir seperti atap gelombang, genteng metal, rangka atap, rangka plafon dan dinding.

Berdasarkan data terakhir yang dihimpun dari ARFI pada Forum Konsolidasi Rantai Pasok Material dan Peralatan Konstruksi pada 17 September 2020, diketahui terdapat 15 produsen baja ringan konstruksi yang tergabung dalam ARFI dengan kapasitas produksi yang dapat dilihat pada Tabel 1 berikut.

Tabel 1 Daftar Produsen dan Kapasitas Produksi Produsen Baja Ringan Konstruksi

No	Produsen	Kapasitas (Ton/Tahun)
1	ADEHA METALINDO, PT (PMDN)	495,000
2	ALSUN SUKSESINDO, PT, (PMDN)	132,552
3	BUMI LESTARI KARYA PERKASA, PT (PMDN)	176,620
4	CAHAYA BENTENG MAS, PT (PMDN)	1,412,400
5	INDOUTAMA METAL WORKS, PT (PMDN)	495,000
6	KEPUH KENCANA ARUM, PT (PMDN)	671,580
7	LINTAS WAHANA ABADI SEJAHTERA, PT (PMDN)	75,600
8	MAJAMAKMUR SUKSESMANDIRI, PT (PMDN)	106,800
9	NS BLUESCOPE LYSAGHT INDONESIA, PT (PMA)	1,335,000
10	PROMETAMA SARANA GRAHA, PT (PMDN)	7,200
11	PUTRA INTI KENCANA, PT (PMDN)	45,000
12	SABE INDONESIA, PT (PMDN)	393,000
13	SURYAMAS MEGAH STEEL, PT (PMDN)	36,600
14	TATA LOGAM LESTARI, PT (PMDN)	1,860,000
15	UTOMODECK METAL WORKS, PT (PMDN)	596,364

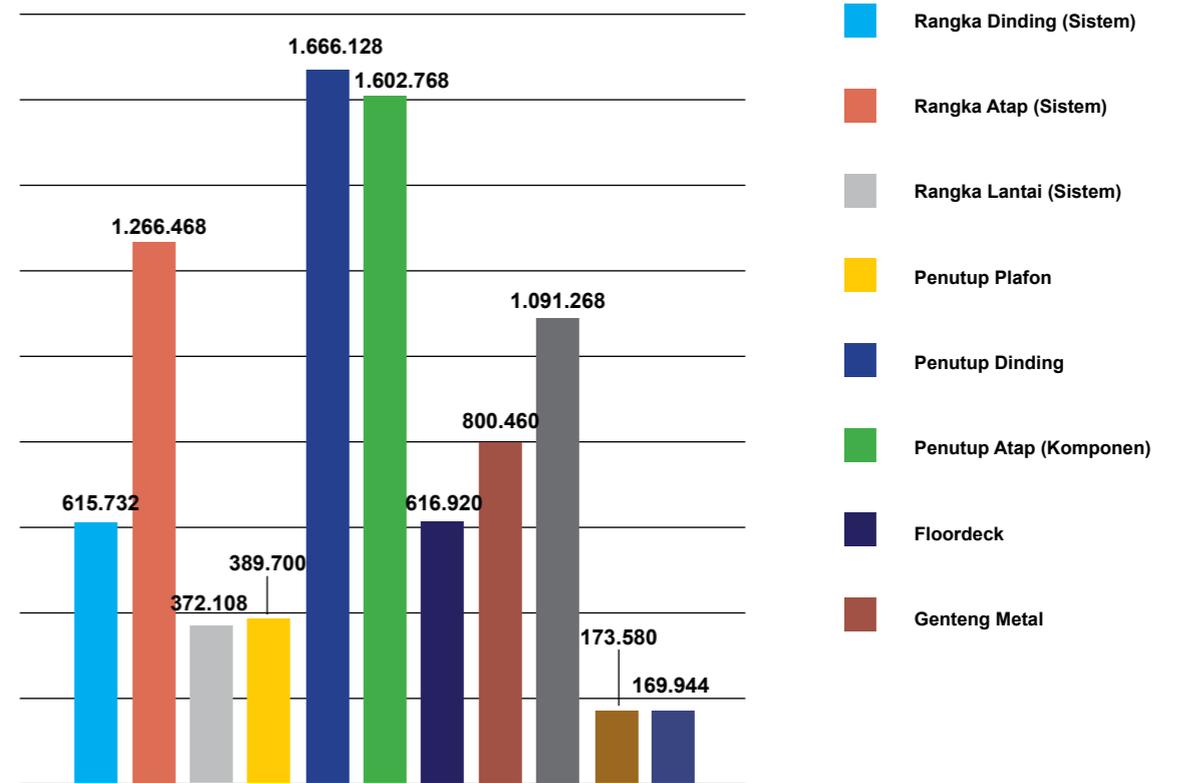
Sumber: ARFI, 2020

Sedangkan untuk kapasitas produksi baja ringan konstruksi secara keseluruhan yang tercatat oleh ARFI adalah sebesar 8,7 Juta ton/tahun. Jika

dilihat berdasarkan tipe atau jenisnya kapasitas produksi baja ringan konstruksi yang disajikan dalam Gambar 1 sebagai berikut.

Di sisi lain, kebutuhan baja ringan konstruksi nasional terus mengalami peningkatan sejak tahun 2014. Hal ini dipicu oleh program pembangunan

## PRODUKSI TON



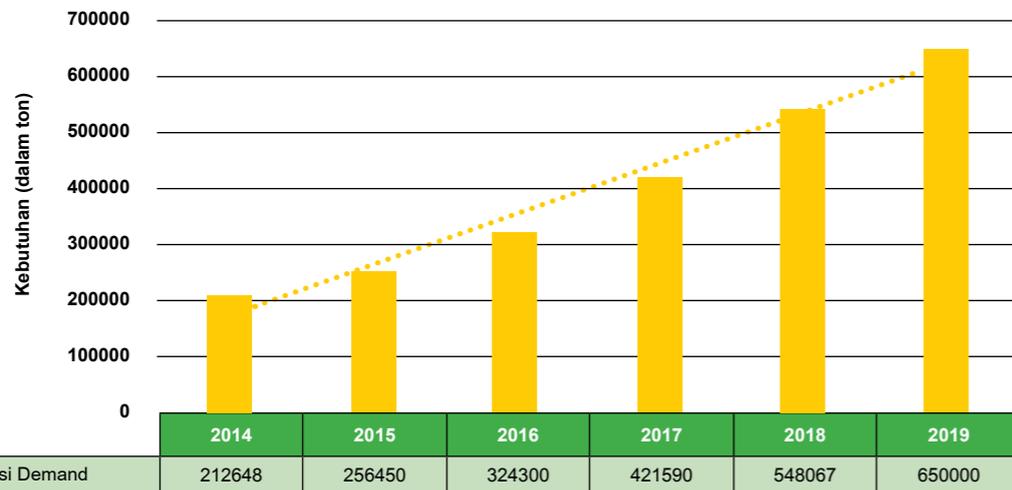
Sumber: Katalog Produk Baja Ringan Konstruksi - Kementerian PUPR, 2018

Gambar 1 Proyeksi Konsumsi Baja Nasional pada Masa Pandemi Covid-19

infrastruktur nasional dan semakin dibatasinya material kayu. Dari tahun ke tahun kebutuhan baja ringan konstruksi meningkat rata-rata sebesar 25% per tahun. Data kebutuhan baja ringan konstruksi secara Nasional dari tahun 2014-2019 disajikan pada Gambar 2 dibawah ini.

sudah memiliki SNI. Di sisi lain, penyalahgunaan baja jenis Boron yang seharusnya jenis ini umumnya digunakan untuk keperluan otomotif, namun digunakan keperluan konstruksi semakin marak dilapangan karena dapat diimpor tanpa bea masuk dan SNI.

Sehingga dengan adanya kebijakan tersebut akan berdampak keadaan pasar yang melindungi produsen-produsen dalam negeri yang telah memenuhi SNI. Selain itu, penyusunan informasi dan database yang akurat, komprehensif, dan valid, baik dari sisi supply dan demand material



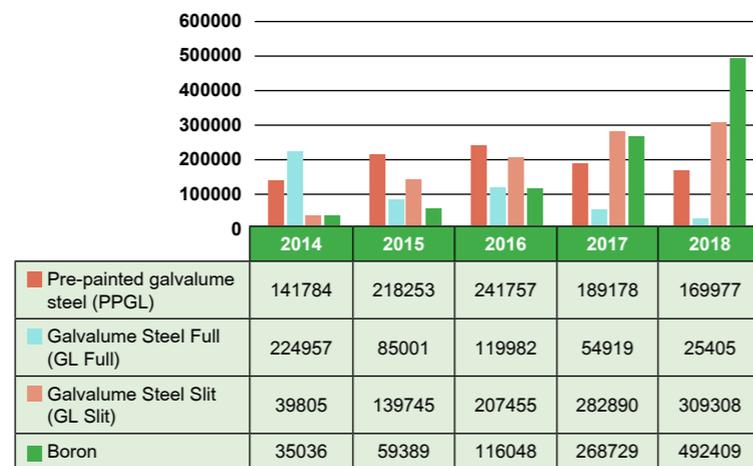
Sumber: Data ARFI, September 2019

Gambar 2 Kebutuhan Baja Ringan Konstruksi Nasional Tahun 2014-2019

Terlepas dari kapasitas produksi sebesar 8,7 juta ton/tahun, jika dilihat pada Gambar 3 dibawah ini, ARFI mencatat baja ringan konstruksi, khususnya bahan baku yakni baja lapis aluminium seng, masih diimpor dalam pemenuhan kebutuhannya. Sejak 2014 hingga 2018 impor terus meningkat, terutama bahan baku jenis Boron yang pada tahun 2018 impornya meningkat 83% dari tahun sebelumnya.

Sehingga pemberlakuan SNI Baja Ringan Profil, SNI 8399:2017, secara wajib merupakan peluang dan keharusan bagi para pemangku kepentingan (*stakeholder*) terkait, mulai dari Kementerian Perindustrian hingga asosiasi terkait baja ringan konstruksi.

baja ringan konstruksi diperlukan untuk penguatan sistem rantai pasok dimana akan memberikan gambaran secara komprehensif dan menyeluruh sebagai *baseline* dalam pengambilan kebijakan rantai pasok material baja ringan konstruksi.



Sumber: Data ARFI, September 2019

Gambar 3 Impor Baja Lapis Aluminium Seng

Dalam pengelolaan material baja ringan konstruksi, masuknya impor bahan baku dan produk baja ringan konstruksi yang tidak bersertifikat SNI 8399:2017 dari Republik Rakyat Tiongkok, Vietnam, serta beberapa Negara lain dengan harga yang lebih murah juga memperburuk keadaan pasar baja ringan konstruksi dalam negeri karena dapat menghantam produsen-produsen lokal yang

# PERKUATAN ASSESOR KOMPETENSI DALAM RANGKA SERTIFIKASI TENAGA KERJA KONSTRUKSI

Oleh: Patmasari Anggaraningsih, ST, M.Eng



Saat ini, secara global, kita semua dihadapkan pada *Global Mega Trend 2045*. Salah satu diantaranya adalah era revolusi industri 4.0 dengan berkembangnya teknologi *big data*, *artificial intelligence* atau *internet of things*.

**TANTANGAN** lainnya yang kita hadapi adalah salah satu Visi Indonesia 2020-2024, selain pembangunan infrastruktur yaitu pembangunan sumber daya manusia. Pembangunan infrastruktur dan pembangunan sumber daya manusia adalah dua hal yang saling mengisi. Membangun infrastruktur di negara sebesar ini bukanlah pekerjaan yang mudah. Membangun infrastruktur yang berkualitas tidak akan mungkin terlaksana tanpa didukung oleh sumber daya manusia yang berkualitas. Bahkan dapat dikatakan keberhasilan suatu negara ditentukan oleh keberhasilan pembangunan manusia Indonesia yang berkualitas.

tenaga kerja konstruksi untuk bersertifikat serta kepada pengguna dan penyedia jasa untuk memperkerjakan tenaga kerja konstruksi bersertifikat. Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 mengamanatkan bahwa sertifikat kompetensi kerja diperoleh melalui proses uji kompetensi sesuai dengan standar kompetensi kerja. Dalam memperoleh pengakuan atas kompetensi yang dimilikinya tidak serta merta diperoleh dengan cuma-cuma, atau hanya memenuhi syarat *portofolio* semata, namun harus melalui proses uji kompetensi yang benar sesuai dengan standar kompetensi.

Salah satu faktor yang berkaitan dengan aktivitas konstruksi di Indonesia adalah kurangnya sumber daya manusia yang handal. Kurangnya sumber daya manusia yang kompeten menjadi salah satu faktor terjadinya kecelakaan kerja dalam proses pembangunan konstruksi. Kompetensi tenaga kerja konstruksi dinyatakan dengan sertifikat kompetensi. Namun, saat ini tenaga kerja konstruksi yang bersertifikat kurang dari 10% (sepuluh persen) saja. Tantangan utama dalam pembangunan infrastruktur saat ini adalah peningkatan kompetensi dan SDM konstruksi yang kompetitif. Industri konstruksi mutlak membutuhkan sumber daya manusia jasa konstruksi yang kompeten untuk memenuhi *gap* tenaga kerja konstruksi bersertifikat. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi mengamanatkan kewajiban kepada setiap

Banyak menjadi pertanyaan kepada kita semua, mengapa sertifikasi kompetensi kerja ini dibutuhkan? Apa perlunya tenaga kerja kita memiliki sertifikat? Kepemilikan sertifikat diharapkan dipahami tidak semata-mata melaksanakan kewajiban atas regulasi yang berlaku, namun lebih dari itu. Sertifikasi merupakan suatu pengakuan terhadap tenaga kerja yang memiliki aspek *knowledge*, *skill*, dan *attitude* sesuai dengan standar kompetensi. Dengan demikian sertifikat ini memastikan bahwa seorang tenaga kerja terjamin kredibilitasnya dalam melakukan suatu pekerjaan yang menjadi tugas dan tanggung jawabnya.

Lalu menjadi pertanyaan kita terhadap *statement* di atas adalah siapa yang berhak menyatakan bahwa tenaga kerja tersebut kompeten?! Salah satu unsur yang berperan dalam pelaksanaan uji kompetensi adalah

asesor. Asesor berhak melakukan penilaian kompetensi kepada peserta berdasarkan kompetensi dan kriteria yang ditetapkan sesuai standar kompetensi yang telah ditetapkan. Dalam uji kompetensi, asesor menilai dan menyatakan seseorang layak dinyatakan kompeten atau belum kompeten di bidangnya. Dalam proses *assessment* atau uji kompetensi, seorang asesor bertugas untuk *collecting evidence* atau mengumpulkan bukti-bukti kompetensi yang dimiliki oleh tenaga kerja konstruksi melalui ujian, observasi atau wawancara.

Uji kompetensi dilakukan oleh asesor yang telah memiliki tanda pengakuan berupa sertifikat atau lisensi untuk melakukan asesmen. Asesor harus memahami prosedur pelaksanaan uji kompetensi. Idealnya, seorang asesor harus menguasai kompetensi bidang yang akan diasesnya, hal ini dibuktikan dengan kepemilikan sertifikat pada bidang tersebut. Dengan hal ini diharapkan setiap tahapan dalam rangka *collecting evidence* yang dilakukan kepada peserta dapat dilakukan dengan mudah dan lebih efisien. Proses pengumpulan bukti, penilaian yang dilakukan asesor serta *judgement* lain yang dilakukan oleh asesor semaksimal mungkin dilakukan secara obyektif sesuai dengan standar kompetensi yang ada.

Salah satu kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan uji kompetensi dan sertifikasi adalah jumlah asesor yang terbatas dan tidak merata. Berdasarkan data yang dimiliki oleh Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi, saat ini jumlah asesor yang terdaftar di Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi tidak kurang dari 2000 asesor yang tersebar di seluruh provinsi di Indonesia. Berdasar dari data tersebut, hampir 50% (lima puluh persen) asesor berada di pulau Jawa. Jumlah tersebut masih didominasi di wilayah Pulau Jawa, sebanyak

”

Kita dihadapkan tantangan untuk menjawab gap jumlah tenaga kerja konstruksi bersertifikat.

475 asesor kompetensi berada di wilayah Balai Jasa Konstruksi Wilayah III Jakarta, dan sebanyak 682 asesor kompetensi di lingkup wilayah Balai Jasa Konstruksi Wilayah IV Surabaya.

Kita dihadapkan tantangan untuk menjawab *gap* jumlah tenaga kerja konstruksi bersertifikat. Menjawab tantangan tersebut, kita harus benar-benar mempersiapkan unsur-unsur dalam pelaksanaan uji sertifikasi, salah satunya mempersiapkan asesor atau menambah jumlah asesor kompetensi untuk tenaga kerja konstruksi serta menjalin harmonisasi dengan lembaga-lembaga lain untuk mensinergikan sertifikasi tenaga kerja konstruksi. Berkaitan dengan asesor kompetensi tenaga kerja konstruksi, penyetaraan asesor di lingkup Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi (LPJK) dan di lingkup Badan Nasional Sertifikasi Profesi (BNSP) merupakan salah satu prioritas. Dengan adanya penyetaraan seperti ini, pelaksanaan sertifikasi akan terintegrasi secara nasional seperti yang diamanatkan dalam sistem regulasi yang berlaku saat ini.

Berkaitan dengan penyetaraan asesor, Balai Jasa Konstruksi Wilayah telah melaksanakan *Recognition Current Competency (RCC)* dengan menggandeng Badan Nasional Sertifikasi Profesi (BNSP). Sebanyak 600 *assessor*

telah mengikuti kegiatan ini. Sasaran dari *Recognition Current Competency* asesor kompetensi ini adalah asesor yang telah terdaftar di Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi namun belum mengikuti pembekalan atau memiliki sertifikat dari Badan Nasional Sertifikasi Profesi. RCC juga bertujuan melakukan *upgrading* kemampuan yang dimiliki oleh para asesor agar mendapatkan informasi yang lebih *up to date* terkait format sertifikasi dan metode *collecting evidence* kepada peserta. Dalam pelaksanaan kegiatan RCC asesor kompetensi diberikan penyegaran terhadap perangkat *asesmen* dengan merencanakan aktivitas dan proses asesmen (*Plan Activity and Assessment Process*), melaksanakan asesmen (*Implement Assessment*), dan validasi asesmen (*Validating Assessment*). Pelaksanaan uji kompetensi kedepannya akan dilaksanakan oleh Lembaga Sertifikasi Profesi yang dapat dibentuk oleh asosiasi terakreditasi maupun lembaga pendidikan dan pelatihan kerja. Ini adalah sebuah momentum bagi para asesor untuk merapat dan berperan aktif pada uji kompetensi.

Saat ini proses pelaksanaan sertifikasi khususnya dalam masa pandemi seperti saat ini dapat dilakukan secara daring, baik dengan wawancara melalui aplikasi, maupun rekaman video praktek. Pesatnya perkembangan teknologi, memberikan warna pada metode pelaksanaan *assessment*. Namun satu hal yang tidak bisa kita abaikan adalah peranan penting seorang asesor. Bagaimanapun juga, asesor adalah aset. Keberadaan asesor tidak dapat tergantikan. Ketajaman dan kecermatan seorang asesor merupakan sebuah *brainware* yang sangat dibutuhkan dalam penilaian, untuk itu pengetahuan asesor harus selalu *up to date* agar metode dan penilaian kompetensi seseorang dapat dipertanggungjawabkan.\*

## Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) Pada Penyelenggaraan Infrastruktur Demi Terciptanya Zero Accident

Oleh: Kimron Manik, Brawijaya, Niken Dwi Pramesti

Pembangunan Infrastruktur yang sedang gencar dilaksanakan Pemerintah tidak bisa dipungkiri masih menghadapi berbagai risiko.

**SALAH** infrastruktur satu risiko yang mungkin terjadi adalah kecelakaan konstruksi, yang diakibatkan oleh berbagai factor diantaranya seperti : kelalaian manusia, kesalahan perencanaan/perancangan, kesalahan metode pelaksanaan, ketidaklaikan fungsi peralatan, penggunaan material berbahaya, penanganan material yang tidak tepat dan banyak hal lainnya.

Potensi terjadinya kecelakaan dapat dimulai dari tahap perencanaan-perancangan-pemilihan konstruksi hingga penyelesaian pekerjaan. Melihat tingginya dampak yang ditimbulkan dari kecelakaan di proyek konstruksi, maka aspek keselamatan harus menjadi perhatian utama bagi semua pihak. Pemerintah dituntut harus membangun infrastruktur lebih banyak, lebih cepat, lebih berkualitas, dengan selamat, tidak ada kerusakan, tidak ada kesalahan, dan tidak ada kecelakaan.

Hal inilah yang melatarbelakangi Kementerian PUPR melakukan upaya transformasi regulasi terkait Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3). Regulasi semula yang hanya mengatur terkait keselamatan tenaga kerja, kemudian diintegrasikan menjadi suatu aturan yang komprehensif yang mengatur keselamatan konstruksi dimulai dari tahapan pengkajian, perencanaan, perancangan, pelaksanaan konstruksi hingga pembongkaran dan pembangunan kembali yang selanjutnya disebut Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) yang diatur dalam Peraturan Menteri PUPR Nomor 21 Tahun 2019.

SMKK merupakan pemenuhan Standar Keamanan, Keselamatan, Kesehatan dan Keberlanjutan (Standar K4) yang menjamin keselamatan keteknikan, keselamatan

dan kesehatan tenaga kerja (K3), keselamatan publik, dan keselamatan lingkungan. Untuk dapat memitigasi kecelakaan konstruksi tersebut, sangat penting menerapkan SMKK pada seluruh tahapan pembangunan infrastruktur. Lalu bagaimana caranya?

### Tahap Pengkajian dan Perencanaan.

Pada tahap ini, pengguna jasa perlu menyusun Rancangan Konseptual SMKK. Apakah pengguna harus kerja sendiri? Tidak. Pengguna dapat meminta bantuan Konsultan Pengkajian dan Konsultan Perencanaan. Muatan dari Rancangan Konseptual SMKK berupa data umum proyek, dan identifikasi keselamatan konstruksi mulai dari aspek lokasi, lingkungan, sosial ekonomi serta dampak lingkungan, deskripsi awal dan rekomendasi teknis.

### Tahap Perancangan

Apa bedanya perencanaan dan perancangan? pada tahap perancangan sudah muncul *Detailed Engineering Design (DED)* dan estimasi harganya dan pengguna jasa dibantu oleh konsultan perancangan harus menyusun dokumen Rancangan Konseptual SMKK yang tentunya lebih detail dibandingkan dengan rancangan konseptual SMKK tahapan pengkajian dan perencanaan. Adapun muatan substansinya antara lain pernyataan pertanggungjawaban, metode pelaksanaan, identifikasi bahaya, pengendalian risiko dan penetapan risiko pekerjaan, rancangan panduan keselamatan, biaya keselamatan dan kebutuhan personil.

### Tahap Pemilihan Penyedia Jasa

Dalam tahap ini, Penyedia jasa harus melampirkan dokumen Rencana Keselamatan Konstruksi (RKK) berdasarkan uraian pekerjaan, identifikasi bahaya, dan

penetapan risiko terkait Keselamatan Konstruksi pada Pekerjaan Konstruksi yang telah disusun oleh Pejabat Pembuat Komitmen (PPK). Lalu, Apa itu dokumen RKK? RKK adalah dokumen lengkap rencana penerapan SMKK dan merupakan satu kesatuan dengan dokumen kontrak. RKK ini akan digunakan dalam evaluasi teknis dan evaluasi harga dalam menentukan pemenang penyedia jasa. Selain itu, Pokja harus memastikan bahwa PPK harus sudah memasukkan biaya penerapan SMKK ke dalam Harga Perkiraan Sendiri (HPS).

**Tahap Pelaksanaan Konstruksi**

Di tahap ini, RKK dibahas oleh penyedia jasa dan disetujui oleh pengguna jasa pada saat *Pre Construction Meeting (PCM)*. Dokumen RKK sendiri terdiri dari 5 (elemen), meliputi:

- a. Kepemimpinan dan Partisipasi Pekerja dalam Keselamatan Konstruksi, meliputi komitmen pimpinan untuk menjalankan dan melibatkan seluruh tingkatan pekerja dalam penerapan SMKK pada pekerjaan konstruksi, Kebijakan dikomunikasikan kepada seluruh pemangku kepentingan, Forum diskusi dengan pekerja, pembentukan Unit Keselamatan Konstruksi (UKK) untuk mengawasi penerapan SMKK secara komprehensif dan menyeluruh pada setiap pekerjaan konstruksi yang bersifat independen. Di sisi lain, dalam rangka terciptanya *zero accident*, pimpinan penyedia jasa berkomitmen untuk memastikan bahwa seluruh pelaksanaan konstruksi:
  - (1) memenuhi ketentuan keselamatan konstruksi;
  - (2) menggunakan tenaga kerja kompeten bersertifikat;
  - (3) menggunakan peralatan yang memenuhi standar kelaikan;
  - (4) menggunakan material yang memenuhi standar mutu;
  - (5) menggunakan teknologi yang memenuhi standar kelaikan;

- (6) melaksanakan SOP yang berlaku;
  - (7) memenuhi 9 (Sembilan) komponen biaya penerapan SMKK.
- b. Perencanaan keselamatan konstruksi, dilakukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan atau kejadian yang tidak diinginkan. Perencanaan keselamatan konstruksi dilaksanakan oleh Penanggung Jawab Keselamatan Konstruksi dengan melakukan proses Identifikasi Bahaya, Penilaian Risiko, dan Pengendaliannya (IBPRP), serta menyusun rencana tindakan.
  - c. Dukungan Keselamatan Konstruksi, upaya pembudayaan keselamatan konstruksi yang mencakup sumber daya, kompetensi daftar personel pelaksana pekerjaan konstruksi yang dibuktikan dengan sertifikat kompetensi, Kepedulian pimpinan, dalam hal program pembinaan budaya Keselamatan Konstruksi melalui pelatihan dan sosialisasi budaya keselamatan konstruksi, Komunikasi, dan Informasi terdokumentasi, bahwa seluruh pekerjaan harus memiliki informasi terkait dengan pengendalian pekerjaan yang terdokumentasi.
  - d. Operasi dan Keselamatan Konstruksi, dengan perencanaan dan pengendalian operasi pada seluruh tahapan pekerjaan konstruksi melalui prosedur dan/atau instruksi kerja, penyusunan *job safety analysis (JSA)*, pemberian izin kerja, pengamanan lingkungan kerja, kesiapan dan tanggapan kondisi darurat.
  - e. Evaluasi Kinerja Keselamatan, melalui pemantauan dan evaluasi dalam bentuk audit, inspeksi, hingga patroli keselamatan konstruksi, tinjauan manajemen, serta peningkatan kinerja keselamatan konstruksi.

Namun, bilamana terjadi perubahan desain maupun metode pekerjaan, dokumen RKK dimutakhirkan sesuai dengan perubahan yang dilakukan.

Sementara itu, pada tahapan ini, Konsultan Pengawas atau Manajemen Konstruksi (MK) juga wajib menyusun RKK Konsultansi, yang muatannya harus memenuhi 5 (lima) elemen SMKK.

**Tahap Penyelesaian Pekerjaan**

Penerapan SMKK dalam tahapan serah terima pekerjaan dilakukan pada *Project Hand Over (PHO)* sampai *Final Hand Over (FHO)*. Setelah PHO pekerjaan SMKK diterapkan dalam pengoperasian dan pemeliharaan. Dalam Pengoperasian dan Pemeliharaan, Pengguna Jasa harus merujuk pada hasil perancangan yang telah dimutakhirkan. Panduan keselamatan operasi dan pemeliharaan konstruksi bangunan yang sudah memperhitungkan Keselamatan Konstruksi yang disusun oleh Penyedia Jasa Pekerjaan Konstruksi berdasarkan hasil pelaksanaan rancangan dan dokumen SMKK yang dimutakhirkan.

Sementara itu, guna memperkuat pendampingan dan pengawasan terhadap keselamatan konstruksi, pada tahun 2018 dibentuk suatu Komite Keselamatan Konstruksi yang beranggotakan dari Internal Kementerian PUPR, Pakar/Praktisi, serta Tenaga Ahli swasta dan perguruan tinggi. Komite ini bertugas untuk melakukan rekomendasi atas pendampingan, pemantauan dan evaluasi, serta investigasi bila terjadi kecelakaan konstruksi. Pembentukan Komite ini merupayakan salah satu upaya Kementerian PUPR dalam melakukan mitigasi risiko kecelakaan konstruksi.

Kedepannya, masih perlu upaya pembinaan penerapan SMKK meliputi penyusunan petunjuk teknis SMKK agar pengguna maupun penyedia jasa lebih mudah dalam memahami SMKK, melakukan sosialisasi, bimbingan teknis, serta pendampingan terkait SMKK serta pengembangan penerapan kerjasama dan kolaborasi dalam penerapan SMKK dengan Pemerintah Daerah, Asosiasi, hingga Badan Usaha.

# Manajemen Risiko PADA PROYEK KONSTRUKSI

Oleh: Patmasari Anggaraningsih, ST, M.Eng

Pembangunan infrastruktur masih menjadi motor penggerak utama perekonomian dan sektor-sektor lainnya di Indonesia.



SAAT ini, pemerintah sedang giat menggerakkan pembangunan infrastruktur sebagai triger pembangkit sektor pariwisata khususnya di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) atau Destinasi Pariwisata Super Prioritas (DPSP), seperti Kawasan Danau Toba, Borobudur, Kuta Mandalika, Labuan Bajo, dan Likupang. Selain itu, infrastruktur juga menjadi motor penggerak dalam rangka pemulihan ekonomi nasional dengan berfokus pada infrastruktur konektivitas, ketahanan sumber daya air, program perumahan dan permukiman, dan pengembangan kawasan. Masih segar beberapa pekan yang lalu, telah diadakan penandatanganan kontrak paket seleksi dini Kementerian PUPR Tahun Anggaran 2021 yang disaksikan secara virtual oleh Presiden Joko Widodo. Deskripsi di atas menandakan bahwa betapa infrastruktur

telah memiliki peranan yang sangat vital sebagai pembangkit dan pertumbuhan ekonomi nasional.

Masifnya pembangunan infrastruktur di Indonesia saat ini, harus diikuti dengan tata kelola yang baik. Penerapan manajemen yang baik diharapkan dapat memberikan hasil yang maksimal dari segi biaya, mutu, dan waktu. Banyaknya proyek infrastruktur yang begitu banyak dan hampir merata di seluruh negeri yang patut kita waspadai adalah risiko yang mungkin terjadi pada pelaksanaan proyek tersebut. Proyek konstruksi dikenal dengan tingginya risiko dan banyaknya kecelakaan kerja yang terjadi. Menyikapi risiko-risiko yang mungkin terjadi terutama dalam proyek konstruksi perlu dilakukan manajemen dalam mengelola risiko tersebut.

Risiko dapat memberikan pengaruh terhadap produktivitas, kinerja, kualitas dan batasan biaya dari proyek. Risiko pada proyek konstruksi bagaimanapun juga tidak dapat dipungkiri akan terjadi, tidak juga dapat dihilangkan tetapi dapat dikurangi. Para pelaku dalam industri konstruksi sekarang ini makin menyadari akan pentingnya memperhatikan permasalahan risiko pada proyek-proyek yang ditangani, karena kesalahan dalam memperkirakan dan menangani risiko akan menimbulkan dampak negatif, baik langsung maupun tidak langsung pada proyek konstruksi. Risiko dapat menyebabkan penambahan biaya, ketepatan waktu penyelesaian, mutu yang tidak sesuai, bahkan yang paling tinggi yaitu terkait keselamatan konstruksi itu sendiri.

Secara umum, kemungkinan terjadinya risiko dalam proyek konstruksi dapat terjadi pada berbagai aspek, seperti aspek manajemen, teknis, dan aspek lainnya. Kurang tepatnya perencanaan terkait biaya, mutu, dan waktu, kurangnya tenaga kerja sesuai kompetensinya, ketersediaan material yang sesuai spesifikasi, pemanfaatan teknologi, dan investasi merupakan contoh dimana risiko bisa terjadi. Oleh karena banyaknya risiko-risiko dalam

proyek konstruksi yang mungkin terjadi, maka penting untuk dilakukan suatu pengelolaan terhadap risiko agar kerugian bisa diminimalisir atau bahkan dapat dihindari. Manajemen risiko ini dilakukan dengan pendekatan dengan memahami, mengidentifikasi, dan mengevaluasi risiko yang mungkin terjadi pada suatu proyek konstruksi.

Manajemen risiko dimulai dengan mengidentifikasi risiko yang mungkin terjadi. Dengan adanya manajemen risiko, diperoleh strategi alternatif yang dapat dilakukan dengan menghindari terjadinya risiko, mencegah risiko, mengurangi kerugian, dan mentransfer risiko. Suatu contoh yang sering kita jumpai pada proyek konstruksi adalah manajemen risiko pada keselamatan dan kesehatan kerja. Dalam implementasinya, sistem manajemen K3 Konstruksi adalah suatu bentuk pengejawantahan dari manajemen risiko.

Manajemen risiko pada K3 konstruksi diawali dengan mengidentifikasi potensi bahaya, menganalisis potensi bahaya berdasarkan probabilitasnya, melakukan evaluasi dan tindak lanjut dalam mengeliminasi potensi bahaya tersebut. Identifikasi bahaya bertujuan

untuk mengetahui kemungkinan terjadinya potensi risiko. Risiko yang mungkin timbul merupakan faktor intrinsik yang melekat dan mempunyai potensi untuk menimbulkan kerugian terhadap segala sesuatu termasuk situasi atau tindakan yang berpotensi menimbulkan kecelakaan kerusakan atau gangguan lainnya. Penilaian tingkat risiko pada K3 konstruksi dilakukan dengan mengkombinasikan frekuensi terjadinya risiko dengan tingkat kerusakan yang mungkin ditimbulkan. Setelah diketahui tingkat risiko yang mungkin terjadi, selanjutnya dapat dilakukan pengendalian terhadap risiko.

Identifikasi risiko sejak awal dinilai merupakan langkah yang tepat karena dapat membantu seluruh pihak yang terlibat dalam proyek konstruksi untuk mengurangi risiko bahaya serta kerugian yang akan timbul. Pada proyek konstruksi yang dilakukan secara masif seperti saat ini, implementasi manajemen risiko adalah sebuah keniscayaan. Akan menjadi sia-sia bila pengetahuan terkait manajemen risiko ini hanya berakhir pada bangku diklat, bimbingan teknis, atau selebar sertifikat tanpa implementasi dan tanpa komitmen dari top management.

Pekerjaan konstruksi merupakan kegiatan yang tak pernah surut. Hal ini karena kita terus berkembang dan terus membangun. Sekalipun disinyalir terdapat banyak risiko, proyek konstruksi tetap menjadi tulang punggung pembangunan, karena terkait dengan kepentingan konektivitas, perumahan permukiman, ketahanan sumber daya air yang memiliki peran vital untuk kehidupan sekaligus tulang punggung perekonomian. Oleh karena itu, sekecil apapun risiko yang mungkin terjadi dapat diminimalisir dengan manajemen risiko yang benar.\*



## IMPROVING SAFETY CULTURE FOR BETTER OF LIFE Promosi Budaya Keselamatan Konstruksi Pada PT.Wika

oleh Niken Dwi Pramesti

Budaya keselamatan konstruksi mungkin masih terdengar asing di beberapa kalangan masyarakat jasa konstruksi.

**KEBANYAKAN** ini pihak selama ini mungkin lebih mengenal dengan istilah budaya K3. Lalu apa itu budaya keselamatan konstruksi? Bagaimana bedanya dengan budaya K3 yang selama ini sering digaungkan oleh masyarakat jasa konstruksi? Kemudian bagaimana membudayakan keselamatan konstruksi menjadi bagian dari etos kerja?

Istilah keselamatan konstruksi muncul pada tahun 2019 berdasarkan Peraturan Menteri PUPR Nomor 21 Tahun 2019, tentang Pedoman Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi atau biasanya disebut dengan SMKK. Penerapan SMKK merupakan bagian dari sistem manajemen pelaksanaan Pekerjaan Konstruksi dalam rangka menjamin terwujudnya Keselamatan Konstruksi. Ke-

selamatan Konstruksi itu sendiri diartikan segala kegiatan keteknikan untuk mendukung Pekerjaan Konstruksi dalam mewujudkan pemenuhan Standar Keamanan, Keselamatan, Kesehatan dan Keberlanjutan (Standar K4) yang menjamin keselamatan keteknikan, keselamatan dan kesehatan tenaga kerja (K3), keselamatan publik, dan keselamatan lingkungan, sehingga jelas bahwa istilah K3 tidaklah hilang melainkan merupakan bagian dari SMKK ini.

Dengan maraknya terjadi kecelakaan konstruksi, potensi terjadi kecelakaan konstruksi maupun kegagalan bangunan dapat dimulai dari tahap perencanaan-perancangan-pemilihan konstruksi hingga penyelesaian pekerjaan. Untuk dapat memitigasi kecelakaan konstruksi dan kegagalan bangunan tersebut, sangat penting





menerapkan SMKK pada seluruh tahapan pembangunan infrastruktur. Penerapan SMKK dilakukan untuk pemenuhan terhadap aspek keselamatan konstruksi, sehingga tujuan SELAMAT UNTUK SEMUA dapat tercapai tanpa mengorbankan mutu pekerjaan dan keselamatan pekerja.

Dalam menyikapi kejadian kecelakaan konstruksi dan kegagalan bangunan yang terjadi, tingkat *safety culture maturity* di Indonesia masih berada pada level reaktif. Peningkatan pembudayaan keselamatan konstruksi perlu didorong dari level reaktif menuju *level resilient* dengan upaya sebagai berikut:

- a. Meningkatkan manajemen proses, melalui penyusunan Standar/Prosedur, Tahapan pekerjaan, dan Metode kerja pada tiap-tiap pekerjaan secara jelas dan terperinci, dengan memasukkan unsur *man, machine material, method*, keselamatan konstruksi termasuk pengendalian vendor dan subkon;
- b. Menyusun Mitigasi resiko dalam identifikasi bahaya, penilaian, risiko, dan pengendalian dengan memasukkan aspek risiko keselamatan konstruksi yaitu terhadap pekerja, Aset/Konstruksi, publik dan Lingkungan;

- c. Investigasi kecelakaan, adalah investigasi yang komprehensif tentang keandalan/*reliability* suatu proyek.
- d. Komunikasi, dengan bentuk alur koordinasi meliputi pertemuan rutin untuk mengadakan penjelasan informasi terkait keselamatan konstruksi secara periodik keseluruhan tingkatan pekerja, dalam bentuk *safety morning, toolbox meeting, construction safety meeting*.
- e. Komitmen, komitmen pimpinan untuk menjalankan dan melibatkan seluruh tingkatan pekerja dalam penerapan SMKK pada pekerjaan konstruksi.
- f. Penghargaan (*rewards*), diberikan kepada unit yang menerapkan SMKK secara komprehensif. Pemberian penghargaan ini merupakan ajang motivasi antar pelaksana agar mampu menerapkan SMKK pada setiap pekerjaan konstruksi.

PT. WIKa merupakan perusahaan *Engineering Procurement & Construction (EPC)* terbesar di Indonesia yang berdiri sejak tahun 1960. Segmen usaha WIKa terbagi menjadi lima, yakni Industri, Infrastruktur dan Gedung, Energi dan *Industrial Plant*, Reali

dan Properti serta Investasi. Hingga tahun 2020, WIKa telah memiliki sebanyak 6 (enam) anak perusahaan. Dalam menjalankan bisnisnya, WIKa senantiasa menempatkan Keselamatan dan Kesehatan dan Lingkungan (K3L) sebagai prioritas. Untuk menanamkan budaya keselamatan konstruksi di seluruh lapisan manajemen, WIKa turut mengadakan program rutin berupa Forum K3 pada setiap tahunnya. Kegiatan ini dilatarbelakangi karena masih belum masifnya budaya keselamatan konstruksi di WIKa group, belum meratanya pemahaman keselamatan konstruksi di seluruh lapisan manajemen, meningkatkan kesadaran keselamatan konstruksi sebagai tanggung jawab masing-masing individu, mendorong pelaksanaan komitmen dan meningkatkan budaya keselamatan konstruksi di lingkungan kerja, persaingan dunia konstruksi yang semakin ketat, serta harus membangun *zero fatality* di seluruh proyek WIKa dalam rangka meningkatkan produktivitas untuk menunjang keberhasilan visi WIKa 2030.

Pada kesempatan ini, Direktur Jenderal Bina Konstruksi, Bapak Ir. Widiyanto Trisasongko, Dipl. HE memberikan pemahaman terkait budaya

keselamatan konstruksi kepada seluruh lapisan manajemen WIKa. Acara ini dilaksanakan secara daring melalui aplikasi *zoom meeting* dan dihadiri oleh lebih dari 100 peserta yang berasal dari 6 (enam) anak perusahaan PT. WIKa serta turut dihadiri oleh Direktur Utama PT. WIKa, yaitu Bapak Agung Budi Waskito. Dalam kegiatan ini disampaikan bahwa budaya keselamatan atau *safety culture* tidak bisa dibentuk oleh satu individu saja, melainkan harus melibatkan semua orang yang ada di dalam organisasi atau perusahaan. Budaya berkeselamatan harus dilaksanakan oleh seluruh sumber daya yang ada, pada seluruh tingkatan dan tidak hanya berlaku untuk pekerja saja. Adapun beberapa manfaat dalam menerapkan budaya keselamatan konstruksi, meliputi:

- a. mempercepat jadwal proyek;
- b. menurunkan biaya proyek;
- c. meningkatkan *rate of investment (ROI)* proyek;
- d. meningkatkan nama baik perusahaan;
- e. meningkatkan kualitas proyek.

Sementara itu, salah satu kunci untuk merubah paradigma masyarakat jasa konstruksi terkait budaya berkeselamatan yaitu dengan menerapkan 5 (lima) elemen SMKK, meliputi:

- a. Kepemimpinan dan Partisipasi Pekerja dalam Keselamatan Konstruksi
- b. Perencanaan keselamatan konstruksi
- c. Dukungan Keselamatan Konstruksi,
- d. Operasi dan Keselamatan Konstruksi,
- e. Evaluasi Kinerja Keselamatan.

Budaya keselamatan yang baik dapat membentuk perilaku pekerja terhadap keselamatan konstruksi yang diwujudkan melalui perilaku aman dalam melakukan pekerjaan. Inilah yang menjadi tantangan besar bagi seorang pemimpin Unit Keselamatan Konstruksi (UKK) dalam membangun budaya berkeselamatan di tempat kerja, karena mereka harus mengubah kebiasaan banyak orang. Budaya berkeselamatan dibangun atas komitmen bersama, sis-

tem manajemen keselamatan konstruksi yang mumpuni, dan persepsi bersama yang menekankan pentingnya keselamatan konstruksi, sehingga membentuk kebiasaan budaya berkeselamatan yang berkesinambungan.

Pada akhirnya, konstruksi yang berkeselamatan diukur dengan dimensi penyelesaian tepat biaya, mutu dan waktu, juga ditentukan oleh kinerjanya yang mencakup kehandalan (aspek struktur), berfungsinya bangunan sesuai rencana, dan keselamatan dalam pelaksanaan, serta dapat memberikan manfaat bagi masyarakat. Membangun dengan selamat berarti berupaya sungguh-sungguh dengan disiplin tinggi membudayakan keselamatan konstruksi untuk memastikan bahwa tujuan keselamatan konstruksi tercapai. Dengan komitmen dan budaya berkeselamatan mari kita wujudkan konstruksi yang berkeselamatan untuk mendorong pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan dan demi terciptanya *Zero Accident*. \*





## Peningkatan Sumber Daya Manusia dalam Bidang Konstruksi Layang, Keinginan atau Kebutuhan?

Oleh: Afriandi Pohan, Chairul Salam, Iras Nurlita Fitriani

Pembangunan merupakan hal yang penting bagi sebuah negara. Pembangunan menciptakan kesempatan bagi negara untuk mampu memasok kebutuhan publik, meningkatkan kualitas hidup masyarakat dan mendobrak pertumbuhan ekonomi.

**BAHKAN** ini pembangunan seringkali dijadikan sebagai indikator daya saing sebuah negara. Presiden Jokowi, pada salah satu pidatonya pernah menyampaikan bahwa alasannya menggenjot pembangunan tidak lain adalah untuk meningkatkan daya saing Indonesia di mata global. Untuk mencapai tujuan pembangunan, salah satu aspek terpenting yang tidak bisa kita tinggalkan adalah aspek teknologi konstruksi. Semakin maraknya pembangunan konstruksi, khususnya di sektor konstruksi layang seperti pembangunan *flyover* dan jembatan mendorong terobosan dalam penciptaan teknologi yang memudahkan dan mempercepat proses pembangunannya. Salah satu teknologi konstruksi layang yang saat ini sering digunakan di proyek pembangunan pemerintah adalah dengan menggunakan *launcher gantry*.

Alat *launcher gantry* ini sendiri dapat mengakomodir

pembangunan jembatan dengan memenuhi aspek efisien dan efektif tanpa mengesampingkan aspek keselamatan konstruksi. Namun demikian, tidak jarang kita peroleh informasi masih terdapat beberapa kecelakaan konstruksi layang yang terjadi di Indonesia, salah satunya proyek DDT Kereta Api Manggarai-Jatinegara.

### Kronologis Kecelakaan Konstruksi Proyek DDT Kereta Api Manggarai-Jatinegara

Subuh itu, pada hari Minggu tepat pada tanggal 04 Februari 2018 terjadi kecelakaan kerja konstruksi di paket pembangunan *Double-Double Track* Kereta Api Manggarai-Jatinegara. Komite Keselamatan Konstruksi mendapat perintah untuk melakukan pengecekan terhadap kecelakaan tersebut. Pada pagi hari pukul 10.00, tim Komite Keselamatan Konstruksi beserta tim sekretariat langsung bergegas ke lokasi untuk melihat

dan mengevaluasi kecelakaan yang terjadi. Pada saat kami tiba di lokasi kejadian, kami mendapati bahwa alat *launcher gantry* yang merupakan salah satu teknologi dalam pelaksanaan konstruksi layang sudah roboh. Setelah itu, kami mulai menggali informasi mengenai penyebab dari kecelakaan tersebut. Namun demikian, pada saat di lokasi kejadian kami hanya dapat mengambil informasi berupa dokumentasi foto karena pelaksana atau pekerja yang terlibat di dalam pekerjaan tersebut sedang dimintai keterangan di kantor polisi. Di lokasi kejadian, kami memperoleh informasi bahwa empat tenaga kerja diduga meninggal akibat tertimpa bantalan rel.

Setelah kami mengumpulkan dokumentasi di lapangan, kami bergegas untuk menuju ke kantor polisi tempat para pelaksana tersebut berada. Kami baru mendapatkan ijin untuk menggali keterangan dari para pelaksana konstruksi tersebut pada malam hari. Dari hasil kunjungan kami ke lapangan serta hasil wawancara kami dengan pelaksana lapangan, kami langsung melakukan rapat dengan seluruh anggota tim Komite Keselamatan Konstruksi pada hari senin, tanggal 05 Februari 2018.

Pada saat pelaksanaan rapat pembahasan, kami juga mengundang dari pihak kontraktor dan konsultan pengawas untuk meminta data alat dan metode yang digunakan untuk pekerjaan sehingga kami dapat melakukan analisis secara menyeluruh. Pada prosesnya, untuk mencari penyebab pasti dari kecelakaan, Komite Keselamatan Konstruksi melakukan beberapa kali rapat sehingga didapatkan kesimpulan penyebab dari kecelakaan tersebut adalah disebabkan oleh metode kerja, desain dari dudukan alat *launcher gantry*, serta sistem pengereman dari alat *launcher gantry*. Namun, komite juga menyampaikan waktu kejadian dimana terjadi pada hari libur dan pada



waktu subuh hari juga dapat menjadi penyebab kecelakaan karena faktor kelelahan dari tenaga kerja yang terlibat.

Selain dari kecelakaan *launcher gantry* di proyek DDT, pernah juga terjadi dua kecelakaan lain yaitu pada proyek pembangunan LRT di Kelapa Gading pada tanggal 17 Oktober 2017 pukul 1 dini hari, dan pada proyek pembangunan Jalan Tol Solo Kertosono pada tanggal 22 Mei 2018 pada pukul 10 pagi. Dari kejadian-kejadian tersebut, dapat kita ambil pelajaran bahwa untuk melaksanakan pekerjaan konstruksi yang berkeselamatan perlu kerja sama seluruh pihak mulai dari pelaksanaan desain, penyusunan metode pelaksanaan, pemilihan alat yang akan digunakan dalam pekerjaan sampai dengan tenaga kerja yang mengoperasikan atau terlibat dalam pekerjaan tersebut.

Menurut hasil analisis terhadap kecelakaan konstruksi yang telah dilakukan oleh Komite Keselamatan Konstruksi, diketahui bahwa terdapat beberapa faktor yang perlu diperhatikan dalam pelaksanaan konstruksi yang berkeselamatan yaitu :

- Faktor lingkungan dan manusia
- Pergantian tenaga kerja untuk pekerjaan yang dilakukan di luar jam kerja normal

- Kompetensi pengawas
- Rasa aman bagi masyarakat di sekitar proyek perlu untuk ditingkatkan
- Penyelesaian waktu pekerjaan perlu diperhatikan, tetapi keselamatan tetap menjadi yang utama
- Kontraktor berkewajiban untuk melakukan pembinaan pada subkontraktor yang berkontrak dengannya.
- Peningkatan sumber daya manusia dalam bidang konstruksi.

Dari berbagai penyebab utama terjadinya kecelakaan konstruksi, salah satunya adalah rendahnya ilmu dan kemampuan pekerja konstruksi. Ketidaksiapan pekerja dalam mengoperasikan alat menjadikan tingkat resiko kecelakaan menjadi lebih tinggi. Selain itu, perilaku pekerja yang teledor dan lalai pada lokasi konstruksi juga turut menyumbang penyebab terjadinya kecelakaan pada konstruksi. Hal ini mendorong perlunya peningkatan ilmu dan kompetensi pekerja serta perlunya pembentukan perilaku disiplin bagi pekerja saat di lokasi konstruksi.

Menjadi suatu keniscayaan, bahwa peningkatan sumber daya manusia dalam bidang konstruksi layang adalah menjadi kebutuhan.

# Predatory Pricing dalam Industri Semen

oleh : Evita Ayu Komaladewi

Budaya keselamatan konstruksi mungkin masih terdengar asing di beberapa kalangan masyarakat jasa konstruksi.

**KOMISI** Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) menjatuhkan denda sebesar Rp 22,35 miliar kepada PT. Conch South Kalimantan Cement (CONCH), anak perusahaan semen dari China. Hal ini bermula pada tahun 2019 masyarakat mengadakan kepada Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) bahwa CONCH menjual rugi semen jenis *Portland Composite Cement (PCC)* di wilayah Kalimantan Selatan.

Menindaklanjuti pengaduan tersebut KPPU melakukan investigasi, setelah di selidiki hal tersebut ternyata benar adanya. Kegiatan penjualan yang dilakukan CONCH melanggar Pasal 20 Undang-Undang No 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Dalam Pasal 20 Undang-Undang No 5 Tahun 1999 tersebut menyebutkan "Pelaku usaha dilarang melakukan pemasokan barang dan atau jasa dengan cara melakukan jual rugi atau menetapkan harga yang sangat rendah dengan maksud untuk menyingkirkan atau mematikan usaha pesaingnya di pasar bersangkutan sehingga dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat".

Berdasarkan Putusan KPPU Nomor 03/KPPU-L/2020, Majelis Komisi menyimpulkan bahwa CONCH pada tahun 2015 telah melakukan praktek jual rugi dan pada tahun 2015 hingga 2019 telah melakukan penetapan harga jual yang sangat rendah. Terdapat bukti bahwa harga jual rata-rata lebih rendah dibandingkan harga pokok penjualan semen PCC kompetitor lain di wilayah Kalimantan Selatan. Bukti tersebut diperkuat dengan laporan keuangan CONCH tahun 2015 yang menunjukkan adanya kerugian akibat praktek tersebut. CONCH menjual semen PCC pada tahun 2015 seharga Rp 58.000/zak 50 kg. Harga pasaran semen pelaku usaha lain, contohnya semen gresik seharga Rp 60.000 s/d 65.000 untuk semen sejenis. Jika dilihat dalam lingkup pembelian besar maka akan signifikan terlihat perbedaan harga yang tinggi.

Kegiatan ini biasanya disebut juga dengan *Predatory Pricing*, yaitu praktek ilegal yang menetapkan harga jual

rendah dengan tujuan untuk menyingkirkan kompetitor. Dengan menerapkan *predatory pricing* maka market akan menjadi rentan dan menciptakan monopoli. Praktek *predatory pricing* ini sulit untuk dibuktikan, pelaku usaha tersebut bisa saja berargumen bahwa menurunkan harga jual merupakan perilaku yang normal dalam kompetisi pasar dan merupakan hal yang wajar jika pelaku usaha memberikan potongan harga pada harga jual produknya sebagai salah satu upaya *marketing*.

Strategi pemasaran dengan menjual barang dengan harga yang lebih murah dari pasaran memang wajar dilakukan, namun apabila dilakukan secara terus menerus dalam kurun waktu yang lama hal tersebut dapat mematikan usaha dari pesaing secara tidak sehat.

Masyarakat memiliki perilaku 'memaksimalkan kepuasannya (*maximum utility*)'. Dengan adanya harga produk yang rendah, masyarakat akan mengalihkan pilihannya kepada produk tersebut. Market akan dikuasai oleh produsen tertentu. Setelah produsen tersebut menguasai market, dengan mudahnya produsen tersebut dapat menentukan harga pasar. Hal ini akan menciptakan monopoli. Bagaimana monopoli merugikan masyarakat? Produsen dapat meningkatkan harga pasar sesuai keinginannya dan masyarakat tidak memiliki posisi tawar dalam hal ini.

Jika di wilayah tersebut sudah tercipta monopoli maka masyarakat akan secara terpaksa membeli pada produsen tersebut. Selanjutnya, akan terjadi kemungkinan produk tersebut mengalami penurunan kualitas namun dengan harga jual yang sama. Hal ini dapat terjadi karena perilaku produsen adalah 'memaksimalkan profit dan meminimalkan *cost produksi*'.

*Predatory pricing* akan berhasil hanya jika produsen tersebut secara cepat memperoleh kembali pendapatan yang hilang akibat melakukan jual rugi dan produsen berhasil menyingkirkan kompetitor dari market. Tentunya hal ini terjadi sebelum kompetitor dapat memasuki market kembali.\*

# PRAKTEK PRICE DISCRIMINATION

Oleh: Evita Ayu Komaladewi

Saat membeli kopi apakah pernah kita mengubah ukuran cup lebih besar karena penawaran harga yang hanya beberapa ribu rupiah? Atau mungkin membeli rumah di developer X pada hari ini lebih murah dibandingkan dengan esok Senin?



**BILA** ini merasa familiar dengan hal tersebut biasa disebut *Price Discrimination*, yaitu strategi *marketing*/penjualan dimana penjual menetapkan harga yang berbeda pada pelanggan untuk produk barang/jasa yang sama yang menurut pemikiran penjual bahwa pelanggan akan setuju untuk membayar pada harga tertentu. Tujuannya tentu saja untuk menaikkan keuntungan atau profit perusahaan.

Terdapat beberapa tingkat praktek *Price Discrimination* ini. Tingkat pertama/diskriminasi harga sempurna dilakukan jika pelaku usaha menetapkan harga semaksimal mungkin untuk setiap unit produk barang/jasa.

Misalnya, suatu perusahaan memberikan harga atas layanan konsultasinya kepada pelanggan A sebesar 100 dan



kepada pelanggan B sebesar 80 untuk jasa yang sama. Pada diskriminasi tingkat pertama ini pelaku usaha memperoleh *perfect information* atas kemampuan membayar milik pelanggan (*willingness to pay*).

Tingkat kedua, jika pelaku usaha menetapkan harga yang berbeda berdasarkan volume produk yang dibeli. Sering ya kita temui untuk diskriminasi tingkat kedua ini pada kegiatan kita sehari-hari. Harga saat membeli material untuk membangun gedung akan lebih murah karena membeli dalam jumlah yang besar dibandingkan dengan membeli satuan.

Serta tingkat ketiga, yaitu jika pelaku usaha menetapkan harga yang berbeda berdasarkan jenis kelompok pelanggan. Misalnya berdasarkan umur. Contohnya : ada diskon harga tiket kereta api untuk usia manula. Contoh lain yang sering kita temui adalah harga tiket pesawat. Tiket harga senin pagi biasanya lebih mahal dibandingkan dengan sabtu pagi untuk tujuan yang sama.

Dalam industri konstruksi sering kita temui developer yang memberikan

harga khusus apabila membeli unit rumah atau apartemen saat *launching* atau *grand opening*. Bahkan ada *developer* yang memberi kartu *pass* selama jangka waktu tertentu untuk masuk ke tempat rekreasi yang perusahaan tersebut kelola, jika membeli unit rumah atau apartemennya.

*Price discrimination* akan berhasil jika tidak terjadi penjualan kembali produk barang/jasa tersebut dari pelanggan yang membeli dengan harga lebih murah kepada pelanggan yang membeli lebih mahal. Pasar target pelaku usaha dipisahkan berdasarkan waktu, jarak, dan sifat penggunaan.

Bagaimana bisa pelanggan mau membayar dengan harga yang berbeda? Hal ini hanya dapat terjadi pada pasar persaingan tidak sempurna, terutama monopoli. Artinya, walaupun ada perubahan harga produk/jasa yang sama, pelanggan tidak mudah mengalihkan pembeliannya. Misalnya produk A harganya semula Rp 5.000. Walaupun terjadi peningkatan harga menjadi Rp 7.000,-, pelanggan akan tetap membelinya.

*Price discrimination* lebih mudah di-

temui pada produk barang/jasa yang merupakan kebutuhan esensial. Produk barang/jasa yang tidak memiliki produk pengganti. Jadi walaupun terjadi kenaikan harga, pelanggan akan tetap membelinya.

Pada *price discrimination* tingkat pertama hal tersebut merugikan konsumen/pelanggan. Pelanggan harus membayar harga yang tinggi untuk memperoleh barang/jasa yang sama. Tapi, ada UU No.5 tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat yang melindungi pelanggan akan praktek ini.

Pada pasal 6 berbunyi "Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian yang mengakibatkan pembeli yang satu harus membayar dengan harga yang berbeda dari harga yang harus dibayar oleh pembeli lain untuk barang dan atau jasa yang sama"

*Price discrimination* yang kita sering jumpai adalah tingkat kedua dan ketiga. Pada *price discrimination* tingkat kedua pelanggan akan diuntungkan dengan adanya pengurangan harga jika membeli dalam volume yang besar. Begitupun untuk *price discrimination* tingkat ketiga.

Sementara pelaku usaha juga memperoleh keuntungan. Dengan adanya pengurangan harga jika membeli dalam volume besar atau misalnya pengurangan harga tiket kereta untuk kelompok umur tertentu, maka pelanggan akan terdorong membeli → jumlah produksi pelaku usaha akan meningkat → profit akan meningkat.

*Price discrimination* tingkat kedua dan ketiga juga sering digunakan untuk 'membuat' pelanggan kembali membeli produk tersebut. Seperti kupon potongan sekian persen untuk pembelian selanjutnya, atau deposit poin yang bisa ditukar jika sudah terkumpul.

# CEGAH PENULARAN COVID-19 DENGAN

# 3M

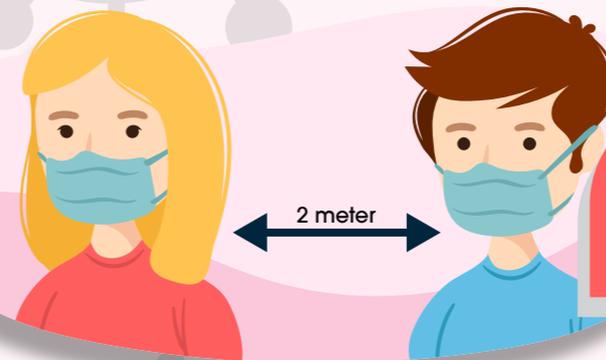
**M**emakai masker



**M**encuci tangan



**M**enjaga jarak



# Mengenal PBJ Pemerintah

Sumber Perpres RI No. 16 Tahun 2018

Layout Design By : Han Masruda



Dijainbinakanstruktal



Dijainbinakanstruktal



DJSK\_PUPR



Dijainbinakanstruktal