



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA KONSTRUKSI

BULETIN KONSTRUKSI

Edisi 6 Tahun 2021

Media Informasi dan Komunikasi Direktorat Jenderal Bina Konstruksi Kementerian PUPR

JABATAN FUNGSIONAL JASA KONSTRUKSI

MENDUKUNG ERA BARU JASA KONSTRUKSI

10

PENGADAAN BARANG/
JASA PEMERINTAH SECARA
ELEKTRONIK ALTERNATIF
SOLUSI DI MASA PANDEMI

31

UPAYA PEMBINAAN PENERAPAN
SISTEM MANAJEMEN
KESELAMATAN KONSTRUKSI
(SMKK) DALAM SEKTOR JASA
KONSTRUKSI

ISSN 1907-0136



9 771907 013646



19

Peluang dan Tantangan Tenaga Kerja Asing Di Indonesia Pada Sektor Konstruksi

Penggunaan Tenaga Kerja Asing (TKA) di Indonesia merupakan salah satu hal yang harus diperhatikan oleh pelaku usaha termasuk di sektor konstruksi.

berita utama

- 04** Gelombang Perpindahan ke Jabatan Fungsional Pembina Jasa Konstruksi Sebagai Konsekuensi dari Penyederhanaan Birokrasi
- 07** Standar Susunan Tenaga Ahli Layanan Usaha Jasa Konsultansi Perancangan Melalui Penyedia Jasa Perancangan Konstruksi
- 10** Pengadaan Barang/ Jasa Pemerintah Secara Elektronik Alternatif Solusi Di Masa Pandemi

- 13** Mengetahui Lebih Dekat Tingkat Komponen Dalam Negeri (TKDN) Barang

berita terkini

- 16** Program Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri (P3DN) Dalam Mengantisipasi Perdagangan Bebas di Indonesia
- 22** Menggagas Pengembangan Industri Konstruksi di Tengah Pandemi



- 25** *Lifting Engineering*, Proyeksi Kini dan Nanti

- 28** Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi Dalam Tahap Konstruksi Sesuai Ketentuan Dalam Peraturan Menteri PUPR Nomor 10 Tahun 2021

- 31** Upaya Pembinaan Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) Dalam Sektor Jasa Konstruksi

liputan khusus

- 34** Kementerian PUPR Siapkan Fasilitas Isolasi Terpadu Bagi Pegawai Yang Terpapar Virus COVID-19



soft news

- 37** Tingkatkan Kualitas PBJ, Kementerian PUPR Dorong Aplikasi Platform Digital: 'Bela Pengadaan, Digipay, dan Metode FIFO'



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 Firngadi, 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

JABATAN FUNGSIONAL JASA KONSTRUKSI Mendukung ERA BARU JASA KONSTRUKSI

Tidak terasa Buletin Konstruksi Direktorat Jenderal Bina Konstruksi sudah memasuki Edisi 6 di Tahun 2021. Tim Redaksi Buletin Konstruksi Ditjen Bina Konstruksi selalu berkomitmen untuk memberikan informasi-informasi terkini seputar industri jasa konstruksi Indonesia. Seperti peran jabatan fungsional jasa konstruksi dalam mendukung era baru jasa konstruksi.

Sebagai informasi bahwa saat ini jumlah pejabat fungsional Pembina Jasa Konstruksi dari pemerintah daerah provinsi/kabupaten/kota yang terdata di Subdirektorat Pengelolaan Jabatan Fungsional Bidang Jasa Konstruksi adalah sebanyak 25 (dua puluh lima) orang yang tersebar di 5 (lima) provinsi dan 10 (sepuluh) kabupaten/kota dan masih akan terus bertambah seiring dengan masih berjalannya proses penyederhanaan birokrasi di lingkungan pemerintah daerah.

Simak juga informasi seputar Tingkat Komponen Dalam negeri (TKDN) yang dibahas dalam edisi 6 2021 ini, Kementerian PUPR bekerjasama dengan Kementerian Perindustrian untuk ketersediaan TKDN jasa konstruksi. Melalui *website* P3DN, dapat mengakses semua informasi mengenai barang/ produk dalam negeri yang telah mendapatkan sertifikat atau tanda sah dari Kementerian Perindustrian yang di dalamnya tertera nilai TKDN dari barang/ produk.

Serta informasi seputar penyusunan Konsep Rancangan SE Standar Susunan Tenaga Ahli Layanan Usaha Jasa Konsultansi Perancangan melalui penyedia jasa perancangan konstruksi masih dalam tahap pembahasan yang sudah dilakukan mulai tahun 2020 dengan unor untuk meminimalisir resistensi di lapangan setelah aturan ini diberlakukan. Dengan adanya standarisasi terkait struktur organisasi, persyaratan pendidikan dan kualifikasi keahlian (SKA), dan persyaratan pengalaman akan memudahkan dan menjadi acuan bagi : (1) Pejabat Pembuat Komitmen (PPK) dalam menentukan kebutuhan tenaga ahli untuk perancangan pekerjaan konstruksi yang dilakukan oleh penyedia jasa perancangan konstruksi di Kementerian PUPR; (2) Tim Pelaksana pada Unit Pelaksana Teknis Pengadaan Barang/Jasa Kementerian PUPR dalam mereview penetapan spesifikasi tenaga ahli dan Kerangka Acuan Kerja pekerjaan perancangan konstruksi di lingkungan Kementerian PUPR; (3) Penyedia jasa dalam menyediakan tenaga ahli sesuai dengan ketentuan yang dipersyaratkan; (4) Tim pemeriksa baik internal maupun eksternal dalam melakukan audit terhadap pekerjaan perancangan konstruksi di lingkungan Kementerian PUPR.

Dalam rubrik liputan khusus, Tim redaksi menyajikan artikel tentang Kementerian PUPR yang menyiapkan tempat Isolasi Mandiri Pegawai Kementerian PUPR di Citeureup Bogor. Selain itu juga, dalam upaya memanfaatkan teknologi digital Kementerian PUPR tengah mengembangkan sistem pengadaan barang/jasa digital melalui Bela Pengadaan, pembayaran digital melalui Digipay, dan metode FIFO.

Semoga inovasi-inovasi yang saat ini tengah dikembangkan dapat terus memberikan kemudahan bagi masyarakat jasa konstruksi dalam melakukan pengadaan barang/jasa yang kian efektif, efisien, akuntabel, dan terpercaya. Demi mewujudkan industri konstruksi yang aman, nyaman, dan tepat sasaran. SIGAP MEMBANGUN NEGERI.....!!!

Gelombang Perpindahan ke Jabatan Fungsional Pembina Jasa Konstruksi Sebagai Konsekuensi dari Penyederhanaan Birokrasi

Oleh : Teni Agustina Rahyadi
Pembina Jasa Konstruksi Ahli Muda



Presiden Joko Widodo pada pidato pelantikannya di depan Sidang Paripurna MPR pada tanggal 20 Oktober 2019 mencanangkan 5 (lima) agenda prioritas yang akan dilaksanakan pada masa kepemimpinannya selama 5 (tahun) ke depan, salah satunya terkait penyederhanaan birokrasi pemerintahan.

MELALUI penyederhanaan birokrasi ini diharapkan dapat mewujudkan efektivitas dan efisiensi kinerja, meningkatkan profesionalitas ASN, adanya fokus pada pekerjaan fungsional yang menghargai keahlian dan kompetensi, serta terwujudnya birokrasi yang dinamis guna mendorong peningkatan kualitas pelayanan publik kepada masyarakat. Penyederhanaan birokrasi tahap pertama telah dilaksanakan di instansi pemerintah pusat termasuk Kementerian PUPR pada tahun 2020 lalu yang mengakibatkan dihapusnya sebagian besar jabatan administrasi eselon 3 dan eselon 4. Hal ini mengubah komposisi jenis pegawai dan meningkatkan peran jabatan fungsional sebagai motor penggerak

pelaksanaan tugas dan fungsi organisasi. Bagaimana dengan penyederhanaan birokrasi di lingkungan pemerintah daerah? Kementerian Dalam Negeri telah menerbitkan Surat Edaran (SE) Menteri Dalam Negeri (Mendagri) Nomor 130/1970/OTDA tentang Penyederhanaan Birokrasi pada Jabatan Administrasi di Lingkungan Pemda Provinsi dan Kabupaten/Kota sebagai dasar hukum dari pelaksanaan penyederhanaan birokrasi. Terdapat 2 (dua) kriteria penyederhanaan birokrasi yakni untuk jabatan administrasi yang disederhanakan dan jabatan administrasi yang dipertahankan sebagaimana dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1.
Kriteria Penyederhanaan Birokrasi

Jabatan Administrasi Yang Disederhanakan	Jabatan Administrasi Yang Dipertahankan
Analisis dan penyiapan bahan dan atau kebijakan	Kewenangan otorisasi bersifat atributif
Pelayanan teknis fungsional	Satuan kerja yang memiliki kewenangan berbasis kewilayahan
Koordinasi, pemantauan, dan evaluasi kebijakan	Satuan kerja pelaksana teknis mandiri
Pelaksanaan tugas yang memiliki kesesuaian dengan jabatan fungsional	Unit kerja pengadaan barang/jasa
Pelaksanaan tugas teknis tertentu dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan	

(Sumber: SE Menteri Dalam Negeri (Mendagri) Nomor 130/1970/OTDA tentang Penyederhanaan Birokrasi pada Jabatan Administrasi di Lingkungan Pemda Provinsi dan Kabupaten/Kota).

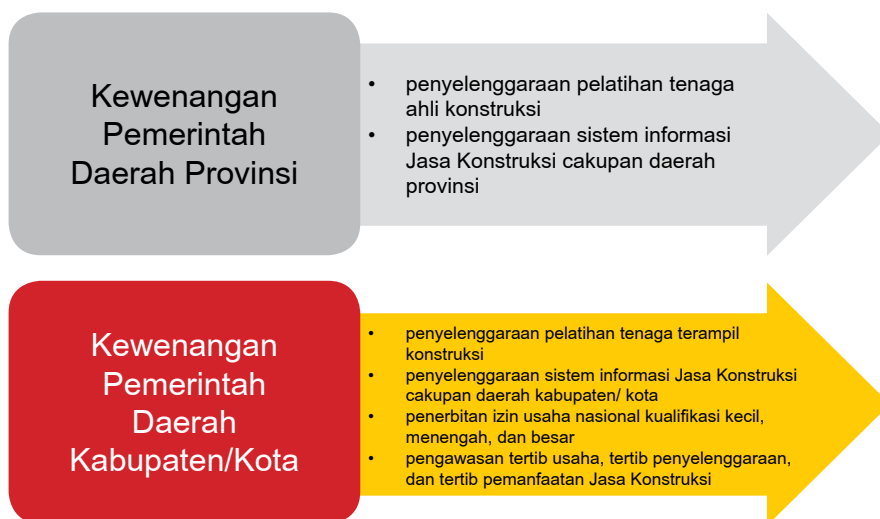


Wewenang pembinaan jasa konstruksi di daerah melalui pemerintah daerah sub urusan jasa konstruksi sebagaimana diamanatkan dalam UU No. 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi dan diubah melalui UU No. 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja terbagi ke dalam 2 (dua) level yakni pada tingkat provinsi dan kabupaten/kota seperti digambarkan di bawah ini:

Pelaksanaan kewenangan pemerintah daerah ini dilaksanakan oleh OPD jasa konstruksi yang berada di dinas provinsi/kabupaten/kota. Dari 34 (tiga puluh empat) provinsi dan 514 (lima ratus empat belas) kabupaten/kota yang berada di Indonesia, telah terdapat 32 (tiga puluh dua) provinsi dan 315 (tiga ratus lima belas) kabupaten/kota yang memiliki OPD jasa konstruksi baik setara unit eselon

3, eselon 4 maupun non struktural. Para ASN yang bertugas di OPD inilah yang nantinya akan disetarakan jabatannya menjadi pejabat fungsional Pembina Jasa Konstruksi.

Saat ini jumlah pejabat fungsional Pembina Jasa Konstruksi dari pemerintah daerah provinsi/kabupaten/kota yang terdapat di Subdirektorat Pengelolaan Jabatan Fungsional



Gambar 1.
Wewenang Pembinaan Jasa Konstruksi di Daerah
(Sumber: UU No. 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja)

Bidang Jasa Konstruksi adalah sebanyak 25 (dua puluh lima) orang yang tersebar di 5 (lima) provinsi dan 10 (sepuluh) kabupaten/kota dan masih akan terus bertambah seiring dengan masih berjalannya proses penyederhanaan birokrasi di lingkungan pemerintah daerah. Peraturan Menteri PAN RB Nomor 38 Tahun 2013 menentukan bahwa diperlukan 2 (dua) sampai dengan 10 (sepuluh) orang pejabat fungsional Pembina Jasa Konstruksi di masing-masing provinsi dan 1 (satu) sampai dengan (5) orang Pembina Jasa Konstruksi di masing-masing kabupaten/kota. Apabila setiap provinsi akan memiliki 2 (dua) orang Pembina Jasa Konstruksi dan setiap kabupaten/kota akan memiliki 1 (satu) orang Pembina Jasa Konstruksi, maka pada tahun 2022 diproyeksikan jumlah pejabat fungsional Pembina Jasa Konstruksi akan bertambah 582 (lima ratus delapan puluh dua) orang bahkan bisa menjadi lebih banyak lagi.

Hal ini perlu diimbangi dengan peningkatan lingkup dan metode pembinaan terhadap para Pembina Jasa Konstruksi di daerah, terutama terkait dengan pengembangan karir

individu pegawai yang bersangkutan. Direktorat Kelembagaan dan Sumber Daya Konstruksi sebagai instansi pembina jabatan fungsional Pembina Jasa Konstruksi, melalui Subdirektorat Pengelolaan Jabatan Fungsional Bidang Jasa Konstruksi telah melakukan beberapa kegiatan dalam upaya meningkatkan pembinaan terhadap para Pembina Jasa Konstruksi maupun calon Pembina Jasa Konstruksi di daerah, diantaranya dengan melaksanakan promosi terkait jabatan fungsional Pembina Jasa Konstruksi yang termasuk ke dalam rangkaian promosi peraturan turunan UU Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja di beberapa provinsi/kabupaten/kota.

Untuk pembinaan jangka panjang, telah dilakukan upaya perbaikan terhadap pengaturan terkait Pembina Jasa Konstruksi yakni dengan menambahkan uraian kegiatan yang dapat diklaim angka kreditnya untuk para Pembina Jasa Konstruksi yang memiliki lingkup tugas yang terbatas sehingga tetap dapat mengumpulkan angka kredit untuk penilaian kinerja pejabat fungsional. Hal lain yang cukup penting adalah penilaian angka kredit para Pembina Jasa

Konstruksi yang selama ini dilakukan oleh Tim Penilai yang berkedudukan di Direktorat Kelembagaan dan Sumber Daya Konstruksi, untuk mengantisipasi tsunami Pembina Jasa Konstruksi yang berasal dari daerah maka pada pengaturan yang akan datang dilakukan pembagian wewenang penilaian angka kredit dengan melibatkan unsur dari Balai Jasa Konstruksi yang melaksanakan pemberdayaan di bidang pembinaan jasa konstruksi di daerah.

Penyederhanaan birokrasi yang dilaksanakan di lingkungan pemerintah daerah ini akan dapat mengoptimalkan pembinaan jasa konstruksi di daerah mengingat nantinya pelaksanaan tugas tersebut akan dilaksanakan oleh pejabat fungsional yang memiliki kompetensi dan keahlian yang sesuai dengan bidangnya. Namun di sisi lain, pembinaan terhadap para pejabat fungsional ini perlu dilakukan dengan maksimal, terutama melalui peningkatan kompetensi dan pengetahuan pelaksanaan tugasnya sebagai Pembina Jasa Konstruksi, sehingga gelombang ini dapat diantisipasi dan tidak akan bersifat merusak di kemudian hari.



STANDAR SUSUNAN TENAGA AHLI LAYANAN USAHA JASA KONSULTANSI PERANCANGAN MELALUI PENYEDIA JASA PERANCANGAN KONSTRUKSI

Oleh : Darti Tresnawati, SE, MT

Jafung Muda pada Subdit Kompetensi Tenaga Kerja Konstruksi
Direktorat Kompetensi dan Produktivitas Konstruksi

Tidak bisa dipungkiri lagi bahwa Sumber Daya Manusia (SDM) kompeten merupakan salah satu faktor penentu keberhasilan konstruksi.

PESATNYA perkembangan teknologi harus diimbangi pula dengan ketersediaan sumber daya manusia untuk mengaplikasikan berbagai teknologi mutakhir yang ada termasuk di dalamnya bagaimana menjalankan fungsi organisasi agar tujuan utama organisasi dapat tercapai.

Temuan Inspektorat Jenderal Kementerian PUPR dalam Laporan Hasil Audit dengan tujuan tertentu terhadap 35 paket supervisi pembangunan bendungan pada satuan kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Sumber Daya Air ditemukan ketidaksesuaian kualifikasi tenaga ahli terkait pendidikan, SKA, dan pengalaman. Ketidaksesuaian tersebut ditemukan pada 257 tenaga ahli berdasarkan hasil pemeriksaan terhadap 699 Tenaga Ahli. Temuan ini menandakan belum adanya aturan baku terkait susunan kebutuhan tenaga ahli pada penyedia jasa konsultansi konstruksi.

Analisa

Belum adanya aturan baku terkait susunan kebutuhan tenaga ahli pada penyedia jasa konsultansi konstruksi mengakibatkan ketidakseragaman pada pada jenis pekerjaan perancangan konstruksi yang sama. Akibatnya, Pejabat Pembuat Komitmen (PPK) dalam menentukan



kebutuhan tenaga ahli tidak memiliki acuan baku karena kegiatan yang dilakukan mengikuti pada kebiasaan yang dilakukan pada pekerjaan – pekerjaan sebelumnya. Padahal kegiatan perancangan konstruksi sangat erat kaitannya dalam menghasilkan paling sedikit meliputi perhitungan, desain, spesifikasi teknis, daftar kuantitas atau daftar keluaran, perkiraan biaya, metode pelaksanaan, penetapan tingkat kompleksitas pekerjaan, kebutuhan sumber daya konstruksi beserta rantai pasoknya, metode pengoperasian dan pemeliharaan bangunan, rencana penjaminan mutu Pekerjaan Konstruksi, rencana keselamatan konstruksi, dan lokasi lahan sehingga mendesak dibuat pengaturan terkait susunan kebutuhan tenaga ahli layanan usaha jasa konsultansi konstruksi.

Standarisasi terkait susunan kebutuhan tenaga ahli layanan usaha jasa konsultansi konstruksi hanya digunakan untuk kegiatan perancangan pada pekerjaan konstruksi bersumber dari dana APBN. Adanya standarisasi ini,

diharapkan dapat memudahkan dan menjadi acuan bagi : (1) Pejabat Pembuat Komitmen (PPK) dalam menentukan kebutuhan tenaga ahli untuk perancangan pekerjaan konstruksi yang dilakukan oleh penyedia jasa perancangan konstruksi di Kementerian PUPR; (2) Tim Pelaksana pada Unit Pelaksana Teknis Pengadaan Barang/Jasa Kementerian PUPR dalam mereview penetapan spesifikasi tenaga ahli dan Kerangka Acuan Kerja pekerjaan perancangan konstruksi di lingkungan Kementerian PUPR; (3) Penyedia jasa dalam menyediakan tenaga ahli sesuai dengan ketentuan yang dipersyaratkan; (4) Tim pemeriksa baik internal maupun eksternal dalam melakukan audit terhadap pekerjaan perancangan konstruksi di lingkungan Kementerian PUPR.

Lingkup pekerjaan konstruksi yang melibatkan penyedia jasa perancangan konstruksi di lingkungan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat meliputi : (1) Bidang Sumber Daya Air yang terdiri dari

bandungan, daerah irigasi, sungai & pantai, air tanah, air baku; (2) Bina Marga terdiri dari jalan dan jembatan; (3) Cipta Karya yang terdiri dari sistem penyediaan air minum, Tempat Pemrosesan Akhir (TPA) sampah, Tempat Pengolahan Sampah Terpadu (TPST), Drainase Lingkungan, Sistem Pengelolaan Air Limbah Domestik (SPALD), Bangunan Gedung dan PSPPOP, Ruang Terbuka Publik, Jalan Permukiman, Prasarana Permukiman; (4) Penyediaan perumahan terdiri dari rumah susun dan rumah khusus.

Rekomendasi Kebijakan

Beberapa hal yang perlu distandarisasi terkait ketidakseragaman pada jenis pekerjaan perancangan konstruksi meliputi : (1) Struktur Organisasi Tenaga Ahli Perancangan pada Penyedia Jasa Perancangan Konstruksi; (2) Standar Persyaratan Pendidikan dan kualifikasi keahlian (SKA); (3) Standar Pengalaman Kerja, dan Keahlian Tenaga Ahli Perancangan sesuai lingkup pekerjaan konstruksi di masing-masing unit organisasi; dan (4) Pelaksanaan kontrak konstruksi terhadap peker-

jaan yang sudah berjalan. Berikut uraian pada masing-masing rekomendasi kebijakan:

1. Struktur Organisasi Tenaga Ahli Perancangan pada Penyedia Jasa Perancangan Konstruksi; Struktur organisasi tenaga ahli perancangan konstruksi melalui penyedia jasa perancangan konstruksi merupakan **persyaratan maksimum**.
2. Standar Persyaratan Pendidikan dan kualifikasi keahlian (SKA); Persyaratan Pendidikan dan kualifikasi keahlian (SKA) tenaga ahli perancangan konstruksi merupakan **persyaratan minimum**.
3. Standar Pengalaman Kerja, dan Keahlian Tenaga Ahli Perancangan sesuai lingkup pekerjaan konstruksi di masing-masing unit organisasi;
 - Persyaratan pengalaman tenaga ahli perancangan konstruksi merupakan persyaratan yang harus dipenuhi **sesuai kriteria range/interval**;
 - Pengalaman kerja yang dimaksud adalah pengalam-





an sesuai dengan jenis pekerjaan yang ditenderkan (bukan berdasarkan jabatan yang ditawarkan)

4. Pelaksanaan kontrak konstruksi terhadap pekerjaan yang sudah berjalan;

Kondisi yang perlu diwaspadai atau yang mungkin terjadi adalah satu keadaan dimana kontrak pekerjaan perancangan sudah masuk masa kontrak, kontrak sudah ditandatangani (disetujui), pengaturan terkait perancangan terbit yang mengakibatkan adanya ketidaksesuaian KAK dengan pengaturan terkait perancangan tersebut. Hal ini harus diwadahi dengan memasukkan aturan dalam peralihan yang memuat ketentuan: (1) *cut off* pelaksanaan kegiatan dilakukan pada saat pemilihan dan sebelum tandatangan kontrak; (2)

Jika terdapat susunan tenaga ahli melebihi persyaratan maksimal dan/atau persyaratan pendidikan, pengalaman, dan kualifikasi keahlian tenaga ahli perancangan konstruksi kurang dari persyaratan minimal, maka harus mendapatkan persetujuan Pejabat Tinggi Madya dari masing-masing unit organisasi terkait; (3) Jika terdapat lingkup pekerjaan konstruksi yang melibatkan penyedia jasa perancangan konstruksi yang tidak diatur dalam rancangan pengaturan ini, termasuk bangunan khusus seperti bangunan dengan tingkat kerahasiaan tinggi untuk kepentingan nasional, bangunan dengan resiko bahaya tinggi, bangunan cagar budaya, dan bangunan dengan persyaratan khusus lainnya, maka dapat mengacu pada standar/pedoman

lain dengan mengedepankan prinsip efektivitas dan efisiensi; (4) Pengadaan Jasa Konsultansi Perancangan yang telah dilakukan sampai dengan tahap pelaksanaan pemilihan tetap dilaksanakan sesuai dengan ketentuan dalam dokumen pemilihan; (5) Kontrak Jasa Konsultansi Perancangan yang ditandatangani sebelum berlakunya ketentuan ini, tetap berlaku sampai dengan berakhirnya Kontrak tersebut.

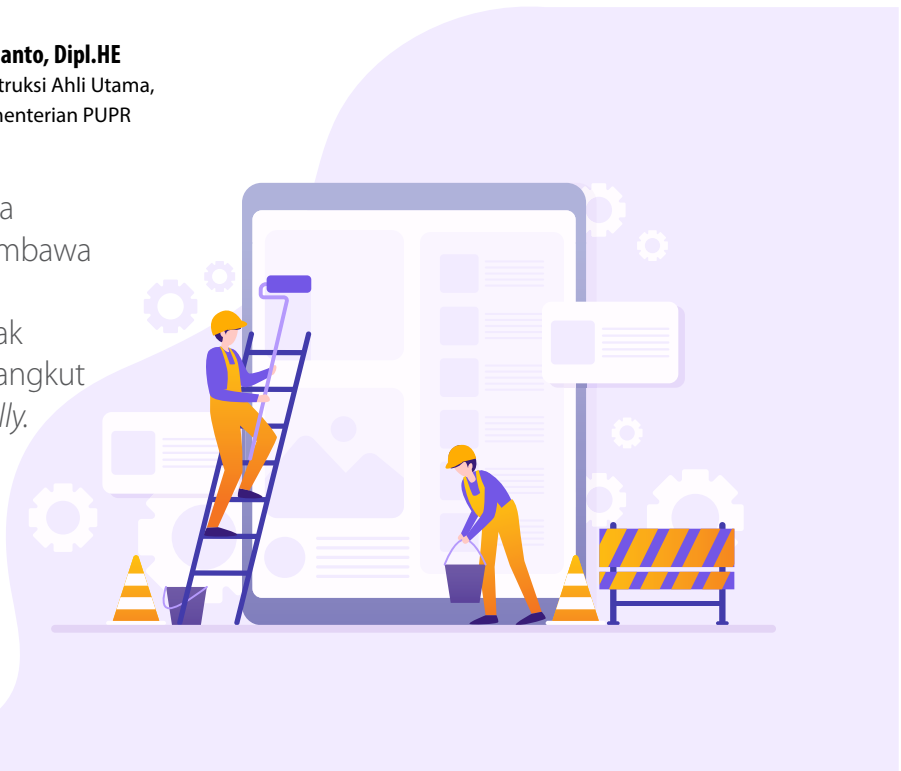
Dengan terbitnya peraturan ini diharapkan pelaksanaan pekerjaan perancangan menjadi standar untuk jenis pekerjaan yang sama sehingga tidak terjadi lagi pelaksanaan pekerjaan perancangan konstruksi dengan persyaratan yang terlalu tinggi tanpa didukung oleh ketersediaan tenaga ahli yang sesuai.

PENGADAAN BARANG/JASA PEMERINTAH SECARA ELEKTRONIK ALTERNATIF SOLUSI DI MASA PANDEMI

Oleh : **Ir. Trisasongko Widiyanto, Dipl.HE**

Jafung Pembina Jasa Konstruksi Ahli Utama,
Ditjen Bina Konstruksi Kementerian PUPR

Siang itu, beberapa orang sedang membawa setumpuk berkas yang sangat banyak sehingga harus diangkut menggunakan *trolley*.



MEREKA hilir mudik keluar masuk gedung Kementerian PUPR. Jika dilihat dari tanda pengenal yang digunakan, mereka bukanlah pegawai Kementerian PUPR, tetapi rombongan dari konsultan atau kontraktor yang sedang mengikuti proses tender/lelang. Begitu banyak dokumen yang dibawa, sehingga ketika kita berpapasan dengan rombongan ini di lift, maka kita akan lebih memilih menghindari, karena tidak ada ruang kosong bagi kita untuk berdiri di lift, semuanya penuh dokumen.

Pemandangan ini sudah tidak asing lagi, terutama jelang musim tender, di awal tahun anggaran, pada era 90-an sampai dengan awal tahun 2000. Proses tender dilaksanakan secara langsung antara pengguna jasa dengan penyedia jasa, dimana para pihak ini akan bertatap muka dalam beberapa kali pertemuan untuk proses tender. Karena itu, sudah menjadi rahasia umum, bila proses tender kala itu cukup membuat pusing dengan setumpuk dokumen yang harus disiapkan oleh penyedia jasa. Belum lagi dokumen-dokumen tersebut harus dikumpulkan, diperiksa dan dikonsultasikan de-

ngan pengguna jasa, sehingga ada yang harus direvisi, diganti dan seterusnya. Ribet, tidak efektif dan tidak efisien, begitulah gambaran singkatnya kondisi saat itu. Hal inilah yang kemudian berpotensi memunculkan tindakan penyimpangan pada proses Pengadaan Barang/Jasa (PBJ), baik yang sifatnya administratif maupun sampai pada penyimpangan yang mengarah kepada tindak pidana korupsi. Stigma negatif kemudian muncul dari benak publik, bahwa PBJ tidak lagi akuntabel.

Pemerintah membuat terobosan, dengan kebijakan pengadaan secara elektronik pada tahun 2003 melalui Inpres No 3 tahun 2003 tentang Kebijakan dan Strategi Nasional Pengembangan *e-government*. Inpres ini merupakan bagian dari program stabilitas ekonomi makro, yang mewajibkan pemerintah untuk mengembangkan dan mengimplementasikan *e-procurement*. Pada tahun 2003 pula, diterbitkan Keputusan Presiden No 80 tahun 2003 tentang Pedoman Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah, yang dikemudian hari peraturan ini mengalami beberapa kali perubahan, hingga hari ini kita

mengenalnya dengan Perpres No 12 Tahun 2021. Ini adalah peraturan kunci dan rujukan utama dalam pelaksanaan PBJ Pemerintah.

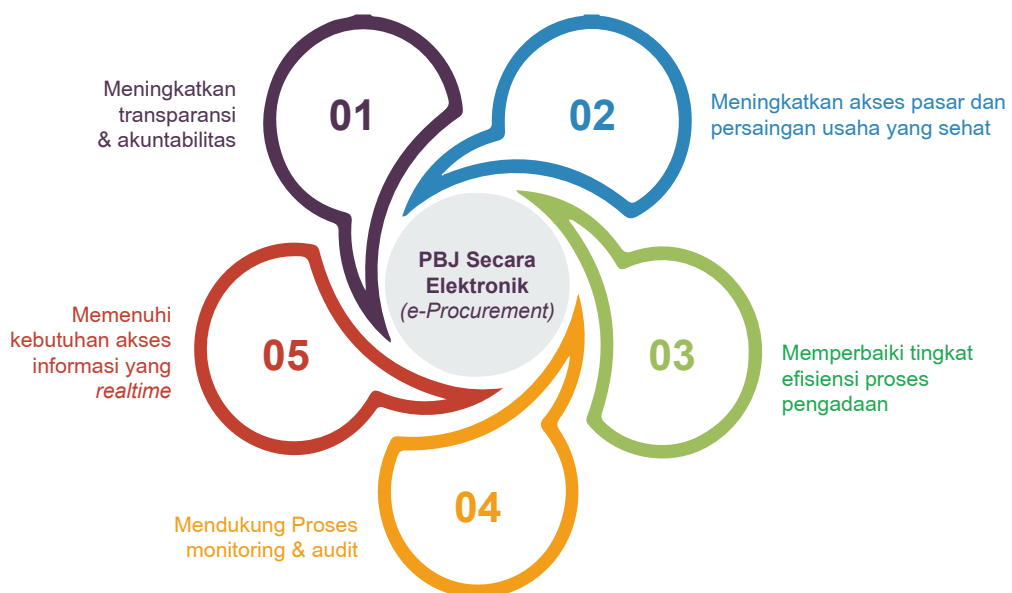
Perbaikan sistem pengadaan barang/jasa semakin mendapat tempat dalam tata kelola pemerintahan, sejalan dengan komitmen pemerintah untuk memberantas korupsi. Diterbitkannya Inpres No. 5 tahun 2004 tentang Percepatan Pemberantasan Korupsi, yang antara lain berisi instruksi kepada Kementerian Koordinator Perekonomian, Kementerian Keuangan dan Bappenas untuk melakukan kajian dan uji coba pelaksanaan *e-procurement*, sebuah sistem yang nantinya bisa digunakan oleh seluruh instansi pemerintah. Namun baru pada tahun 2006, Bappenas mengembangkan Layanan Pengadaan Secara Elektronik (LPSE). Tujuan dari LPSE adalah: (1) Meningkatkan transparansi dan akuntabilitas; (2) Meningkatkan akses pasar dan persaingan usaha yang sehat; (3) Memperbaiki tingkat efisiensi proses pengadaan; (4) Mendukung proses *monitoring* dan audit; dan (5) Memenuhi kebutuhan akses informasi yang *real time*.

Pada tahun 2007, pelelangan secara

elektronik pertama dilakukan melalui LPSE oleh Bappenas dan Kementerian Pendidikan Nasional, kemudian disusul Pemerintah Kota Surabaya, Kementerian PUPR dan Kementerian Kominfo tercatat sebagai instansi pemerintah pertama yang menyelenggarakan PBJ secara elektronik. Selanjutnya secara bertahap, banyak Kementerian/Lembaga/Pemda yang kemudian menerapkan LPSE hingga hari ini.

Ketika kebijakan PBJ secara elektronik mulai digulirkan, belum semua Kementerian/Lembaga/Pemda menerapkannya atau kalau pun mereka menerapkan hanya sebagian, dan terkesan setengah-setengah. PBJ secara elektronik, bukan hanya mengubah proses bisnis tender, tetapi juga mendorong perubahan *mindset*, perilaku dan budaya dari insan-insan yang terlibat dalam tender. Hal ini tentunya tidak semudah membalikkan tangan, mengingat banyak oknum yang “mendulang untung” dari PBJ merasa terusik dengan kebijakan PBJ secara elektronik ini. Dengan keberadaan PBJ secara elektronik, publik berharap agar PBJ harus lebih mudah, lebih cepat, lebih transparan.

Keberadaan PBJ secara elektronik kembali menemukan maknanya dan urgensinya, ketika dunia dilanda Pandemi COVID-19. Pandemi memberikan dampak yang sangat luar biasa, bukan hanya pada aspek kesehatan, melainkan juga pada aspek sosial, budaya, dan tentunya ekonomi. Pertumbuhan ekonomi Indonesia anjlok, dari rata-rata 5% dalam kurun waktu 2016-2019, menjadi 2,97% di kuartal I tahun 2020, bahkan mencapai titik terendah -5,32% di kuartal II tahun 2020. Sehubungan dengan pemberlakuan masa *new normal* dan penerapan PSBB atau PPKM, dimana kegiatan ekonomi masyarakat dapat dihidupkan kembali dengan syarat penerapan protokol kesehatan yang ketat, maka pertumbuhan ekonomi mulai merangkak naik. Pada situasi seperti ini, maka PBJ secara elektronik memainkan peran yang sangat penting untuk mendukung keberlangsungan kegiatan pembangunan dan perekonomian masyarakat serta memastikan penyelenggaraan jasa konstruksi tetap terlaksana dengan aman, efektif, dan efisien. Dengan adanya *e-procurement*, maka para pelaku tender telah dibiasakan jauh-jauh



Gambar 1.
Tujuan dari Layanan Pengadaan Secara Elektronik

hari dengan pembatasan pertemuan tatap muka langsung atau perkumpulan.

Kementerian PUPR sendiri menerbitkan SE No 18 Tahun 2020 tentang pelaksanaan Tata cara dan Adaptasi Kebiasaan Baru (*New Normal*) dalam Penyelenggaraan Jasa Konstruksi. Surat edaran ini meliputi protokol umum, protokol pemilihan penyedia jasa, protokol pelaksanaan pekerjaan, dan protokol penyesuaian kontrak. Protokol dalam pelaksanaan pengadaan barang/jasa

konstruksi terdiri atas: (1) Mekanisme Penyampaian Jaminan Penawaran; (2) Mekanisme Kehadiran Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa Bagi Tim Pokja Pemilihan; (3) Mekanisme Pelaksanaan Pembuktian Kualifikasi; (4) Mekanisme Pelaksanaan Klarifikasi, Negosiasi, dan Evaluasi Kewajaran Harga; (5) Mekanisme Pendampingan yang Dilaksanakan Secara *Online*; (6) Mekanisme Penyampaian Jaminan Sanggah Banding; (7) Mekanisme Rapat Persiapan Penunjukan Penyedia; (8) Mekanisme Rapat Persiapan Penandatanganan Kon-

trak; dan (9) Mekanisme Penandatanganan Kontrak. Semangat dari SE ini adalah bahwa berbagai tahapan PBJ sebagaimana dirinci di atas dapat dilakukan secara daring atau *online*.

Semoga dengan kebijakan PBJ secara elektronik ini dapat mencapai prinsip PBJ yang dicita-citakan sebagaimana amanat Perpres 16 tahun 2018 sebagaimana yang telah diubah dalam Perpres Nomor 12 Tahun 2021 tentang pengadaan barang/jasa pemerintah yaitu efisien, transparan, dan akuntabilitas.



Mengenal Lebih Dekat Tingkat Komponen Dalam Negeri (TKDN) Barang

Oleh : Ir. Nicodemus Daud, M.Si.

Direktur Kelembagaan dan Sumber Daya Konstruksi

Rezza Munawir, ST, MT, MMG

JFT Pembina Jasa Konstruksi Ahli Muda

Apa itu Tingkat Komponen Dalam Negeri (TKDN)? Meskipun program Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri (P3DN) bukan kebijakan yang terbilang baru bagi Indonesia, namun dapat dikatakan belum banyak yang mengenal apalagi memahami kebijakan ini lebih dalam.

BERDASARKAN Peraturan Pemerintah Nomor 29 Tahun 2018 tentang Pemberdayaan Industri, Pasal 56, TKDN merupakan salah satu lingkup pengaturan Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri (P3DN). Jika menilik sejarah kebijakan P3DN, kebijakan ini sudah mulai dicanangkan sejak tahun 1983 dengan adanya Menteri Muda Urusan P3DN dan digelarnya Pameran Produk Indonesia (PPI) pertama kali pada tahun 1984 berdasarkan Instruksi Presiden Nomor 7 Tahun 1984.

Selanjutnya, pada tahun 2009 diterbitkan Instruksi Presiden (Inpres) Nomor 2 Tahun 2009 tentang Penggunaan Produk Dalam Negeri dalam Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah. Melalui Inpres tersebut, Presiden menginstruksikan kepada setiap instansi pemerintah agar memaksimalkan penggunaan barang/jasa hasil produksi dalam negeri (PDN) sesuai dengan kewenangannya.

Hingga saat ini pun, pengaturan terkait produk dalam negeri tetap diatur di dalam pengaturan terkait pengadaan barang/jasa Pemerintah bahkan mulai dari masa perencanaan, dimana hal ini ditegaskan di dalam Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2021 Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2018 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah, Pasal 66 ayat (3a) disebutkan *“Kewajiban penggunaan produk dalam negeri sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan pada tahap Perencanaan Pengadaan, Persiapan Pengadaan, atau Pemilihan Penyedia.”*

Kembali ke pokok pembahasan, apa itu TKDN? Di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 29 Tahun 2018 tentang Pemberdayaan Industri, Pasal 1, disebutkan bahwa Tingkat Komponen Dalam Negeri yang selanjutnya disebut TKDN adalah besaran kandungan dalam negeri



Gambar 1.
Halaman Muka Website P3DN

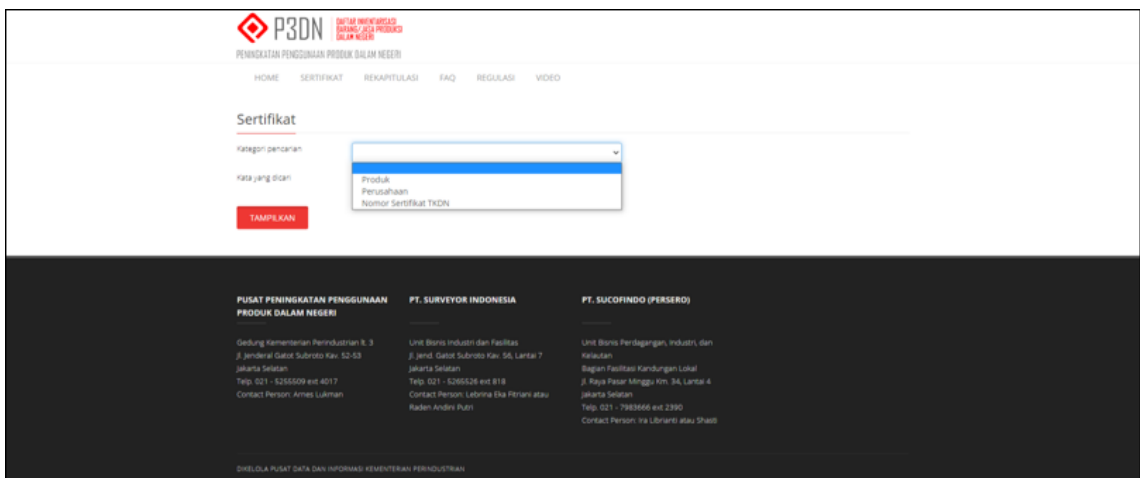


pada Barang, Jasa, serta gabungan Barang dan Jasa. Lalu, bagaimana caranya mengetahui nilai TKDN barang, jasa, serta gabungan Barang dan Jasa tersebut? Pada kesempatan ini, penulis akan khusus menjelaskan bagaimana cara mengetahui nilai TKDN barang. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 29 Tahun 2018 tentang PEMBERDAYAAN INDUSTRI, Pasal 61 ayat (4), nilai TKDN dan BMP (Bobot Manfaat Perusahaan) mengacu pada daftar inventarisasi Barang/Jasa produksi dalam negeri yang diterbitkan oleh Kementerian Perindustrian, yaitu [website tkdn.kemenperin.go.id](http://www.tkdn.kemenperin.go.id).

Dari *website* P3DN, kita bisa mengakses semua informasi mengenai barang/ produk dalam negeri yang telah mendapatkan sertifikat atau tanda sah dari Kementerian Perindustrian yang di dalamnya tertera nilai TKDN dari barang/ produk. Barang/ produk yang wajib digunakan adalah barang/ produk dengan nilai TKDN dan BMP paling sedikit 40%, dengan nilai TKDN paling sedikit 25%, sebagaimana telah diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 29 Tahun 2018 tentang PEMBERDAYAAN INDUSTRI, Pasal 61 ayat (1) dinyatakan bahwa “*Dalam*

pengadaan Barang/Jasa, pengguna Produk Dalam Negeri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 57 wajib menggunakan Produk Dalam Negeri apabila terdapat Produk Dalam Negeri yang memiliki penjumlahan nilai TKDN dan nilai Bobot Manfaat Perusahaan minimal 40% (empat puluh persen), dan ayat (2) Produk Dalam Negeri yang wajib digunakan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memiliki nilai TKDN paling sedikit 25% (dua puluh lima persen).”

Sebagaimana tampilan pada Gambar 2, kita dapat mencari nilai dari pro-



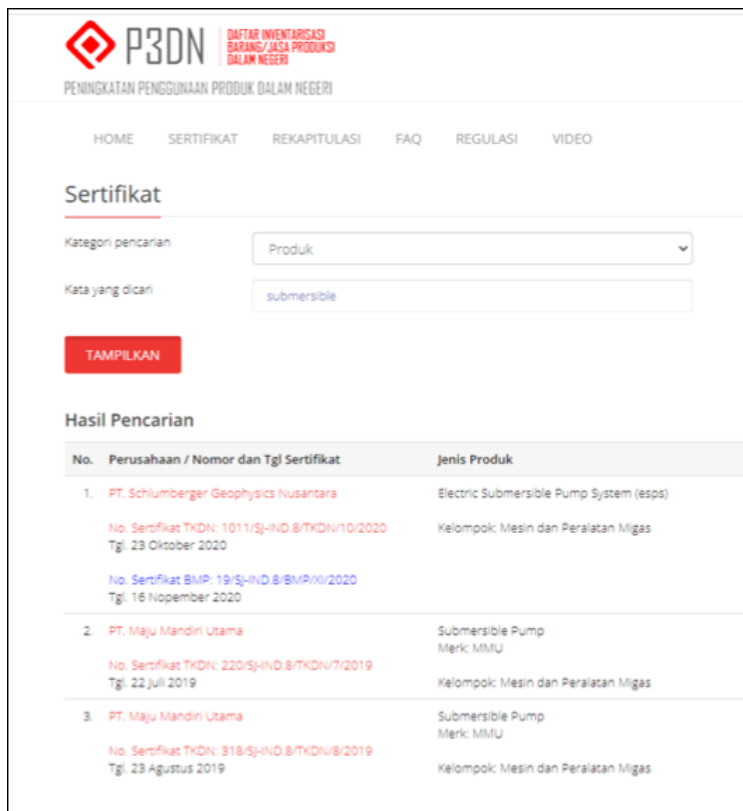
Gambar 2. Tampilan Pencarian Nilai TKDN berdasarkan Kategori

duk berdasarkan kategori produk, perusahaan, dan nomor sertifikat TKDN. Sebagai contoh, penulis mencari ketersediaan produk dalam negeri dari pompa *submersible*, maka akan muncul daftar inventarisasi nama perusahaan, jenis barang/produk, dan nomor sertifikat TKDN dan BMP sebagaimana tangkapan layer pada Gambar 3 dibawah ini.

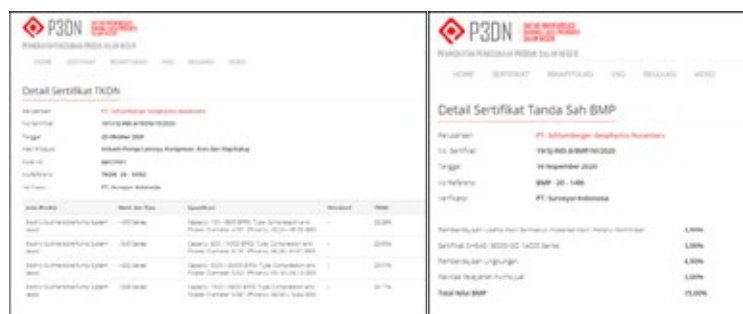
Selanjutnya, dari tampilan daftar inventarisasi sebagaimana Gambar 3, untuk mendapatkan informasi berapa persentase nilai TKDN barang/produk sesuai sertifikat/ tanda sah yang diterbitkan Kementerian Perindustrian, dapat menekan tautan No. Sertifikat TKDN: 1011/SJ-IND.8/TKDN/10/2020 (sebagai contoh, tulisan berwarna merah), se-

hingga terlihat bahwa nilai TKDN barang/ produk tersebut bernilai >25%. Sedangkan, nilai BMP dapat mengakses tautan No. Sertifikat BMP: 19/SJ-IND.8/BMP/XI/2020 (sebagai contoh, tulisan berwarna biru), sehingga didapatkan informasi total nilai BMP sebesar 15%. Dari contoh ini, dapat didapatkan informasi bahwa penjumlahan nilai TKDN dan BMP dari barang/ produk pompa *submersible* tersebut adalah >25% + 15% = >40%, yang artinya produk pompa ini wajib digunakan karena memenuhi nilai minimum 40% sebagaimana ditetapkan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 29 Tahun 2018 tentang Pemberdayaan Industri.

Pada dasarnya, dengan tersedianya Daftar Inventarisasi Barang/Jasa Produksi Dalam Negeri – P3DN dengan alamat **http://tkdn.kemenperin.go.id/**, menjadikan pencarian semua informasi produk dalam negeri sangat mudah untuk diakses. Dalam kaitannya dengan tertib pengadaan barang/jasa Pemerintah, dengan menggunakan produk dalam negeri yang memiliki nilai TKDN dan BMP paling sedikit 40% yang informasinya bisa diakses melalui *website* TKDN Kementerian Perindustrian tersebut, maka artinya Lembaga Pemerintah bersangkutan sudah memenuhi kepatuhan terhadap regulasi P3DN yang berlaku, selain tentunya turut mendukung terwujudnya industri nasional yang mandiri, berdaya saing, dan maju.



Gambar 3. Daftar Inventarisasi Barang/ Produk Dalam Negeri



Gambar 4. Nilai TKDN (kiri) dan Nilai BMP (kanan)

Sumber:

- <http://www.bpkp.go.id/berita/readunit/3/29882/5/Webinar-Akselerasi-P3DN-dalam-Rangka-Pemulihan-Ekonomi-Nasional-PEN>
- Arwanto. 2021. <https://psat.bppt.go.id/berita/telusur-bppt-p3dn>
- Peraturan Pemerintah Nomor 29 Tahun 2018 tentang Pemberdayaan Industri
- Daftar Inventarisasi Barang/Jasa Produksi Dalam Negeri, P3DN, <http://tkdn.kemenperin.go.id/>

PROGRAM PENINGKATAN PENGGUNAAN PRODUK DALAM NEGERI (P3DN) DALAM MENGANTISIPASI PERDAGANGAN BEBAS DI INDONESIA

Oleh : Ir. Nicodemus Daud, M.Si.

Direktur Kelembagaan dan Sumber Daya Konstruksi

Rezza Munawir, ST, MT, MMG

JFT Pembina Jasa Konstruksi Ahli Muda



Program Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri (P3DN) menjadi *trending topic* diperbincangkan publik –tidak hanya Warga Negara Indonesia (WNI), bahkan Warga Negara Asing (WNA) termasuk para utusan negara-negara sahabat– tatkala Presiden Joko Widodo menyampaikan pidatonya saat membuka rapat kerja nasional Kementerian Perdagangan di bulan Maret tahun 2021 yang lalu.

YANG mengajak seluruh elemen masyarakat mencintai produk dalam negeri sekaligus berusaha meningkatkan penggunaannya. Pemerintah Indonesia memang sejak tiga dekade silam sudah sangat *concern* dalam memajukan produk dalam negeri melalui program P3DN, apalagi di era saat ini dimana semakin terbukanya Indonesia dan berbagai negara di dunia dengan perdagangan bebas. Jika tidak dilakukan tindakan antisipasi, maka akan sangat disayangkan Indonesia hanya sebagai pasar saja, padahal produk dalam negeri semakin bertumbuh dan kompetitif.

Di tengah gempuran dengan diberlakukannya perdagangan bebas, seperti *ASEAN China Free Trade Agreement* yang telah diberlakukan mulai 1 Januari 2010 atau perdagangan bebas Asia Tenggara yang acap disebut Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) yang telah berlaku mulai berlaku 1 Januari 2015, jika tidak pandai-pandai, impor produk dari Cina atau negara Asean lainnya bisa membanjiri Indonesia. Indonesia mesti pandai dan banyak akal agar produk Indonesia sebaliknya bisa mendominasi pasar di Tiongkok atau negara ASEAN lainnya. Namun

demikian, meskipun produk impor dari Tiongkok dan negara-negara ASEAN bebas melenggang masuk ke Indonesia, bukan berarti produk itu dapat melenggang seandainya, sebab ada hambatan non tarif (*non tariff barrier*) yang mesti dilalui. Nah, hambatan non tarif inilah yang menjadi jurus andalan semua negara untuk membendung banjirnya produk impor. Di Indonesia, diantara strategi hambatan non tarif tersebut adalah pengutamaan produk dalam negeri dalam program peningkatan penggunaan produksi dalam negeri (P3DN).

P3DN sejatinya bukan kebijakan yang baru bagi Indonesia, namun pada kenyataannya masih banyak pihak yang belum memahami program ini dengan baik. Kebijakan P3DN sudah mulai dicanangkan sejak tahun 1983 dengan adanya Menteri Muda Urusan P3DN dan digelarnya "Pameran Produk Indonesia (PPI)" pertama kali, pada tahun 1984, berdasarkan Instruksi Presiden Nomor 7 Tahun 1984. Di era saat ini, Pemerintah Pusat melalui Pasal 73 Peraturan Pemerintah Nomor 29 Tahun 2018 tentang Pemberdayaan Industri, membentuk Tim Nasional Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri (P3DN) yang ditetapkan dengan Keputusan Presiden Nomor 24 Tahun 2018 yang diketuai Kementerian Koordinator Kemaritiman dan Investasi dengan wakil ketua Kementerian Perekonomian, ketua harian Kementerian Perindustrian, dan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) menjadi salah satu anggota. Selanjutnya di setiap Kementerian/Lembaga dibentuk pula Tim P3DN Kementerian/Lembaga yang terdiri dari lintas unit organisasi. Harapannya, Pemerintah Pusat berperan penting menjadi barisan paling depan dalam mempopulerkan sekaligus mengimplementasikan program P3DN.

Strategi mendorong peningkatan penggunaan produk dalam negeri juga dilakukan melalui pengadaan

barang/jasa Pemerintah. Setidaknya belanja APBN dan total APBD Tahun 2021 ditetapkan sebesar lebih dari 2000 Triliun, sehingga belanja Pemerintah Pusat dan Daerah tersebut terhadap produk dalam negeri akan sangat signifikan. Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2021 Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2018 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah, dimana pada Pasal 66 ayat (1) disebutkan bahwa Kementerian/Lembaga/Perangkat Daerah wajib menggunakan produk dalam negeri, termasuk rancang bangun dan perokayasa nasional, ayat (2) Kewajiban penggunaan produk dalam negeri dilakukan apabila terdapat produk dalam negeri yang memiliki penjumlahan nilai Tingkat Komponen Dalam Negeri (TKDN) ditambah nilai Bobot Manfaat Perusahaan (BMP) paling sedikit 40% (empat puluh persen); ayat (3) Nilai TKDN dan BMP mengacu pada daftar inventarisasi barang/jasa produksi dalam negeri yang diterbitkan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang

perindustrian; dan ayat (4) Kewajiban penggunaan produk dalam negeri dilakukan pada tahap Perencanaan Pengadaan, Persiapan Pengadaan, atau Pemilihan Penyedia.

Berkaitan dengan Undang-undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi, penggunaan produk dalam negeri diatur dalam Pasal 17 bahwa kegiatan usaha Jasa Konstruksi didukung dengan usaha rantai pasok sumber daya konstruksi yang diutamakan berasal dari produksi dalam negeri. Kemudian, di dalam Pasal 25 Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-undang Nomor 2 Tahun 2017 disebutkan sumber daya konstruksi mengutamakan produk lokal, unggulan, dan ramah lingkungan yang terdiri atas: sumber daya material, sumber daya peralatan, sumber daya teknologi, dan sumber daya manusia. Untuk mengawal sekaligus mewujudkan amanat ini, Kementerian PUPR melalui Peraturan Menteri PUPR Nomor 13 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian PUPR mem-





berikan mandat kepada Direktorat Kelembagaan dan Sumber Daya Konstruksi, Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, untuk melaksanakan perumusan kebijakan, penyusunan produk pengaturan, pembinaan penerapan dan pengawasan dalam pengelolaan material, peralatan, teknologi dan Tingkat Kandungan Dalam Negeri konstruksi (TKDN).

Pada tahun 2021, untuk menjalankan amanat Undang-undang Nomor 11 tahun 2020 tentang Cipta Kerja, serta Peraturan Pemerintah (PP) tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 Tentang Jasa Konstruksi, Direktorat

Kelembagaan dan Sumber Daya Konstruksi telah berhasil menyusun regulasi dalam rangka mencatat sumber daya material dan peralatan konstruksi. Peraturan Menteri PUPR Nomor 7 Tahun 2021 tentang Pencatatan Sumber Daya Material dan Peralatan Konstruksi (SDMPK) merupakan pencatatan SDMPK yang dilakukan melalui aplikasi SIMPK (mpk.binakonstruksi.pu.go.id) dalam rangka memastikan bahwa diantaranya material konstruksi yang digunakan dalam pekerjaan konstruksi harus mengoptimalkan penggunaan produk dalam negeri yang dibuktikan dengan kepemilikan sertifikat TKDN yang diterbitkan Kementerian Perindustrian.



Hal terpenting lainnya adalah, Direktorat Kelembagaan dan Sumber Daya Konstruksi mendapat mandat dari Direktur Jenderal Bina Konstruksi untuk mengawal kebijakan Menteri PUPR Basuki Hadimuljono terkait Surat Menteri PUPR Nomor PB.01.01-Mn/2775 perihal Penggunaan Produk Dalam Negeri pada Pengadaan Barang/Jasa di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Kebijakan ini mengatur bahwa pelaksanaan pengadaan barang/jasa di Kementerian PUPR harus menggunakan material/bahan produk dalam negeri atau yang diproduksi di dalam negeri, serta penggunaan material/bahan non produk dalam negeri (impor) dapat digunakan dengan ketentuan harus mendapatkan persetujuan dari Pejabat Pimpinan Tinggi Madya. Dalam perjalanan pelaksanaan kebijakan tersebut, Menteri PUPR meminta Direktorat Jenderal Bina Konstruksi turut melibatkan Kementerian Perindustrian, asosiasi serta perusahaan penyedia barang terkait, untuk memastikan ketersediaan produknya di dalam negeri. Terbitnya kebijakan ini tentunya sangat mengantisipasi sekaligus mengendalikan belanja APBN di Kementerian PUPR untuk pengadaan barang non produk dalam negeri (impor).



Peluang dan Tantangan Tenaga Kerja Asing Di Indonesia Pada Sektor Konstruksi

Oleh : Kimron Manik, Brawijaya, Niken Dwi Pramesti

Penggunaan Tenaga Kerja Asing (TKA) di Indonesia merupakan salah satu hal yang harus diperhatikan oleh pelaku usaha termasuk di sektor konstruksi.

PENGATURAN bahwa mengenai TKA juga telah mengalami perkembangan, terutama dengan telah diterbitkannya Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja, TKA telah mendapatkan kemudahan untuk bekerja di Indonesia, tetapi bukan berarti tidak ada batasan bagi TKA. Keberadaan TKA dibutuhkan untuk meningkatkan akselerasi pertumbuhan ekonomi melalui kemudahan investasi asing. Tujuannya untuk menunjang pertumbuhan ekonomi dan perluasan kesempatan kerja serta percepatan pembangunan infrastruktur nasional.

Berdasarkan data Kementerian Ketenagakerjaan, jumlah penggunaan tenaga kerja asing (TKA) terus mengalami

penurunan dalam tiga tahun terakhir. Hingga Mei 2021, tercatat sebanyak 92.058 TKA, sementara pada tahun 2020 sebanyak 93.374 TKA dan pada tahun 2019 terdapat sebanyak 95.168 TKA yang bekerja di Indonesia. Sektor jasa konstruksi sendiri merupakan bidang pekerjaan yang masih menggunakan tenaga kerja asing (TKA) terutama untuk pemenuhan akan kompetensi tenaga ahli. Tenaga kerja asing yang dilibatkan dalam pembangunan infrastruktur pun harus memiliki kualitas dan keahlian tingkat tinggi. Pelibatan tenaga asing ini dilakukan karena Indonesia masih kekurangan tenaga kerja konstruksi terutama tenaga ahli yang memiliki kompetensi khusus. Salah satu contoh pelibatan tenaga kerja asing adalah

pada pengerjaan proyek-proyek infrastruktur berteknologi tinggi seperti pengerjaan proyek Moda Raya Terpadu atau MRT. Selain itu, penggunaan TKA ini merupakan paket investasi dalam pelaksanaan proyek strategis pemerintah seperti pekerjaan kereta cepat Jakarta-Bandung yang investornya berasal dari Cina sehingga sumber daya pembangunan baik teknologi, material, maupun tenaga ahli yang digunakan harus dipastikan sesuai dengan standar yang dimiliki oleh investor tersebut. Untuk itu, sebagai salah satu *rule of thumb* investasi, pemerintah meminta investor agar bisa melatih dan mendidik tenaga kerja lokal serta melakukan transfer teknologi.

Dalam pembangunan infrastruktur, peran tenaga ahli asing banyak dilibatkan dalam konsultan perencanaan maupun konsultan pengawas. Banyak desain dan penggunaan teknologi tinggi dalam pelaksanaan pembangunan memerlukan dukungan dari tenaga ahli asing. Sebagai contoh desain jembatan suramadu yang menggunakan teknologi *cable stayed* yaitu sistem penopang jembatan yang menggunakan kabel baja

yang tidak memakai sistem jembatan gantung. Pembangunan jembatan Suramadu juga melibatkan beberapa peneliti dan konsultan asing, terutama karena konstruksinya yang berada di atas laut dan juga tiupan angin yang kencang sehingga hasilnya jembatan ini mampu menahan gempa hingga 7 skala richter. Contoh lainnya adalah pembangunan Kereta Cepat Jakarta Bandung (KCJB). Paket pekerjaan KCJB merupakan salah satu Proyek Strategis Nasional (PSN), yang dibangun melalui kerja sama antara Indonesia dan Cina. Paket pekerjaan ini telah berhasil membangun struktur layang bertipe *continuous beam* yang merupakan konstruksi terpanjang pada pekerjaan KCJB dengan tingkat kesulitan tinggi. Rangkaian jembatan sepanjang 2,7 kilometer tersebut dikonstruksikan melintasi jembatan *cable-stayed* Grand Wisata yang melintang di atas akses ramp Jalan Tol Jakarta-Cikampek. Adapun jarak vertikal antara bagian bawah *box girder* ke jembatan *cable-stayed* Grand Wisata hanya terpaut 4.47 meter. Untuk itu, dibutuhkan ketelitian dan sinkronisasi desain yang tepat untuk memastikan keamanan dan kualitas pekerjaan di titik tersebut. Struktur

layang *continuous beam* ini nantinya dilalui *transporter* dan *launcher beam* yang merupakan teknologi baru di Indonesia dalam mendistribusikan dan menginstalasi *box girder*. (sumber: kompas.com)

Sementara itu, sebagai contoh penggunaan tenaga kerja asing dalam proses pengawasan pembangunan infrastruktur dapat terlihat pada paket pekerjaan LRT Jabodebek yang berasal dari Singapura dan Jepang. LRT Jabodebek akan menjadi LRT pertama dengan sistem tanpa pengemudi di Indonesia.

Pekerjaan ini memiliki tantangan teknis signifikan yang membutuhkan keahlian dan inovasi mendalam. Misalnya, konstruksi Jembatan Lengkung LRT Jabodebek yang merupakan bagian dari proyek tersebut dirancang berdiameter 148 meter dengan radius 115 meter. Oleh karena itu, dalam pengerjaannya dilakukan dengan mengadopsi teknik isolasi seismik, termasuk *lead rubber bearing* (LRB) dengan perangkat penjepit dan sistem peringatan gempa dini. Teknologi ini adalah teknologi yang belum pernah ada sebelumnya untuk proyek perkeretaapian di Indonesia



(Foto: instagram @adhikaryaid)

dan jarang terlihat di seluruh dunia. (sumber: kompas.com)

Di sisi lain, selain pelaksanaan pembangunan infrastruktur yang berasal dari dana investor asing, penggunaan tenaga ahli asing dilakukan terhadap masuknya inovasi teknologi konstruksi termutakhir. Sebagai contoh teknologi *trenchless* atau pembangunan tanpa galian bisa mempercepat konstruksi bawah tanah. *Trenchless* merupakan teknologi *horizontal directional drill* (HDD) yang dapat melaksanakan pembangunan tanpa galian sehingga mampu mempercepat konstruksi bawah tanah. Teknologi ini mengintegrasikan teknologi digital jasa konstruksi yang dipergunakan untuk memasang infrastruktur bawah tanah tanpa mengganggu bangunan atau bentang alam yang ada di atasnya. Dengan teknologi HDD ini proyek konstruksi bawah tanah di daerah perkotaan tak perlu lagi mengungsikan penduduk atau membebaskan lahan. Selain itu, dengan teknologi HDD ini hanya memakan waktu pengerjaan 50% dari total waktu pengerjaan yang menggunakan teknologi *open trench* atau galian. Adapun beberapa paket pekerjaan yang sudah menerapkan teknologi ini yaitu pembangunan bendungan Jatigede, Tol Cisumdawu, sudetan Kali Ciliwung ke Banjir Kanal Timur, Denpasar *Sewerage Development Project*. Penggunaan teknologi *trenchless* telah secara langsung memberikan banyak manfaat dan kemudahan di bidang infrastruktur serta mendukung program pemerintahan yang memaksimalkan teknologi terbaru untuk pembangunan kota yang lebih baik. (sumber: financedetik.com)

Dalam hal keselamatan konstruksi, tidak menutup kemungkinan adanya penggunaan tenaga ahli asing untuk dapat menjadi ahli keselamatan konstruksi pada pekerjaan yang memiliki risiko besar dan teknologi tinggi. Selain menjaga keselamatan keteknikan, keselamatan dan kesehatan kerja, keselamatan publik dan lingkungan, ahli keselamatan



konstruksi yang berasal dari tenaga asing dapat turut mengawasi metode penggunaan peralatan yang berteknologi tinggi sehingga dapat memastikan keamanan pelaksanaan metode pekerjaan dengan teknologi tinggi serta menjaga mutu hasil penggunaan teknologi tersebut.

Sementara itu, kebutuhan akan kompetensi tenaga ahli yang masih jarang dimiliki oleh tenaga lokal meliputi Ahli Teknik Jalan *Elevated*, Ahli Teknik Jembatan Panjang dengan bentang lebih dari 400 meter, Ahli Geoteknik Bangunan lebih dari 30 meter di bawah tanah, Ahli Teknik Terowongan, Ahli Teknik Jalan Rel *Elevated*, Ahli Teknik Pembongkaran Bangunan. (sumber: CNBC Indonesia). Selanjutnya, kebutuhan kompetensi urgensi lainnya adalah *forensic engineer* yang masih sangat jarang di Indonesia. *Forensic engineer* bertugas melakukan investigasi terhadap penyebab terjadinya kegagalan bangunan baik secara struktural maupun fungsional. Kompetensi *forensic engineer* yang dimiliki oleh tenaga kerja lokal masihlah sangat terbatas sehingga masih diperlukan tenaga ahli asing untuk dapat melakukan *transfer knowledge* terhadap tenaga kerja lokal.

Dengan adanya fenomena masuknya tenaga kerja asing, ini merupakan momentum yang harus dimanfaatkan menjadi peluang

dalam melakukan alih pengetahuan dan inovasi teknologi dalam pembangunan infrastruktur. Hal ini sekaligus menjadi tantangan bagi pemerintah dalam meningkatkan daya saing tenaga kerja lokal dengan meningkatkan kompetensi teknis, manajerial maupun kemampuan bahasa asing, serta meningkatkan kualitas sistem sertifikasi tenaga kerja agar memiliki kompetensi yang dapat bersaing dengan tenaga kerja asing. Perkembangan ini harus dapat dijadikan sebagai potensi dan motivasi dalam menciptakan ide-ide atau karya yang inovatif oleh anak negeri demi mewujudkan kemandirian bangsa. Alih teknologi diharapkan dapat memicu anak negeri untuk melakukan inovasi teknologi yang tepat guna, efektif, murah dan ramah lingkungan juga didorong guna menciptakan nilai tambah dan pembangunan berkelanjutan sehingga manfaat infrastruktur dapat dirasakan generasi mendatang.

Akhir kata mari kita sikapi masuknya tenaga asing sebagai sesuatu hal yang positif, mengambil manfaat yang baik seperti transfer teknologi, transfer kompetensi yang lebih tinggi, dan yang tidak kalah penting adalah transfer budaya berkeselamatan yang dimiliki oleh para TKA yang cenderung memiliki budaya berkeselamatan dan etos kerja yang cenderung baik.



MENGGAGAS PENGEMBANGAN INDUSTRI KONSTRUKSI DI TENGAH PANDEMI

Oleh: Eka Prasetyawati

Jafung Pembina Jasa Konstruksi Ahli Muda,
Direktorat Pengembangan Jasa Konstruksi

Pembangunan Infrastruktur dan Multiplier Effects-nya

Sesuai arahan Presiden Republik Indonesia, Joko Widodo, pembangunan infrastruktur merupakan salah satu strategi utama untuk mewujudkan visi “Indonesia Maju”, disamping pengembangan sumber daya manusia, penyederhanaan peraturan, penyederhanaan birokrasi dan transformasi ekonomi. Tak terkecuali di tengah kondisi pandemi COVID-19 seperti saat ini yang menghambat pertumbuhan ekonomi baik skala global maupun nasional, pembangunan infrastruktur merupakan salah satu sektor utama yang diharapkan dapat menjadi pengungkit pemulihan ekonomi nasional.

Kita pasti masih mengingat fakta bahwa pada tahun 2020 lalu ekonomi Indonesia menyusut drastis untuk pertama kalinya sejak tahun 1998, dikarenakan adanya pandemi COVID-19. Perekonomian nasional kita mengalami kontraksi dalam di angka -5,32% pada kuartal II/2020. Pertumbuhan sektor konstruksi juga mengalami kontraksi menjadi -5,39% akibat adanya beberapa kebijakan terkait pengendalian penyebaran COVID-19 yang sangat berdampak pada penyelenggaraan jasa konstruksi di lapangan.

Untuk mendukung percepatan pertumbuhan ekonomi di masa pandemi ini, Pemerintah Indonesia telah menetapkan Program Pemulihan Ekonomi Nasional (PEN). Salah satu upaya untuk mengimplementasikan program ini adalah dengan mempercepat belanja pemerintah, termasuk di dalamnya adalah belanja untuk pembangunan infrastruktur. *Multiplier effect* pembangunan infrastruktur diharapkan mampu mempercepat pertumbuhan sektor-sektor lain, sehingga menjadi daya ungkit bagi percepatan Pemulihan Ekonomi Nasional.

Overview Paket Pekerjaan Kementerian PUPR

Keseriusan pemerintah pada sektor ini dapat dilihat pada alokasi belanja infrastruktur yang diamanatkan kepada Kementerian PUPR. Sebagai gambaran, saat ini, per tanggal 1 September 2021, Kementerian PUPR memiliki 5.359 paket pekerjaan, senilai Rp. 106,05 T. Alokasi belanja infrastruktur Kementerian PUPR di Tahun 2021 ini, pada 6 sektor prioritas, yaitu:

- a. **Pengembangan Food Estate di Kalteng**, Sumut, dan NTT, sebagai lumbung pangan baru di luar Pulau Jawa dan menjadi cadangan strategis pangan dalam negeri.

- b. **Pengembangan Kawasan Industri**, antara lain KI Terpadu Batang (Jateng) dengan membangun simpang susun, pembangunan embung air baku, Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM), Instalasi Pengolahan Air Limbah (IPAL) dan jaringan perpipaan, Tempat Pemrosesan Sampah Terpadu (TPST) dan 10 tower rusun bagi pekerja.
- c. **Pengembangan 5 Destinasi Pariwisata Super Prioritas**, yakni Danau Toba, Borobudur, Mandalika, Labuan Bajo dan Manado-Likupang sejak 2019-2021 dengan melakukan penataan kawasan, jalan, bangunan pengendalian banjir, penyediaan air baku dan air bersih, pengelolaan sampah, sanitasi, dan perbaikan hunian penduduk.
- d. **Penyelesaian Proyek Strategis Nasional**, antara lain: pembangunan 48 bendungan, 406 km jalan tol, 25.000 Ha daerah irigasi, 2.012 lt/dtk SPAM, 9.705 unit rumah susun, serta rehabilitasi sekolah/ perguruan tinggi/gedung olahraga dan lain-lain.
- e. **Program Padat Karya Tunai (PKT)**, yang dimaksudkan sebagai jaring pengaman sosial melalui pembangunan infrastruktur yang melibatkan langsung masyarakat/warga setempat sebagai pelaku pembangunan, khususnya infrastruktur berskala kecil atau pekerjaan sederhana yang tidak membutuhkan teknologi.
- f. **Dan yang terakhir adalah penugasan khusus terkait penanganan RS Darurat COVID-19 dan tempat isolasi** sebanyak 33 lokasi yang tersebar beberapa wilayah di Indonesia, sehingga menambah kapasitas sebanyak 2.811 *bed* rumah sakit dan 5.989 *bed* isolasi.

Kondisi Rantai Pasok sumber daya konstruksi Nasional

Dukungan rantai pasok sumber daya konstruksi, mulai sumber daya manusia (*man*); bahan material

(*material*); peralatan (*machine*); metode kerja (*methode*) sampai pembiayaan (*money*), mutlak diperlukan untuk memenuhi kebutuhan pembangunan infrastruktur yang sangat besar tersebut. Saat ini, kinerja rantai pasok industri konstruksi di Indonesia masih menemui berbagai tantangan diantaranya adalah *supply-demand* yang belum berimbang di semua daerah, pemanfaatan teknologi dan inovasi yang masih rendah, tuntutan akan mutu sumber daya konstruksi yang semakin meningkat, kompleksitas industri konstruksi yang melibatkan banyak pemangku kepentingan, serta pembinaan rantai pasok yang masih terfragmentasi di berbagai instansi.

Untuk lebih memahami tantangan yang sedang kita hadapi, mari kita coba analisa bersama.

Pertama, dari sisi tenaga kerja.

Indonesia masih kekurangan tenaga kerja konstruksi bersertifikat. Data BPS menunjukkan bahwa, dari total 8 juta tenaga kerja konstruksi (TKK) di Indonesia pada tahun 2020, yang bersertifikat hanya 778.472. Ini artinya hanya sekitar 9,65% saja tenaga kerja konstruksi yang dinyatakan kompeten (karena sertifikat kompetensi merupakan bukti pengakuan akan kompetensi seseorang). Namun, pertanyaan lainnya adalah, bagaimana dengan sisanya? Apakah mereka tidak kompeten dan tidak boleh bekerja? Siapa yang akan menyelesaikan seluruh target pembangunan yang ada?

Kedua, terkait material dan peralatan konstruksi (MPK).

Ketersediaan MPK ini bisa dikatakan masih terbilang beragam, baik dari sisi jenis maupun dari sisi jumlah atau ketersediaannya. Sementara ini, keberadaan MPK masih terentralisasi di Pulau Jawa dan Sumatera. Kondisi ini menyebabkan fluktuasi harga MPK yang sulit untuk dikontrol, terutama untuk paket-paket pekerjaan di luar Jawa dan Sumatera. Jika memang seperti itu kondisinya, apakah penilaian terkait

kemampuan menyediakan MPK pada proses tender sudah dapat menjamin keberadaan dan kualitasnya pada saat tahap konstruksi nanti? Nah, hal tersebut merupakan tantangan yang berbeda lagi. Selain itu, utilisasi industri MPK dalam negeri juga dinilai masih rendah. Hal ini salah satunya disebabkan karena banyaknya produk impor yang masuk dengan harga yang lebih kompetitif.

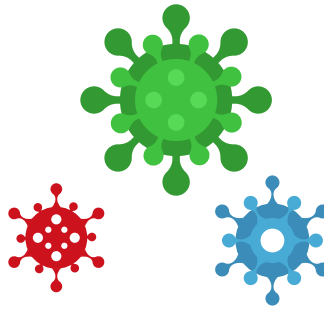
Ketiga, mengenai pembiayaan. Kita ketahui bersama bahwa pembangunan infrastruktur membutuhkan anggaran yang tidak sedikit. Selama ini, pembiayaan infrastruktur bertumpu pada anggaran APBN/APBD yang jumlahnya sangat terbatas untuk memenuhi seluruh kebutuhan. Dibutuhkan alternatif pembiayaan diluar APBN/APBD untuk dapat mencapai target pembangunan infrastruktur.

Keempat, tentang penggunaan metode konstruksi.

Sebagai informasi, tidak kurang dari 80% Badan Usaha Jasa Konstruksi (BUJK) nasional kita berada pada kualifikasi menengah. Dimana penguasaan akan inovasi dan teknologi konstruksi terkini dinilai masih rendah. Pelaksanaan metode kerja masih mengandalkan cara-cara yang konvensional, penggunaan digitalisasi dan teknologi “kekinian” masih berada pada level “diketahui” saja. Kondisi ini sangat berkontribusi terhadap in-efisiensi dalam pelaksanaan pekerjaan serta risiko dalam pencapaian mutu produk konstruksi yang dihasilkan. Kemudian, bagaimana dengan peningkatan produktifitas? Konstruksi berkelanjutan? Atau kita masih pada level berharap pekerjaan selesai tepat mutu, biaya, waktu sesuai kontrak saja?

Perkuatan Rantai Pasok Sumber Daya Konstruksi

Mau tidak mau, sukar ataupun mudah, Pemerintah selalu berusaha untuk mendorong pengembangan industri konstruksi nasional. Hal ini dikarenakan, rantai pasok sumber



daya konstruksi yang baik akan mendorong efisiensi, efektivitas dan kelancaran pembangunan infrastruktur sehingga target pembangunan akan dengan mudah tercapai. Seperti yang disampaikan sebelumnya, bahwa pengembangan industri konstruksi nasional merupakan salah satu strategi untuk mencapai target pembangunan infrastruktur.

Salah satu upaya penguatan industri konstruksi dalam negeri adalah melalui peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri. Sesuai arahan Presiden Joko Widodo, proyek infrastruktur dan perumahan tidak boleh lagi menggunakan produk impor, semuanya harus menggunakan produk produksi dalam negeri. Hal ini dikarenakan, penggunaan produk lokal akan mempunyai *multiplier effect* yang besar terhadap perekonomian dan industri nasional. Tidak hanya akan menghemat penggunaan devisa, penggunaan produk lokal akan menggerakkan industri manufaktur sehingga mampu memperluas lapangan kerja dan mengurangi tekanan terhadap pengangguran.

Beberapa produk infrastruktur Kementerian PUPR yang diperoleh dari UKM antara lain *sprinkler* besar, tandon air, panel RISHA, dan karet untuk campuran aspal. Selain itu, beberapa kebijakan Kementerian PUPR dalam program ini adalah dengan diterbitkannya Surat Menteri PUPR pada 30 Desember 2021 yang ditujukan pada seluruh jajaran internal di Kementerian PUPR mengenai instruksi terkait pelaksanaan PBJ yang harus menggunakan material/bahan produk dalam negeri, khususnya untuk bahan baku baja, besi, semen, aspal dan lain-lain.

Selain itu, dukungan terhadap penggunaan material ramah lingkungan juga terus digalakkan untuk mendukung implementasi konstruksi berkelanjutan. Tidak hanya meningkatkan penggunaan material dasar dan olahan yang ramah

lingkungan saja, optimalisasi material berbasis modular (*material based product*) dinilai dapat mendukung terlaksananya konstruksi berkelanjutan. Dimana pembangunan infrastruktur dimaksudkan untuk memenuhi kebutuhan generasi masa kini tanpa mengorbankan generasi masa depan dalam memenuhi kebutuhannya mendatang.

Yang terakhir, terkait perkuatan material dan material konstruksi adalah tentang pentingnya pencatatan Sumber Daya Material dan Peralatan Konstruksi (SDMPK). Hal ini sesuai dengan amanat Peraturan Menteri PUPR No.7/2021 tentang Pencatatan Sumber Daya Material dan Peralatan Konstruksi. Tujuan dari pencatatan SDMPK ini adalah untuk menyiapkan pangkalan data SDMPK, meminimalkan ketidakpastian informasi terkait ketersediaan SDMPK, serta mendukung pemenuhan Standar Keamanan, Kesehatan, Keselamatan, dan Keberlanjutan (K4) yang merupakan amanah dari UU No. 2/2017 tentang jasa Konstruksi.

Untuk solusi pembiayaan, saat ini Kementerian PUPR terus mendorong inovasi dalam pembiayaan pembangunan infrastruktur, salah satunya dengan skema Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) serta peningkatan jumlah investasi infrastruktur. Beberapa upaya penyempurnaan kebijakan telah dilakukan, baik itu terkait penyederhanaan prosedur tahapan KPBU maupun dukungan investasi untuk jalan tol.

Dari sisi pemenuhan kebutuhan akan tenaga kerja konstruksi yang kompeten, beberapa upaya telah dilakukan Kementerian PUPR. Diantaranya adalah kerjasama dengan dunia pendidikan, baik untuk *link and*

match maupun penyelenggaraan program pendidikan super spesialis. Percepatan sertifikasi tenaga kerja konstruksi juga dilakukan dengan memperluas, mempercepat dan memodernisasi layanan sertifikasi. Selain itu, penguatan kelembagaan LPJK melalui akreditasi asosiasi profesi, dan LSP dilakukan untuk merespon tantangan pemenuhan SDM konstruksi, baik dari sisi kuantitas maupun kualitas.

Untuk meningkatkan efektifitas, efisiensi, keselamatan konstruksi serta produktivitas pekerjaan, beberapa spesifikasi teknis di Kementerian PUPR telah mengakomodir inovasi serta teknologi terkini dalam pelaksanaan pekerjaan konstruksi, salah satunya adalah penerapan *Building Information Modelling (BIM)* dan manajemen aset. Penerapan teknologi ini tidak hanya akan meningkatkan efisiensi dan jaminan kualitas pekerjaan saja, namun akan memenuhi tingkat layanan bangunan konstruksi sesuai dengan kebutuhan saat ini dan kebutuhan pada saat yang akan datang dengan biaya dan risiko terkecil. Jadi, bisa dikatakan bahwa *"we surely built for the future"*.

Pembangunan Infrastruktur untuk Indonesia Maju

Saat ini Pemerintah masih sedang berkonsentrasi menangani masalah pandemi COVID-19, namun perhatian terhadap agenda besar menuju Indonesia Maju tidak berkurang sama sekali. Termasuk diantaranya adalah penyelesaian pembangunan infrastruktur yang memurahkan logistik, membangun dari pinggiran dan mempersatukan Indonesia, terus diupayakan. Visi Indonesia Maju untuk infrastruktur ini hanya dapat dicapai dengan upaya yang terstruktur, sistematis dan berkelanjutan. Untuk mewujudkan hal tersebut, perlu adanya dukungan dari semua *stakeholder* jasa konstruksi, tidak terkecuali *stakeholder* dalam industri rantai pasok sumber daya konstruksi.

Industri konstruksi tumbuh untuk Indonesia Maju.

Lifting Engineering, Proyeksi Kini dan Nanti

Oleh: Patmasari Anggaraningsih
Direktorat Kompetensi dan Produktivitas Konstruksi



Satu setengah tahun sudah kita bergelut dengan pandemi.

DENGAN segala efeknya pandemi telah merubah paradigma, tatanan, kebiasaan, dan memperlambat pertumbuhan pada segala sisi. Berbagai kebijakan diarahkan sebagai upaya melepaskan diri dari jeratan pandemi. Namun demikian, agenda besar pembangunan pun tidak kurang perhatian. Dalam pidato kenegaraan tanggal 16 Agustus 2021 yang lalu, Presiden Joko Widodo kembali mengingatkan kita bahwa pembangunan

SDM berkualitas tetap menjadi prioritas. Selain itu penyelesaian infrastruktur dalam rangka mempermudah, mempermudah, serta menghubungkan antar wilayah sebagai daya ungkit pertumbuhan ekonomi terus di-upayakan.

Tampak dari optimisme pemerintah dalam menetapkan alokasi anggaran, target pembangunan, dan masifnya

jumlah pembangunan, sektor infrastruktur masih menjadi sektor utama saat ini. Infrastruktur konektivitas, termasuk jalan tol, menjadi target yang harus segera diselesaikan. Terbaru, Presiden Joko Widodo telah meresmikan tol Kelapa Gading-Pulo Gebang untuk mendukung Kawasan Ekonomi Khusus Marunda. Kebutuhan dan tingginya mobilitas yang diiringi keterbatasan lahan terjawab dengan pembangunan secara *elevated*. Saat ini banyak kita jumpai infrastruktur dengan konstruksi layang / *elevated*, misal Tol Jakarta – Cikampek II, Ruas Tol Dalam Kota, Pembangunan Kereta Cepat Jakarta - Bandung, Pembangunan LRT Jakarta – Bogor- Depok - Bekasi, dan proyek *elevated* lainnya.

Pelaksanaan pembangunan konstruksi layang / *elevated* ini selain menelan biaya yang cukup tinggi juga dinilai cukup rumit dan kompleks. Hal ini dikarenakan memiliki lingkup kerja yang cukup luas dan memiliki risiko yang cukup tinggi. Target pelaksanaan pembangunan konstruksi yang cukup tinggi ini harus dipenuhi dengan tepat biaya, tepat mutu, dan tepat waktu. Tentunya untuk mencapai target ini, diperlukan penggunaan teknologi dan peralatan konstruksi. Dalam pelaksanaannya, pembangunan konstruksi secara *elevated* ini tidak terlepas dari pemanfaatan teknologi khususnya teknologi angkat angkut baik secara horisontal maupun vertikal. Hal ini merupakan faktor penting di dalam proyek, terutama

proyek-proyek konstruksi dengan skala yang besar sebagai upaya meningkatkan produktivitas proyek konstruksi. Penggunaan teknologi berupa alat angkat angkut sudah menjadi teknologi yang sering kita jumpai dalam metode pelaksanaan konstruksi ini, seperti *mobile crane*, *truck mounted crane*, *crawler crane*, *all terrain crane* yang berfungsi sebagai alat pengangkutan vertikal, serta *launcher gantry* yang berfungsi sebagai alat pengangkutan horisontal, dan beberapa alat lainnya.

Pemanfaatan teknologi pada proyek konstruksi khususnya pada konstruksi layang / *elevated* memiliki risiko yang tinggi. Beberapa risiko yang bisa terjadi di lapangan yaitu terjadinya kecelakaan kerja baik karena faktor kondisi lingkungan, kondisi alat, faktor sumber daya manusia, dan sistem manajemen penyelenggara. Terjadinya kecelakaan kerja tidak hanya dapat menimbulkan kerugian material tetapi juga immaterial, misalnya menimbulkan korban luka dan korban jiwa. Dalam hal ini, sektor konstruksi menyumbang 32% kecelakaan kerja di Indonesia, di atas sektor manufaktur, transportasi, pertambangan, dan kehutanan. Berdasarkan histori 3 (tiga) tahun kebelakang, kecelakaan konstruksi terjadi pada pelaksanaan proyek konstruksi layang, seperti jatuhnya robohnya *pier-head* pada Tol Bekasi – Cawang – Kampung Melayu (Becakayu), *launching girder* pada proyek *Double-Double Track*, jatuhnya *crane* pada proyek jalan tol Bogor

Outer Ring Road, dan beberapa proyek *elevated* lainnya. Mayoritas kecelakaan konstruksi terjadi pada saat pelaksanaan pengangkatan, pemasangan, dan pengoperasian alat berat konstruksi. Berdasar kajian dari Komite Keselamatan Konstruksi, penyebab utama kecelakaan konstruksi adalah kelalaian manusia atau *human error* yang mana ini disebabkan oleh minimnya kompetensi pekerja konstruksi. Sementara itu, jumlah pekerja konstruksi yang memiliki keahlian khusus dalam bidang konstruksi layang dan bidang *lifting engineering* juga masih sangat terbatas. Dari 692.981 tenaga kerja konstruksi bersertifikat, tenaga kerja dengan keahlian khusus baik ahli maupun terampil dengan spesialisasi *lifting* atau pengangkatan dan pemasangan masih sangat kurang.

Maraknya pekerjaan konstruksi dalam rangka memenuhi kebutuhan mobilitas serta tumbuhnya industri peralatan konstruksi dibayangkan oleh tingginya angka kecelakaan konstruksi. Kedepan, pekerjaan konstruksi akan semakin banyak dan pemanfaatan teknologi semakin berkembang. Disatu sisi kita dihadapkan pada tuntutan *zero accident* pada setiap pekerjaan konstruksi. Akar permasalahan yang bersumber dari kurangnya kesadaran dan kompetensi tenaga kerja konstruksi harus dijawab dengan pemenuhan sumber daya manusia konstruksi yang kompeten dan terlatih. Demikian halnya dengan upaya pemerintah dalam mengimbangi ma-





raknya proyek konstruksi adalah dengan mencetak tenaga kerja yang terlatih pada spesialisasi bidang *lifting engineering* sehingga dapat mendukung pengoperasian alat secara tepat dan akurat.

Tentunya dalam upaya memenuhi tuntutan tersebut, pemerintah bekerja sama dengan para pemangku kepentingan untuk melakukan pelatihan dan menyiapkan standar kompetensi bagi tenaga kerja di bidang pengangkatan dan pemasangan. Seorang *lifting engineer* perlu memiliki kompetensi dalam pekerjaan persiapan pengoperasian peralatan, menyusun rencana pengoperasian peralatan, melakukan kajian dan pengendalian terhadap risiko yang mungkin terjadi, melakukan pengawasan terhadap proses pengangkatan dan pemasangan beban, dan melakukan evaluasi kinerja pe-

laksanaan pekerjaan pengangkatan dan pemasangan. Kompetensi ini dituangkan dalam sebuah standar yang dapat dijadikan acuan dalam rangka mencetak tenaga kerja dengan spesialisasi *lifting engineering*.

Saat ini Direktorat Jenderal Bina Konstruksi sedang mempersiapkan kebutuhan terhadap tenaga kerja konstruksi bidang pengangkatan dan pemasangan dalam mendukung pelaksanaan pekerjaan konstruksi layang. Beberapa standar kompetensi baik untuk jenjang ahli maupun terampil sedang disusun. Selain itu saat ini juga sedang dipersiapkan sarana dan prasarana untuk memfasilitasi pelatihan pada bidang ini. Harapannya, dengan adanya standar dan sarana prasarana yang memadai, kegiatan pelatihan dapat dilaksanakan dan pemenuhan kebutuhan terhadap tenaga kerja ter-

penuhi. Lebih daripada itu, tenaga kerja konstruksi yang kita latih dapat ikut berperan dalam pembangunan infrastruktur nasional dan diakui di tingkat internasional.

Kedepannya, penyiapan tenaga kerja di bidang *lifting engineering* ini masih akan terus digiatkan untuk mendukung pekerjaan konstruksi kita. Banyak jabatan kerja yang terlibat dan berperan dalam pekerjaan ini seperti *rigger*, *helper*, operator *crane*, operator *launching girder*, *lifting supervisor*, dan lain-lain. Masih banyak hal yang perlu kita perkuat dan kita kembangkan. Peningkatan kompetensi tenaga kerja dibidang *lifting* ini tidak lagi sebuah opsi. Akan tetapi, ini sudah menjadi sebuah kebutuhan untuk menjawab tantangan konstruksi masa kini dan masa mendatang.

PENERAPAN SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN KONSTRUKSI DALAM TAHAP KONSTRUKSI SESUAI KETENTUAN DALAM PERATURAN MENTERI PUPR NOMOR 10 TAHUN 2021

Oleh : Ir. Trisasongko Widiyanto, Dipl.HE
Jafung Pembina Jasa Konstruksi Ahli Utama,
Ditjen Bina Konstruksi Kementerian PUPR

Banyaknya kecelakaan konstruksi yang terjadi tidak hanya disebabkan oleh kelalaian manusia, melainkan dapat disebabkan oleh 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.

Munculnya Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) didasarkan pada banyaknya kejadian kecelakaan konstruksi. Total kecelakaan konstruksi yang terjadi pada kurun waktu tahun 2018 hingga September 2021 sebanyak 40 kasus kecelakaan konstruksi yang tercatat di Komite Keselamatan Konstruksi. Melihat tingginya dampak yang ditimbulkan dari kecelakaan di proyek konstruksi, maka aspek keselamatan harus menjadi perhatian utama bagi semua pihak. Penerapan SMKK

pada tahapan pelaksanaan pekerjaan konstruksi dilakukan dengan melaksanakan Dokumen SMKK, yang meliputi Rancangan Keselamatan Konstruksi (RKK), Rencana Mutu Pekerjaan Konstruksi (RMPK); Program Mutu; Rencana Kerja Pengelolaan dan Pemantauan Lingkungan (RKPPL); dan Rencana Manajemen Lalu Lintas Pekerjaan (RMLLP). Pelaksanaan Dokumen SMKK harus disesuaikan dengan lingkup pekerjaan dan kondisi di lapangan. RKK, RMPK/Program Mutu,

RKPPL dan RMLLP dapat diperbaharui apabila terjadi:

1. Perubahan instruksi kerja, prosedur kerja, termasuk perubahan organisasi;
2. Perubahan pekerjaan atau pekerjaan baru serta perubahan lingkup pekerjaan pada kontrak, termasuk pekerjaan tambah/kurang; dan
3. Kecelakaan Konstruksi yang mengakibatkan kehilangan harta benda, waktu kerja, kematian, cacat tetap dan/atau kerusakan lingkungan.

Penyesuaian RKK, RMPK, Program Mutu, RKPPL, dan RMLLP harus mendapatkan persetujuan dari Pengguna Jasa. Pada tahap pelaksanaan konstruksi, seluruh dokumen SMKK harus diperiksa bersama antara Pengguna Jasa dan Penyedia Jasa dengan ketentuan sebagai berikut:

1. RKK yang berupa RKK Pelaksanaan, RMPK, RKPPL, dan RMLLP disampaikan oleh Kontraktor Pelaksana untuk diperiksa, dibahas, atau direviu oleh Konsultan Pengawas atau Direksi Teknis atau Pengguna Jasa,

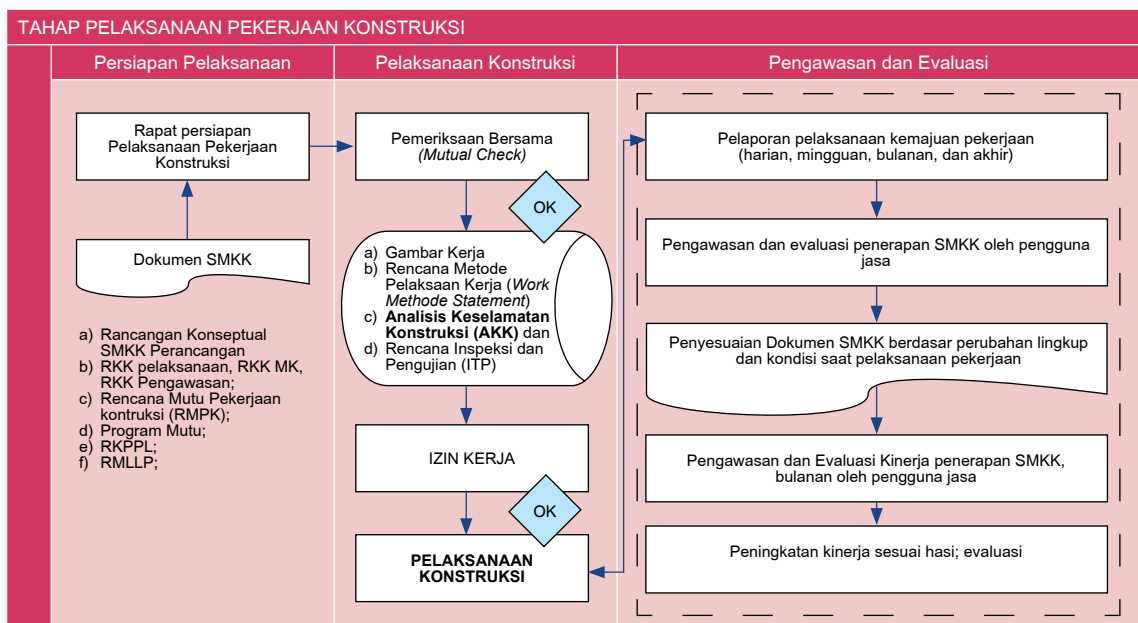
dan disetujui oleh Konsultan Manajemen Konstruksi dan/atau Pengguna Jasa dan Penyedia Jasa pada saat rapat persiapan pelaksanaan pekerjaan konstruksi.

2. Program Mutu dan RKK yang berupa RKK Pengawasan dan/atau RKK Manajemen Penyelenggaraan Konstruksi disampaikan oleh Konsultan Pengawas atau Konsultan MK harus diperiksa, dibahas bersama Kontraktor Pelaksana dan dapat di reviu oleh Pengguna Jasa, serta disetujui bersama pada saat rapat persiapan pelaksanaan pekerjaan konstruksi, dan menjadi bagian dari Dokumen Kontrak.

Penyedia Jasa harus menerapkan Analisis Keselamatan Konstruksi (AKK) atau *Construction Safety Analysis (CSA)* untuk pekerjaan yang mempunyai tingkat risiko besar dan/atau sedang dan pekerjaan bersifat khusus sesuai dengan metode kerja Konstruksi yang terdapat dalam RKK. Apa saja yang termasuk dalam pekerjaan bersifat khusus? Pekerjaan bersifat khusus yaitu pekerjaan panas/me-

nyebabkan percikan api; pekerjaan pengangkatan; pekerjaan di ruang terbatas; pekerjaan menyelam; pekerjaan di malam hari; pekerjaan di ketinggian lebih dari 1,80 meter; pekerjaan menggunakan perancah; pekerjaan dengan menggunakan *radiography*; pekerjaan bertegangan listrik; dan pekerjaan penggalian atau kedalaman.

AKK disusun oleh UKK (Tim HSE) Bersama dengan Tim Teknik/*Engineer* Kontraktor Pelaksana serta Konsultan Pengawas secara bersama, yang diselenggarakan dengan metode kerja, *design to construct*, dan analisis keteknikan, serta pengendalian risiko secara terintegrasi berupa: pengendalian teknis; pengendalian manajemen; dan pengendalian manusia. Apabila terjadi perubahan metode kerja, situasi, pengamanan, dan sumber daya manusia, AKK yang telah disusun harus ditinjau kembali oleh Ahli K3 Konstruksi/Ahli Keselamatan Konstruksi dan/atau tenaga ahli yang membidangi Keselamatan Konstruksi. Hasil peninjauan kembali harus mendapatkan persetujuan



Gambar 1.
Ketentuan SMKK dalam Tahap Pelaksanaan Konstruksi
(Sumber: Peraturan Menteri PUPR No. 10/2021)

dari Pengguna Jasa dan ahli teknik sesuai bidangnya yang ditunjuk oleh Kontraktor Pelaksana. Rencana metode pelaksanaan kerja, AKK, serta rencana pemeriksaan dan pengujian (*inspection and test plan*) menjadi lampiran pada saat mengajukan izin kerja.

Dalam tahap konstruksi, penerapan SMKK tidak hanya menjadi tanggung jawab dari Kontraktor Pelaksana. Konsultan Pengawas dan/atau Konsultan MK menyusun RKK Pengawasan yang diintegrasikan dengan RKK Pelaksanaan sebagai alat (*tools*) dalam melaksanakan pengawasan yang lebih teknis, termasuk apabila terjadi ketidaknormalan pada saat pelaksanaan pekerjaan. Konsultan Pengawas dapat melakukan fungsi pengawasan berlapis dan koordinasi bersama berbagai pihak yang terkait sebelum dan selama pekerjaan berlangsung dengan memperhatikan semua aspek teknis dan non-teknis untuk mewujudkan nilai-nilai keselamatan dalam pelaksanaan pekerjaan. Selanjutnya, Penyedia Jasa Pelaksana Konstruksi melaporkan pelaksanaan RKK, RMPK, Program Mutu, RKPPL, dan RMLLP kepada Pengguna Jasa

sesuai dengan kemajuan pekerjaan. Laporan yang disampaikan dapat berupa laporan harian, mingguan, bulanan, dan akhir. Laporan dilengkapi dengan dokumentasi foto dan/atau audio visual. Sementara, Pengguna jasa bertanggungjawab melakukan pengawasan pelaksanaan RKK, RMPK, Program Mutu, RKPPL, dan RMLLP, serta mengevaluasi kinerja penerapan SMKK yang dilaksanakan oleh Penyedia Jasa. Dalam melakukan pengawasan dan evaluasi pelaksanaan RKK, RMPK, RKPPL, dan RMLLP, Pengguna Jasa dapat dibantu oleh ahli K3 Konstruksi, ahli Keselamatan Konstruksi, tenaga ahli yang membidangi Keselamatan Konstruksi dan/atau petugas Keselamatan Konstruksi. Berdasarkan hasil pengawasan pelaksanaan RKK, RMPK, Program Mutu, RKPPL, dan RMLLP dan laporan penerapan SMKK, Pengguna Jasa melaksanakan evaluasi kinerja penerapan SMKK setiap bulan. Evaluasi yang dilakukan untuk menjamin kesesuaian dan keefektifan pelaksanaan dan penerapan RKK, RMPK, Program Mutu, RKPPL, dan RMLLP. Penyedia Jasa pelaksana konstruksi harus melaksanakan peningkatan kinerja sesuai hasil evaluasi kinerja penerapan SMKK.

Penerapan SMKK pada tahap pelaksanaan konstruksi memegang peranan penting terutama untuk memitigasi kecelakaan konstruksi pada saat proses pelaksanaan, mengingat banyak kecelakaan terjadi pada tahapan ini. Penerapan SMKK dilakukan untuk pemenuhan terhadap aspek keselamatan konstruksi, sehingga tujuan SELAMAT UNTUK SEMUA dapat tercapai tanpa mengorbankan mutu pekerjaan dan keselamatan pekerja. 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.

Dengan menerapkan SMKK pada penyelenggaraan infrastruktur, mari kita wujudkan konstruksi yang berkeselamatan untuk mendorong pembangunan infrastruktur yang berkualitas dan demi terciptanya *Zero Accident*, dan terus membangun untuk mewujudkan *Indonesia Tumbuh, Indonesia Tangguh*.





UPAYA PEMBINAAN PENERAPAN SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN KONSTRUKSI (SMKK) DALAM SEKTOR JASA KONSTRUKSI

Oleh : Offie Nurtresnaning Putri, ST, M.Eng

Keselamatan sudah semestinya menjadi fokus utama dalam setiap kegiatan. Demikian pula di kegiatan konstruksi infrastruktur.

KEMENTERIAN PUPR menerbitkan Pedoman Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) dalam Peraturan Menteri PUPR Nomor 10 tahun 2021 sebagai upaya untuk mewujudkan pembangunan infrastruktur yang berkeselamatan di Indonesia. Peran seluruh stakeholder jasa konstruksi terutama pengguna dan penyedia jasa konstruksi, menjadi titik berat dalam penerapan SMKK sebagai langkah bersama dalam membangun Budaya Berkeselamatan pada setiap pekerjaan konstruksi. Termasuk di dalamnya, seluruh pelaku konstruksi, baik

konsultansi konstruksi maupun pekerjaan konstruksi, hingga subkontraktor dan vendor.

Sebagaimana tertuang dalam Permen PUPR 10/2021, pemenuhan standar keamanan, keselamatan, kesehatan dan keberlanjutan diwujudkan dengan tercapainya keselamatan keteknikan konstruksi, keselamatan dan kesehatan tenaga kerja, keselamatan publik dan keselamatan lingkungan. Hal ini tidak hanya diterapkan pada saat pelaksanaan pekerjaan konstruksi, namun

juga pada tahap perencanaan dan perancangan pekerjaan konstruksi.

Pembinaan penerapan SMKK dilaksanakan melalui fasilitasi, konsultasi serta pendidikan dan pelatihan yang telah dilakukan di seluruh Indonesia. Salah satunya dengan cara penyelenggaraan Sosialisasi Peraturan Menteri PUPR sebagai amanat Peraturan Pemerintah Nomor 14 tahun 2021, oleh Ditjen Bina Konstruksi Kementerian PUPR c.q Direktorat Keberlanjutan Konstruksi selaku pengampu substansi Permen PUPR Nomor 10 tahun 2021 tentang Pedoman SMKK.

Acara Sosialisasi tersebut diselenggarakan dengan peserta yang berasal dari Internal PUPR, Organisasi Perangkat Daerah Provinsi dan Kabupaten, BUMN dan swasta dari seluruh Indonesia. Melalui acara sosialisasi yang telah dilaksanakan, diharapkan dapat memperkuat pemahaman dan mengembangkan peluang kerja sama untuk mewujudkan

peningkatan penerapan SMKK demi mewujudkan keselamatan konstruksi.

Dalam berbagai bentuk kegiatan pembinaan penerapan SMKK, tak lepas dari keterlibatan aktif Pejabat Fungsional Pembina Jasa Konstruksi. Seiring dengan kegiatan tersebut, untuk menunjang ketercapaian penerapan SMKK, Direktorat Jenderal Bina Konstruksi sedang menyusun NSPK terkait dengan peran, tugas dan tanggung jawab dari penyedia jasa dan pengguna jasa pada tahap perencanaan/ pengkajian, tahap perancangan, serta pekerjaan pengawasan dan pekerjaan konstruksi itu sendiri.

Para Pejabat Fungsional Pembina Jasa Konstruksi juga turut terlibat dan berkontribusi secara langsung dengan melaksanakan pembinaan melalui berbagai kegiatan fasilitasi. Termasuk di antaranya, acara sosialisasi serta berbagai diklat yang diselenggarakan oleh Balai-Balai, tidak hanya dalam lingkup Direktorat Jen-

deral Bina Konstruksi, namun juga di unit organisasi teknis dan Instansi daerah Provinsi dan Kabupaten/Kota.

Seiring dengan kebutuhan tenaga ahli keselamatan konstruksi yang kompeten, dan sesuai dengan kaidah keprofesian atau keahlian, maka Jafung Pembina Jasa Konstruksi diharapkan turut serta menjadi bagian dari Ahli Keselamatan Konstruksi ataupun Petugas Keselamatan konstruksi. Keterlibatan para jafung Pembina Jasa Konstruksi dalam pelaksanaan tugas *monitoring* dan evaluasi di lapangan pekerjaan konstruksi, akan memperdalam pemahaman perihal koordinasi, perencanaan, pemenuhan sumber daya, serta pelaksanaan dan pelaporan dari sebuah pekerjaan konstruksi. Harapannya, hal ini dapat turut menunjang dalam mewujudkan budaya konstruksi yang berkeselamatan.

Tidak hanya itu, Pejabat Fungsional Pembina jasa Konstruksi juga dapat berperan di unit pengadaan sebagai





garda terdepan dalam pelaksanaan pemilihan penyedia jasa baik tender maupun seleksi. Pada proses ini, penerapan SMKK menjadi bagian penting yang harus diperhatikan, yaitu melalui penetapan tingkat risiko dan penyusunan identifikasi bahaya serta pengendalian risiko.

Dalam tulisan ini, izinkan penulis sedikit mengulas tentang muatan substansi dari Permen 10/2021 beserta lampirannya.

Dalam Bab Kedua peraturan setelah Ketentuan Umum, dijelaskan secara detail dokumen SMKK yang harus disusun oleh penyedia jasa maupun pemilik pekerjaan yang melaksanakan secara swakelola. Dokumen tersebut merupakan *handbook* atau panduan dalam bekerja, sekaligus menjadi informasi terdokumentasi yang tentu selain sebagai catatan/riwayat, juga dapat berfungsi sebagai pembelajaran dalam pelaksanaan pekerjaan konstruksi yang sejenis.

Masih pada Bab Kedua peraturan, dijelaskan perihal penerapan SMKK dalam setiap tahapan pembangunan, yaitu mulai dari tahap pemilihan,

tahap pekerjaan konstruksi hingga pada tahap serah terima pekerjaan.

Tidak terlepas pada pengaturan Bab Kedua ini adalah: (i) sublampiran C hingga sublampiran H perihal Dokumen SMKK, (ii) Sublampiran A tugas dan tanggung jawab para penyelenggara pekerjaan konstruksi dan Sublampiran B perihal penjelasan tahapan pekerjaan dalam Penjaminan dan Pengendalian Mutu Pekerjaan Konstruksi dan (iii) sublampiran I perihal laporan yang diserahkan.

Dalam Bab Ketiga peraturan dijelaskan perihal komponen kegiatan penerapan SMKK, yaitu meliputi kriteria risiko keselamatan konstruksi, yang dibagi menjadi besar, sedang, dan kecil. Klasifikasi kriteria ini digunakan untuk menentukan kebutuhan tenaga ahli keselamatan konstruksi di lapangan. Tentu kebutuhan tenaga ahli ini akan berdampak pada struktur organisasi unit keselamatan konstruksi dan alur koordinasinya, serta biaya penyiapan penerapan SMKK.

Tidak terlepas dari pengaturan Bab Ketiga ini adalah: (i) sublampiran J, yang berisi kriteria penentuan tingkat risiko keselamatan konstruksi, yaitu penjelasan skala dari tiap-tiap penilaian besaran risiko keselamatan konstruksi, kriteria teknologi, serta beberapa pekerjaan konstruksi. dan (ii) sublampiran K, yang berisi penjelasan dan contoh biaya penerapan SMKK.

Pada Bab Keempat Peraturan ini dijelaskan secara singkat perihal pembinaan dan pengawasan, yang dilakukan oleh Pemerintah Pusat, Provinsi dan Kabupaten/Kota, yang secara detailnya dijelaskan dalam PP 14 tahun 2021. Penjelasan secara terpisah pada PP ini dimaksudkan agar lebih tinggi kekuatan hukum pelaksanaannya.

Dengan reformasi birokrasi yang memperkuat pentingnya peran serta pejabat fungsional, diharapkan akan meningkatkan kompetensi dan kapasitas seluruh ASN bidang Jasa Konstruksi guna menghasilkan infrastruktur yang berkualitas.

KEMENTERIAN PUPR SIAPKAN FASILITAS ISOLASI TERPADU BAGI PEGAWAI YANG TERPAPAR VIRUS COVID-19

Oleh: Afriandi Pohan, ST, MT, Chairul Salam, ST, MSc, Iras Nurlita Fitriani, S.P.W.K.

Kasus COVID-19 mengalami tren peningkatan pada awal Bulan Juni, dimana jumlah kasus harian terkonfirmasi dan keterpakaian tempat tidur isolasi dan ICU di Rumah Sakit mengalami peningkatan yang signifikan terutama di empat provinsi di Pulau Jawa, yaitu DKI Jakarta, Jawa Barat, Jawa Tengah dan Jawa Timur.



TERKHUSUS untuk DKI Jakarta, peningkatan kasus COVID-19 mencapai 300%, dimana per tanggal 1 Juni 2021 tercatat sebanyak 519 kasus sementara per tanggal 12 Juni 2021 tercatat sebanyak 2.455 kasus. Peningkatan kasus baru ini turut menyebabkan meningkatnya *Bed Occupancy Ratio (BOR)*, terutama di DKI Jakarta yang mencapai 68% dan bahkan lebih tinggi daripada BOR Nasional yang hanya sebesar 49,64% (*sumber: www.ekon.go.id*).

Dalam upaya mengantisipasi lonjakan kasus COVID-19 tersebut, Presiden RI Joko Widodo menginstruksikan Kementerian PUPR untuk menyiapkan tempat isolasi terpadu di Rusun Pasar Rumput dan Pasar Jumat. Selain menyiapkan isolasi terpadu pada dua lokasi tersebut, Menteri Basuki juga turut mempersiapkan tempat isolasi

terpadu bagi pegawai PUPR yang terpapar COVID-19 di Gedung Asrama Kantor Bersama Kementerian PUPR Citeureup Bogor.



Gedung Asrama Kantor Bersama Kementerian PUPR Citeureup Bogor awalnya difungsikan sebagai mess bagi peserta dan instruktur/assessor ketika dilaksanakan pelatihan oleh Bina Konstruksi di lokasi tersebut.

Gedung asrama dengan kapasitas 80 kamar ini memiliki fasilitas standar berupa dua tempat tidur, tempat sampah, meja, kursi, lemari, jemuran, TV dan AC serta fasilitas kamar mandi di setiap kamar. Sejalan dengan upaya untuk mempersiapkan tempat isolasi terpadu yang memadai, Kementerian PUPR melengkapi dan menambahkan beberapa sarana dan prasarana berikut:

- 1) Setiap kamar dilengkapi dengan jaringan internet, Interkom dan CCTV. Fasilitas berupa perlengkapan mandi, *hand sanitizer*, dan perlengkapan makan juga disediakan dan disesuaikan dengan kebutuhan isoter pasien COVID-19.
- 2) Di sepanjang lorong yang berada di luar kamar disediakan meja untuk meletakkan makanan dan sampah medis dari masing-masing kamar.
- 3) *Lobby mess* dilengkapi dengan sofa, meja dan kursi untuk pengukuran tensi dan oksigen dalam darah serta dispenser air minum.
- 4) Ruang IGD berada pada ruang kantin "*Loader*". IGD dilengkapi dengan tempat tidur perawatan sebanyak 2 buah dan menggunakan sprei berbahan perlak/kulit sintetis, jaringan internet, TV, *Master Interkom* dan *Master Layar CCTV* untuk memantau pasien. Perlengkapan kerja yang disediakan berupa ruang rapat, sofa dan lemari penyimpanan obat dan alat medis serta 1 komputer untuk administrasi dan 1 perangkat zoom.
- 5) Kamar operasional sebanyak 6 ruang yang dimanfaatkan sebagai ruang ganti pakaian petugas medis, ruang persediaan barang operasional dan ruang istirahat bagi OB dan satpam.



- 6) Kamar untuk istirahat petugas medis sebanyak 6 ruang beserta ruang penyimpanan obat.
- 7) Plaza berjemur dan gazebo.
- 8) Posko COVID-19.

Direktorat Jenderal Bina Konstruksi bekerja sama dengan unsur lain dalam penyiapan sarana dan prasarana tersebut diantaranya:

- 1) Direktorat Jenderal Cipta Karya yang membantu dalam penyiapan tempat sampah medis, jaringan sanitasi, dan air bersih.
- 2) Direktorat Jenderal Bina Marga yang membantu dalam penyiapan akses jalan.
- 3) Direktorat Jenderal Sumber Daya Air yang membantu dalam penyiapan air baku.
- 4) Direktorat Jenderal Perumahan yang membantu dalam penyiapan *landscape* area taman sehingga hijau.
- 5) Biro Umum yang membantu dalam koordinasi dengan pihak medis serta menyiapkan operasional pelaksanaan asrama (tempat *isoter*) nantinya.

Balai Jasa Konstruksi Wilayah (BJKW) 3 Jakarta mempersiapkan Gedung Asrama Kantor Bersama Kementerian PUPR Citeureup sejak keluarnya Surat Sekretaris Direktorat Jenderal Bina Konstruksi pada tanggal 21 Juni 2021. Persiapan dilakukan secara seksama dan sesegera mungkin agar dapat difungsikan dalam waktu dekat dikarenakan tingkat kasus COVID-19 yang terus meningkat tajam pada kala itu.

Pada tanggal 13 Juli 2021, semua persiapan Gedung Asrama Kantor Bersama Kementerian PUPR Citeureup Bogor ditinjau langsung oleh Bapak Menteri PUPR Basuki Hadimuljono. Tidak hanya meninjau fasilitas ruang kamar dan IGD, Bapak Basuki juga meninjau kesiapan instalasi air baku untuk operasional tempat isoter dan plaza berjemur serta ketersediaan ruang hijau demi kenyamanan pasien COVID-19. Pada tanggal tersebut, pelayanan tempat



isoter COVID-19 Citeureup Bogor secara resmi dibuka.

Tempat isoter pasien COVID-19 PUPR di Citeureup merupakan fasilitas yang dipersiapkan sebagai bentuk antisipasi apabila jumlah kasus COVID-19 terutama di lingkungan Kementerian PUPR terus meningkat. Namun selama keberjalanan operasional tempat isoter COVID-19 Citeureup Bogor, jumlah pasien COVID-19 di lingkungan Kementerian PUPR ternyata mengalami penurunan yang cukup signifikan. Fasilitas isoter di lokasi Rusun Pasar

Jumat bahkan mengalami penurunan terus menerus hingga hanya menyisakan tiga orang pasien per tanggal 12 Agustus 2021. Dengan melihat kondisi tersebut, pada tanggal 15 Agustus 2021 Gedung Asrama Kantor Bersama Kementerian PUPR Citeureup diinstruksikan untuk sementara ditangguhkan fungsinya sebagai tempat isoter pasien COVID-19. Namun dengan catatan untuk tidak digunakan sebagai fungsi lainnya agar tempat tersebut tetap sedia untuk digunakan apabila dibutuhkan kembali sebagai tempat isoter pasien COVID-19.

TINGKATKAN KUALITAS PBJ, KEMENTERIAN PUPR DORONG APLIKASI PLATFORM DIGITAL: 'BELA PENGADAAN, DIGIPAY, DAN METODE FIFO'

Oleh: Indri Eka Lestari

Sebagaimana diketahui, Kementerian PUPR telah mereformasi organisasi pengadaan jasa konstruksi dengan membentuk Unit Kerja Pengadaan Barang/Jasa (UKPBJ) yakni Direktorat Pengadaan Jasa Konstruksi dan Unit Pelaksana Teknis Pengadaan Barang/Jasa (UPTPBJ) yaitu 34 Balai Pelaksana Pemilihan Jasa Konstruksi yang berada di seluruh Provinsi Indonesia.



HAL tersebut dimaksudkan untuk meningkatkan kualitas sistem pengadaan jasa konstruksi.

Perubahan ini merupakan instruksi langsung Menteri PUPR Basuki Hadimuljono memberikan arahan agar dalam pelaksanaan PBJ tidak hanya fokus pada pencarian harga terendah dalam proses tender namun juga harus memperhatikan beberapa faktor, seperti: kualitas, waktu pengiriman barang atau penyelesaian pekerjaan, dan tingkat layanan yang diperlukan.

"Target penciptaan nilai/*value* dari kegiatan pengadaan tidak mungkin hanya diselesaikan oleh Pokja Pengadaan di Balai P2JK tetapi juga memerlukan kontribusi positif dari banyak pihak seperti Pengguna Barang/Jasa, PA/KPA, PPK, PPHP, bahkan dari Penyedia Barang/Jasa. Hal ini membawa fungsi pengadaan barang/jasa sebagai layaknya sebuah ekosistem." Ungkap Direktur Jenderal Bina Konstruksi Yudha Mediawan saat membuka kegiatan Rapat Koordinasi Persiapan Tender/Seleksi Dini TA 2022 dan Sosialisasi Digital Payment, Belanja Langsung

Pengadaan, serta Pencatatan Persediaan Menggunakan Metode FIFO, Kamis (16/09) di Bandung, Jawa Barat.

Dirjen Bina Konstruksi juga menambahkan dalam membangun ekosistem langkah selanjutnya adalah membangun *trust* atau kepercayaan. Hal ini sangat penting, mengingat para pihak yang terlibat dalam ekosistem pengadaan barang/jasa di lingkungan Kementerian PUPR sangat heterogen.

Terdapat empat tahapan *trust* yang harus dibangun dalam proses pengadaan barang/jasa yaitu: Pertama, *Individual trust* yaitu kepercayaan individu yang kredibel ; Kedua *relationship trust* kepercayaan dalam berinteraksi yang kemudian akan membangun kepercayaan pada tahap yang selanjutnya ; Ketiga *organization trust* atau kepercayaan dalam organisasi dalam membangun

pasar atau reputasi yang akhirnya melahirkan tahap berikutnya ; Keempat yaitu *social trust* atau kepercayaan publik kepada institusi/ organisasi dalam hal ini Balai P2JK Kementerian PUPR.

Perkembangan teknologi informasi dimanfaatkan Pemerintah untuk melakukan inovasi dalam membangun sistem pengadaan digital melalui Bela Pengadaan yaitu platform digital yang ditujukan untuk memudahkan pelaku UKM masuk menjual produknya ke pasar pemerintah dengan nilai nominal sampai dengan Rp 50 juta per paket pengadaan/transaksi.

“Hal tersebut merupakan salah satu upaya pemerintah dalam mendukung UKM agar bangkit dan tumbuh di masa pandemi COVID-19. Selain Bela Pengadaan, inovasi lainnya yang saat ini tengah dikembangkan adalah *digipay* atau *digital payment* yaitu

sistem pembayaran digital yang bertujuan untuk memudahkan kita semua dalam melakukan transaksi pembayaran pengadaan barang/jasa.” Ungkap Yudha Mediawan.

Kementerian PUPR juga akan mengikuti inovasi dari Kementerian Keuangan yang tengah mengembangkan pengelolaan Laporan Keuangan khususnya laporan persediaan yang harus diimplementasikan satuan kerja yaitu Aplikasi Persediaan FIFO. FIFO merupakan aplikasi persediaan dengan perubahan signifikan, yaitu perubahan metode penilaian persediaan dari Harga Perolehan Terakhir (HPT) menjadi *First In First Out (FIFO)*.

Seluruh inovasi yang saat ini tengah dikembangkan mampu memudahkan serta mendukung upaya pemerintah dalam melaksanakan pengadaan barang/jasa yang efektif, efisien, dan berkualitas. **(dri/tw)**





 **DigiPay**



Tingkatkan Kualitas PBJ Kementerian PUPR

Dorong Aplikasi Platform Digital : Bela Pengadaan, Digipay, Dan Metode Fifo