

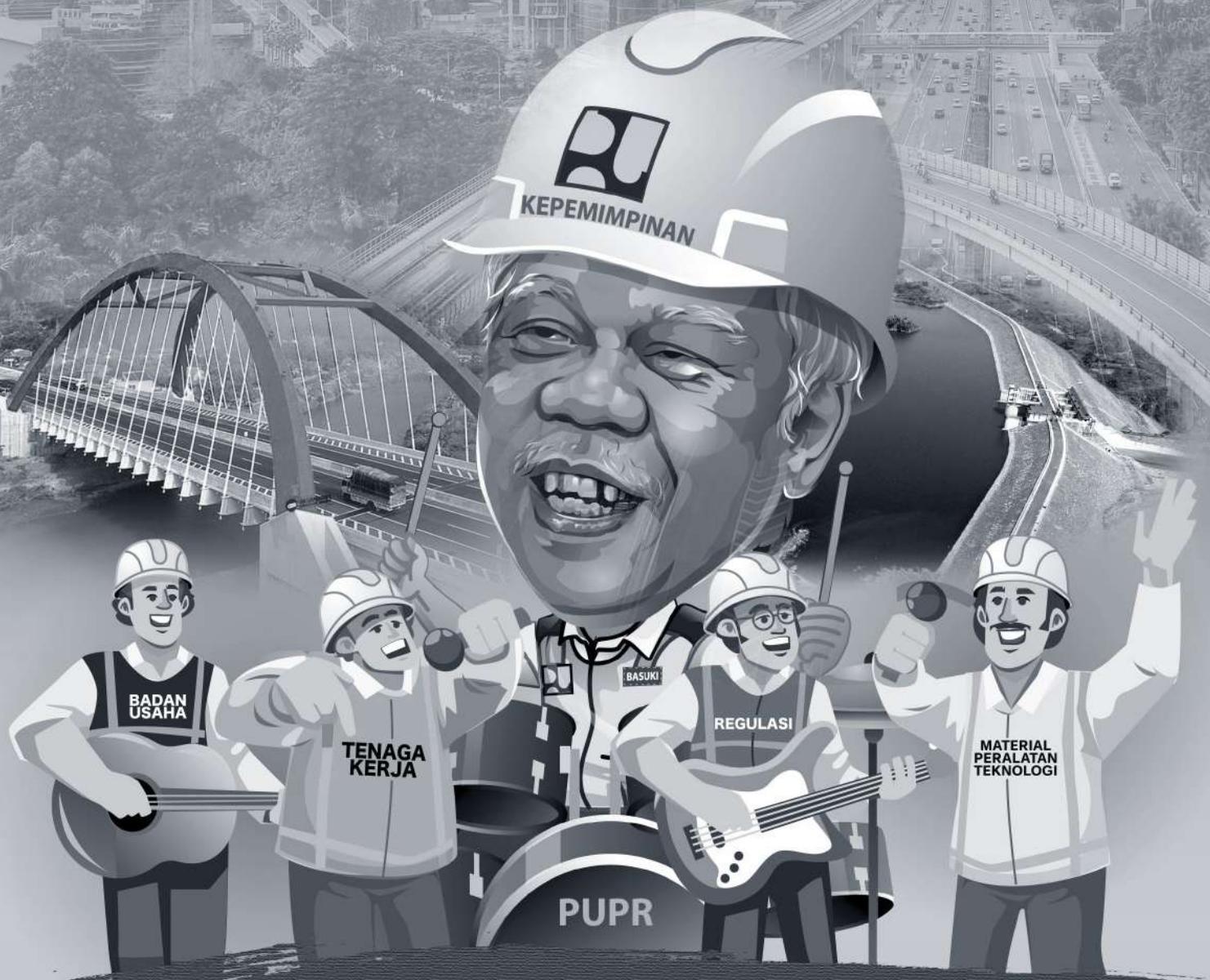
THE ROCK'N ROLL SWING

Mengubah Wajah Konstruksi
untuk Membangun Negeri

Sanksi Pelanggaran Pasal 113

Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2014 tentang Hak Cipta

- (1) Setiap Orang yang dengan tanpa hak melakukan pelanggaran hak ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf i untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp 100.000.000 (seratus juta rupiah).
- (2) Setiap Orang yang dengan tanpa hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf c, huruf d, huruf f, dan/atau huruf h untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp500.000.000 (lima ratus juta rupiah).
- (3) Setiap Orang yang dengan tanpa hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf e, dan/atau huruf g untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan/ atau pidana denda paling banyak (1) (2) (3) Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).
- (4) Setiap Orang yang memenuhi unsur sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang dilakukan dalam bentuk pembajakan, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp4.000.000.000,00 (empat miliar rupiah).



THE ROCK'N ROLL SWING

Mengubah Wajah Konstruksi
untuk Membangun Negeri

THE ROCK 'N ROLL SWING MENGUBAH WAJAH KONSTRUKSI UNTUK MEMBANGUN NEGERI



Pengarah	:	Rachman Arief Dienaputra
Koodinator Tim Penyusun	:	Dewi Chomistriana
Anggota Tim Penyusun	:	• Indro Pantja Pramodo • Nicodemus Daud • Dedy Natrifahrizal Dedisky Nazaroeddin • Abdul Muis • Kimron Manik
Penulis	:	Astari Yanuarti
Editor	:	• Dicki Rinaldi • Dimas Bayu Susanto
Kontributor	:	• Riky Aditya Nazir • Budi Setiawan • Agus Pudjijono • Ellis Sumarna • Eka Prasetyawati • Masayu Dian Rochmanti • Akhmad Hady Amrullah • Offie Nurtresnaning Putri • Tisky Anisha Azwen • Hilda Isfanovi • Kartika Indryhapsari Putri • Juli Arta Simangunsong
Tim Periset	:	• Wahyu Dwi Prasetio • Almira Mili Rizkia • Adrian Bani Firdaus • Ismi Farhani
Desain sampul	:	Jeffy Alfanny
Layout Buku	:	• Dian Rosalia • MD Gofar
Dokumentasi	:	Heru Nugroho

Hak cipta dilindungi oleh undang-undang
Dilarang mengutip atau memperbanyak
sebagian atau seluruh isi buku ini tanpa izin
tertulis dari Penerbit.

Copyright © 2023,

266 hlm; 20 cm x 25 cm
ISBN: 9 789798 230554

Isi di luar tanggung jawab percetakan

Diterbitkan oleh:



**KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM
DAN PERUMAHAN RAKYAT**

Dikeluarkan oleh:
Direktorat Jenderal Bina Konstruksi
Gedung Utama Kementerian PUPR
Jl. Pattimura No. 20, Kebayoran Baru,
Jakarta Selatan 12110
Telepon : (021) 72797848
Faksimili : (021) 7221782
Email : bina.konstruksi@pu.go.id

THE ROCK N ROLL SWING

Mengubah Wajah Konstruksi
untuk Membangun Negeri

Sambutan

MENTERI PUPR



M. Basuki Hadimuljono
Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat

Pada 17 Agustus 1945, para pendiri Republik Indonesia telah mengamanatkan bahwa tujuan kita adalah memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi, dan keadilan sosial. Amanat yang tertuang dalam Undang-Undang Dasar ini adalah pijakan kita bersama untuk terus membangun Indonesia.

Presiden Joko Widodo telah meletakkan fondasi bagi pembangunan Indonesia sentris, bukan Jawa sentris dalam melakukan percepatan di bidang infrastruktur. Melalui Kementerian PUPR kita berjibaku menghadapi tantangan pembangunan dan mengejar ketertinggalan bangsa Indonesia khususnya di sektor konstruksi.

Seiring dengan pekerjaan yang telah dilakukan oleh Kementerian PUPR selain menyediakan infrastruktur, sektor jasa konstruksi berperan penting dan strategis untuk menghasilkan produk hasil pekerjaan konstruksi yang berkualitas. Keandalan jasa konstruksi tentunya juga didukung



“ Kinerja positif itu tentu tidak lepas dari semangat bekerja keras, bergerak cepat, dan bertindak tepat yang menjadi spirit dasar seluruh jajaran Kementerian PUPR selaku pengawal utama pembinaan jasa konstruksi di Indonesia. ”

peran serta masyarakat jasa konstruksi dalam mengembangkan daya saing usaha dan rantai pasok yang kokoh sehingga pelaksanaan pekerjaan konstruksi semakin efektif dan efisien.

Perjalanan jasa konstruksi dimulai dari UUK 18/1999 yang kemudian digantikan dengan UUK 2/2017 beserta peraturan pelaksanaannya PP 22/2020. Undang-undang ini menandakan tonggak sejarah baru penyelenggaraan jasa konstruksi yang memperluas lingkup pengaturan jasa konstruksi. Terbitnya UUK 11/2020 juga memperkuat apa yang telah diatur dalam UUK dan diharapkan dapat memberikan dampak positif dari kemudahan perizinan berusaha hingga perkuatan rantai pasok jasa konstruksi.

Melalui undang-undang tersebut, konstruksi di Indonesia menjadi lebih fokus pada karya nyata untuk mewujudkan tata kelola yang baik berbasis landasan hukum yang kuat, peningkatan efektifitas, efisiensi dan kemandirian sektor konstruksi serta penciptaan lapangan kerja seluas-luasnya. Sehingga dalam kurun waktu 10 tahun terakhir, sektor konstruksi selalu menjadi salah satu tulang punggung perekonomian nasional. Kontribusi sektor konstruksi terhadap perekonomian nasional (PDB) terus meningkat rata-rata 5% per tahun dengan nilai rata-rata kontribusi senilai 10,6% dari PDB sektor nasional.

Kinerja positif itu tentu tidak lepas dari semangat bekerja keras, bergerak cepat, dan bertindak tepat yang menjadi spirit dasar seluruh jajaran Kementerian PUPR selaku pengawal utama pembinaan jasa konstruksi di Indonesia. Ibarat bermain musik, dalam buku ini menyajikan kisah-kisah spirit pembinaan jasa konstruksi yang mengadaptasi filosofi musik *rock 'n roll* yakni “bekerjasama dan bersinergi dalam satu irama”. Kisah suka duka yang dialami oleh para pelaku pembina jasa konstruksi dituangkan di buku ini dengan gaya bahasa yang menarik, mengajak kita semua larut dalam ceritanya.

Saya berharap buku ini dapat dijadikan sebagai catatan perjalanan pembinaan jasa konstruksi selama 10 tahun terakhir dan menjadi inspirasi serta pembelajaran bagi masyarakat mengenai berbagai upaya yang dilakukan untuk menghadapi tantangan dan menyelesaikan masalah dalam pembangunan infrastruktur.

Selamat membaca.

Jakarta, Desember 2023



M. Basuki Hadimuljono

Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat

Sambutan

DIRJEN BINA KONSTRUKSI



Rachman Arief Dienaputra
Direktur Jenderal Bina Konstruksi

Infrastruktur telah menjadi prioritas pembangunan dalam kurun waktu 10 tahun Pemerintahan Bapak Presiden Joko Widodo sebagai upaya untuk meningkatkan kualitas kehidupan masyarakat dan sekaligus meningkatkan daya saing bangsa. Berbagai infrastruktur dibangun secara masif di seluruh pelosok tanah air, dan manfaatnya telah banyak diapresiasi oleh masyarakat. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) tentunya memiliki tugas paling besar dan signifikan dalam mensukseskan program tersebut.

Dalam rangka mendukung terselenggaranya pelaksanaan pembangunan tersebut dengan baik pada tanggal 23 Januari 2015 Presiden Joko Widodo membentuk Direktorat Jenderal Bina Konstruksi sebagai unit organisasi pembina jasa konstruksi dibawah Kementerian PUPR melalui Peraturan Presiden Nomor 15 Tahun 2015 tentang Kementerian PUPR. Direktorat Jenderal Bina Konstruksi memiliki tugas dan fungsi untuk melaksanakan bimbingan teknis dan supervisi di bidang pembinaan jasa konstruksi.



“

“10 Tahun Kinerja Pembinaan Konstruksi: Rock n Roll Swing Mengubah Wajah Konstruksi untuk Membangun Negeri”. Buku ini menggambarkan 10 tahun perjalanan pembinaan konstruksi yang kami laksanakan bersama mitra kerja terkait dalam mengubah wajah konstruksi di Indonesia.

”

Pembentukan unit organisasi ini diharapkan mampu memberikan dukungan dalam pelaksanaan kegiatan konstruksi oleh Unit Organisasi Teknis di Kementerian PUPR.

Periode 10 tahun pelaksanaan tugas pembinaan jasa konstruksi tentunya bukan waktu yang singkat. Dalam periode waktu tersebut telah banyak penugasan strategis dan pembinaan teknis yang diberikan pada Direktorat Jenderal Bina Konstruksi. Salah satu tugas besar yang diemban oleh Direktorat Jenderal Bina Konstruksi dalam kurun waktu tersebut adalah amanat Undang-Undang Jasa Konstruksi Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi, untuk menjadi pembina jasa konstruksi nasional.

Puji syukur kehadiran Allah SWT, yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga keseluruhan pelaksanaan tugas pembinaan konstruksi dalam periode 10 tahun tersebut dapat kami rangkum dalam buku “10 Tahun Kinerja Pembinaan Konstruksi: Rock n Roll Swing Mengubah Wajah Konstruksi untuk Membangun Negeri”. Buku ini menggambarkan 10 tahun perjalanan pembinaan konstruksi yang kami laksanakan bersama mitra kerja terkait dalam

mengubah wajah konstruksi di Indonesia. Lika-liku dan *rock and roll swing* kisah perjalanan pembinaan konstruksi yang telah dilakukan oleh Direktorat Jenderal Bina Konstruksi telah kami rangkum dalam kisah yang ada dalam buku ini.

Akhir kata, kami mengucapkan terima kasih kepada seluruh pihak yang telah berpartisipasi dalam penyusunan buku ini sehingga buku ini dapat tersusun dengan baik dan tepat waktu. semoga buku ini dapat menjadi media evaluasi dan pembelajaran dalam pelaksanaan kegiatan pembinaan konstruksi di Indonesia sehingga dapat menjadi bahan masukan untuk pelaksanaan program selanjutnya.

Selamat Membaca
Wassalamu’alaikum Warahmatullahi
Wabarakatuh.

Jakarta, Desember 2023



Rachman Arief Dienaputra
Direktur Jenderal Bina Konstruksi

SAMBUTAN MENTERI PUPR	6
SAMBUTAN DIREKTUR JENDERAL BINA KONSTRUKSI	8

PROLOG

EUFORIA SANG PRIMADONA	16
• Konstruksi Penggerak Ekonomi	17
• Jenderal dan Kopral : Kerja, Kerja, Kerja!	18
• Bina Konstruksi Membangun Negeri	19

01

DJBK: YANG MUDA TAK KALAH PERKASA	22
• Bermula dari Repelita	24
• Beranjak Ke Milenium Kedua	27
• Masa Awal DJBK	28
• Pergulatan Regulasi Jasa Konstruksi	29
• UUJK Baru Berlaku	32
• Tuntutan Hukum UUJK	35
KOLABORASI KONSTRUKSI INDONESIA	38
• Tanggung Renteng Kelola Rantai Pasok	40

02

MENGURAI BENANG KUSUT PERIZINAN BERUSAHA	44
• Izin Usaha Panjang dan Berliku	45
• Beda Definisi Kontraktor Asing	46
• Kisruh Izin Usaha dan Sertifikasi	47
• Banjir Surat Komplain	48
• Teknologi Informasi Jadi Kunci	49
• Digitalisasi Tebas Sertifikat <i>Abal-Abal</i>	50
PERIZINAN SATU PINTU, INTEGRASI (MINUS) EFISIENSI	54
• Misi Mulia OSS	55
• Implementasi OSS Sektor Konstruksi	58
• Jauh Panggang dari Api	59
• Protes Atasi Izin Manipulasi	60
• Perbaiki Sana Sini	61
• Agar Dapur Tetap Mengepul	62



03

DESEMBER KELABU MEMICU

TRANSFORMASI

- Strategi Anti Gratifikasi 68
- Menapis Silau Suap 69
- BP2JK: Jurus Anti *Jeruk Makan Jeruk* 71
- Situasi Serba Susah 72

SRIKANDI DARI ANGIN MAMIRI 74

- Konsisten Agar Tidak Hancur 75
- Rayuan dari Sahabat 76
- Dukungan Ibu Anti Suap 76
- Tantangan dari Dalam 76

PANTANG PULANG SEBELUM TENDER SELESAI 78

- Kita Mulai dari Nol 79
- Gerilya Mencari Kantor 80
- Tekanan dari Segala Sisi 80
- Berbagi Informasi via *Medsos* 82
- Intimidasi Silih Berganti 82
- Keterbatasan Bukan Hambatan 83

BANJARMASIN KE BANDUNG: BERJIBAKU BANGUN INTEGRITAS 86

- Dilema Berangkat Tunaikan Tugas 87
- Perjuangan Awal di Kota Seribu Sungai 87
- Membangun SDM Berintegritas 88
- Efek Samping Anti Sosial 89
- Siasat Anti Kerabat Merapat 89
- Menteri Tak *Cawe-Cawe* 90
- Tiga Kunci Sukses 90

STRATEGI KOMUNIKASI LINTAS INSTANSI 91

MERENDA SUARA PENYEDIA JASA 92

- Raja-Raja Kecil Baru 93
- Minim Kompetensi Kurang Keseragaman 93
- Molor Molor Mundur 94
- Keluhan Jadi Koreksi 94

TAMBAH PEDE DENGAN SMAP 98

- Jungkir Balik 'Coba dan Gagal' 99
- Kerja Cerdas Demi ISO 37001 100
- Adu Kreatif Tolak Sogokan 101
- Gampang-Gampang Susah Anti Rasuah 101
- Pekerjaan Rumah Belum Selesai 103

RANCANG BANGUN: TAK SEKEDAR CEPAT 106

- Kerja Cepat Proyek Mendesak 108
- Jibaku Jamin Mutu 109
- Kementerian Tukang Sulap 110
- *Kejedut-jedut* Audit 110

REPEAT ORDER UNTUK EFISIENSI SELEKSI 114

E-KATALOG MAKIN MENGGODA 118

- Ragam Etalase PUPR 119
- Dampingi Lindungi PPK 120
- Misi, Kenali, Awasi 120

SATU DATA PENGADAAN BARANG & JASA 122

- Tertata dan Terpercaya 124
- Merayu Unor ABCP 124
- Pakai yang Pasti-Pasti Saja 125
- Kerja Bersama Perkaya Data 126

INOVASI REGULASI PBJ 128

- Aturan Selaras Acuan Pas 129
- Regulasi Saat Semua Serba Cepat 130
- Tanpa Klarifikasi Masa Pandemi 130
- *Kring Kring Customer Service* 130

04

BELAJAR DARI KASUS KECELAKAAN KONSTRUKSI	136
• Terbentur, Terbentur, Terbentuk Komite K2	140
• Ditakuti dan Ditolak Berkali-kali	141
• Mata-Mata di Mana-Mana	145
• Lima Penyebab Utama	146

MITIGASI KECELAKAAN KONSTRUKSI	148
• Ketika Tiga Menteri Bertemu	151
• Unit QHSE Naik Kelas	151
• Wajah Baru SMKK	153
• <i>Tang, Ting, Tung</i> Biaya SMKK	155
• Forum QHSE BUMN Konstruksi	156
• Pencetakan Petugas Keselamatan Konstruksi	157
• <i>It Takes Time, But We are on The Right Track</i>	158

KONSTRUKSI BERKELANJUTAN DI IBUKOTA NUSANTARA	162
• <i>Dashboard</i> Pemantauan SMKK di IKN	163
• Awal Mula Direktorat Keberlanjutan Konstruksi	164
• <i>Forest City</i> ala IKN	164

05

CINTAILAH PLODUK-PLODUK INDONESIA	170
• Lebih Dulu (bukan) Lebih Tahu	172
• Sama-Sama Kerja Keras	173
• Apresiasi Pejabat Pembuat Komitmen	176

JALAN BERLIKU MENGEREK PAMOR ASPAL BUTON	180
• 18 Tahun Merintis Usaha	183
• Aksi Bina Konstruksi	184
• Peliknya Menambang Si Hitam Pekat	186
• Aneka Varian Asbuton	190

SEMEN BEBAS EMISI UNTUK KONSTRUKSI	192
• Proyek Prestisius Pemakai Semen Hijau	194
• Kualitas <i>Jempolan</i> Semen Bebas Emisi	195
• Pentingnya Perubahan Spek	197

BAJA BERKUALITAS UNTUK HEMAT DEvisa	198
• Upaya - Upaya Lain	200



06

DOOR TO DOOR SERTIFIKASI	206
• Dari Asian Games hingga MRT Jakarta	211
• Pentingnya Identifikasi dan Spesialisasi Sertifikasi	215
MERAYU KAMPUS IKUT SERTIFIKASI	218
NAIK MOBIL PENUH LUBANG PELURU DEMI SERTIFIKASI	222
• Antara Pendatang dan Orang Asli Papua	224
• Menerabas Aneka Rintangan	226
• Tekad Baja Atasi Transportasi Sulit	228
• Selesai Sertifikasi Langsung Kerja	229

07

KONSTRUKSI DI MASA PANDEMI	232
TETAP MEMBANGUN MESKI COVID MENGEPUK	236
• Pembangunan/Renovasi RSDC Kemayoran	237
• <i>Crash Project</i> Gak Pakai Lama!	239
PEMANTAUAN JARAK JAUH PROYEK KONSTRUKSI	242
EPILOG	
KONSTRUKSI MENUJU INDONESIA MAJU	248
• Menatap Masa Depan	249
• Meraih Harapan	250
DAFTAR PUSTAKA	254



PROLOG

EUFORIA SANG PRIMADONA



PROLOG

Sektor konstruksi adalah primadona dan pondasi pembangunan di masa pemerintahan Presiden Joko Widodo (Jokowi) sepanjang 2014-2024. Selama satu dekade, derap pembangunan infrastruktur tersebar ke seluruh wilayah Indonesia, berupa pembangunan jalan tol, jembatan, pelabuhan, bendungan, bandar udara, pos-pos lintas batas negara, hingga pembangkit listrik.

EUFORIA SANG PRIMADONA

Presiden Jokowi meyakini bahwa kemajuan di sektor infrastruktur akan memenangkan Indonesia saat bersaing dengan negara-negara lain serta menebalkan kebanggaan sebagai warga negara Indonesia.

Jokowi menyebutkan bahwa hanya dengan jaringan listrik yang menjangkau seluruh nusantara, pelabuhan dan bandara yang menghubungkan pulau-pulau, bendungan dan irigasi yang mengairi sawah-sawah dan jembatan sebagai jalur angkutan dan logistik. Indonesia bisa menjadi bangsa yang maju.

“Infrastruktur merupakan pondasi bagi Indonesia untuk mampu berkompetisi dengan negara lain. Indeks daya saing Indonesia masih berada pada posisi di tengah terhadap negara-negara lain. Kita ingin berada pada posisi yang lebih tinggi,” kata Presiden Jokowi pada masa awal periode kedua kepemimpinannya.



Pada periode 2014-2019, pemerintah mencatat capaian prestisius di bidang konstruksi meliputi: 980 kilometer jalan tol, 3.793 kilometer jalan nasional, 2.778 kilometer jalan perbatasan, 330 unit jembatan gantung, 7 Pos Lintas Batas Negara (PLBN), 18 Trayek Laut, 15 Bandara Baru, MRT dan LRT, 79 infrastruktur olahraga, dan 65 bendungan.

Sedangkan pada periode 2020-2023, pemerintah telah dan sedang menyelesaikan pembangunan infrastruktur yang meliputi: 845,27 kilometer jalan tol, 1.865,8 kilometer jalan nasional, 64.510 meter pembangunan jembatan, 7 PBLN, 3.734 unit pembangunan sarana dan prasarana pendidikan, olahraga, dan pasar, serta 691.191 unit rumah swadaya.

Adapun rencana target pembangunan infrastruktur pada akhir periode Presiden Jokowi tidak kalah ambisius. Tahun 2024 Pemerintah menargetkan pembangunan: 50,82 kilometer jalan tol, 296,71 kilometer jalan nasional, 4.796,21 meter pembangunan jembatan, 3 PBLN, 564 unit pembangunan sarana dan prasarana pendidikan, olahraga, dan pasar, serta 55.046 unit rumah swadaya.

KONSTRUKSI PENGGERAK EKONOMI

Ketersediaan infrastruktur di atas adalah hal mendasar untuk mendukung aktivitas ekonomi dan meningkatkan produktivitas kerja masyarakat. Pembangunan infrastruktur memberikan dampak berganda yang mendorong pertumbuhan ekonomi suatu negara.

Dampak jangka pendek dari pembangunan infrastruktur adalah menciptakan lapangan kerja. Sebab dalam proses pembangunan,

tentu dibutuhkan keterlibatan tenaga manusia sebagai faktor utama pendukung pembangunan.

Sektor konstruksi sebagai tulang punggung pembangunan infrastruktur nasional menyerap tenaga kerja lebih dari 8 juta atau sekitar 5,5% angkatan kerja. Sumbangannya pada Pendapatan Bruto Nasional mencapai 5,76% pada tahun 2019 di saat pertumbuhan ekonomi nasional tercatat 5,02%.

Tak hanya itu, ketika krisis melanda, sektor konstruksi sering menjadi solusi dalam upaya mendorong pemulihan ekonomi. Menurut data dari Badan Pusat Statistik (BPS) pada masa pandemi Covid-19, pertumbuhan sektor konstruksi terjun ke angka -5%. Namun berhasil rebound pada triwulan III 2022 tumbuh menjadi 4,72%.

Alasan selanjutnya, pembangunan infrastruktur akan menciptakan titik-titik pertumbuhan ekonomi baru. Sehingga peredaran uang tidak hanya terjadi di Jakarta. Pembangunan infrastruktur, utamanya di daerah, akan membuka akses baru atau semakin mempermudah akses yang sudah ada untuk menjangkau wilayah tersebut. Kemudahan akses tersebut nantinya dapat meningkatkan aktivitas ekonomi di suatu wilayah.

“Saya berikan contoh yang paling nyata. Misalnya dari Wamena ke Nduga yang sebelumnya harus jalan kaki butuh waktu 4 hari 4 malam, dengan jalan yang sudah dibangun oleh Kementerian PUPR sekarang hanya kira-kira 5-6 jam sudah sampai,” ujar Presiden Jokowi.



Menurut Presiden Jokowi, pembangunan sektor infrastruktur juga memperkuat jaringan logistik nusantara yang terdiri dari 17 ribu pulau. Hal ini juga menjadi perwujudan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia dengan konsep Indonesia sentris, bukan Jakarta atau Jawa saja.

Karena itu, pembangunan infrastruktur menurut Presiden Jokowi juga berarti membangun peradaban. Banyak budaya baru yang dikenalkan bersamaan dengan adanya suatu infrastruktur baru di suatu wilayah. “Budaya antre, budaya disiplin, dan itu terlihat misalnya kita membangun MRT. Kelihatan di situ orang mulai ada budaya antre dan budaya disiplin untuk masuk secara berurutan,” tutur Jokowi.

JENDERAL DAN KOPRAL : KERJA, KERJA, KERJA!

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) sebagai imam dalam pembangunan konstruksi di Indonesia tak kenal lelah menunaikan tugas yang diemban. Orkestrasi kerja ‘rock and roll’ selama satu dekade terakhir ini dikomandoi oleh Menteri PUPR Basuki Hadimuljono.

Sebagai jenderal yang memimpin 20 ribu kopral, Basuki dengan penuh dedikasi menggulung lengan baju membangun infrastruktur di seluruh pelosok negeri. Selama periode 2015-2022, anggaran infrastruktur tumbuh rata-rata 12,7% tiap tahunnya, dari Rp256 triliun (2015) hingga Rp366 triliun (2022).

“

Menurut Presiden Jokowi, pembangunan sektor infrastruktur juga memperkuat jaringan logistik nusantara yang terdiri dari 17 ribu pulau. Hal ini juga menjadi perwujudan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia dengan konsep Indonesia sentris, bukan Jakarta atau Jawa saja.

”



“Nomor satu perintah Presiden adalah jangan korupsi. Sudah sering saya sampaikan, tugas Kementerian PUPR adalah membelanjakan uang negara untuk pembangunan infrastruktur. Ke depan, menjaga kredibilitas dan kepercayaan, akan jauh lebih berat daripada mencapainya,” pesan Basuki di hadapan pegawai PUPR pada 30 Oktober 2019.

Pada kesempatan yang sama, Basuki yang menyukai musik rock ini, menyampaikan pesan penting Jokowi yang lain, “Selanjutnya Presiden Jokowi juga meminta agar seluruh pejabat dan staf Kementerian PUPR terus bekerja keras, bekerja cepat, dan kerja produktif.”

Basuki mengajak seluruh pegawai untuk tidak hanya bekerja monoton di kantor, tapi juga rajin turun ke lapangan. Sebab, banyak sekali hal-hal yang hanya bisa diselesaikan di lapangan, bukan di kantor.

Keberhasilan kerja Kementerian PUPR, lanjut Basuki, tidak bisa diwujudkan oleh satu orang atau satu unit organisasi saja. Melainkan hasil kerja bersama semua pihak. “Saya tekankan untuk meningkatkan kerjasama tim,” ujar Basuki.

BINA KONSTRUKSI MEMBANGUN NEGERI

Direktorat Jenderal Bina Konstruksi (DJBK) sebagai salah satu unsur termuda, turut andil dalam orkestrasi rock and roll membangun negeri yang dikondusori Basuki. DJBK tidak hanya bertugas membina sumber daya manusia melainkan juga membina penyelenggaraan jasa konstruksi, pengadaan jasa konstruksi,

kelembagaan konstruksi, material konstruksi, peralatan konstruksi, serta investasi konstruksi. DJBK pun memiliki peran sentral dalam proses pengadaan barang dan jasa (PBK) yang merupakan kunci serta garda terdepan proses pembangunan infrastruktur. Pada tahun 2023, anggaran belanja Kementerian PUPR mencapai Rp147 triliun.

“Bapak Menteri PUPR dalam beberapa kesempatan selalu menyampaikan pembangunan bukan hanya infrastruktur fisik, tapi juga tata kelolanya. Butuh kreativitas, inovasi, dan keberanian. Untuk itu, pengadaan barang dan jasa harus dikelola dengan seni yang didukung dengan transparan dan akuntabel,” ujar Dirjen Bina Konstruksi Rachman Arief Dienaputra pada Selasa, 7 November 2023 di Jakarta.

DJBK telah melakukan transformasi kelembagaan PBK untuk sebagai bagian dari upaya pemerintah Indonesia dalam pencegahan dan pemberantasan korupsi. Transformasi dilakukan dengan membentuk unit kerja khusus, yaitu Balai Pelaksana Pemilihan Jasa Konstruksi (BP2JK) di 34 Provinsi pada tahun 2019.

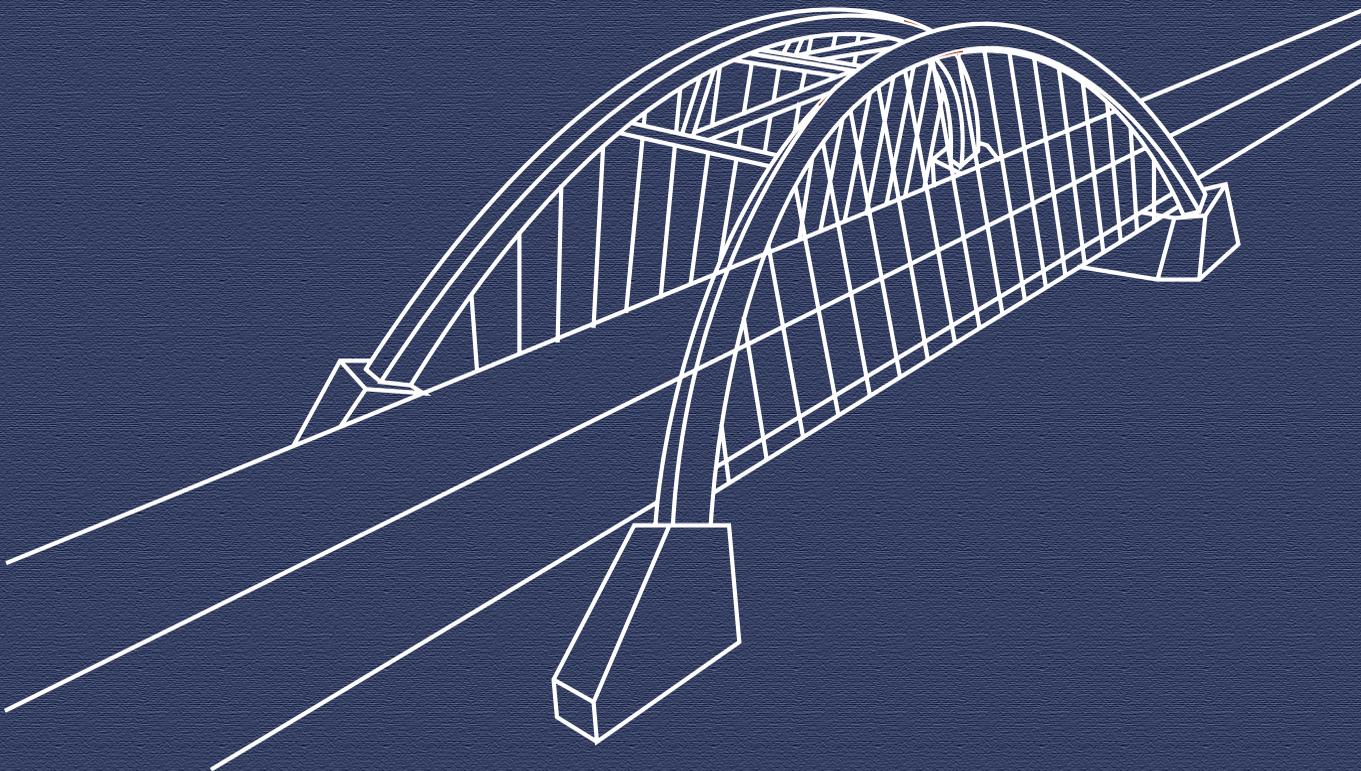
Selain itu, DJBK telah mendigitalisasikan proses PBK melalui Sistem Informasi Jasa Konstruksi Terintegrasi (SIJKT) dan pembuatan katalog elektronik. Digitalisasi PBK membuat proses semakin cepat, transparan, dan akuntabel. “Kami berharap proses transformasi digital PBK yang sudah berjalan baik dan diterapkan di Kementerian PUPR ini dapat terus diakselerasi oleh LKPP dan bahkan dapat diduplikasi di semua kementerian/lembaga/pemda,” tutur Rachman.

01

**DJBK: YANG MUDA TAK KALAH
PERKASA**



**KOLABORASI KONSTRUKSI
INDONESIA**



01

05-05-2015

Tanggal Lima Bulan Lima Tahun Dua Ribu Lima Belas

Aula Kantor Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) pada Selasa pagi itu sudah ramai. Menteri PUPR Basuki Hadimuljono yang memakai setelan jas hitam lengkap tampak berdiri tegap di sisi depan. Di hadapan Basuki terlihat belasan pejabat eselon 1 yang bersiap mengucapkan sumpah jabatan. Salah satunya adalah Yusid Toyib.

DJBK: YANG MUDA TAK KALAH PERKASA

Pria yang memulai kariernya di Departemen PU tahun 1986 ini terpilih melalui seleksi terbuka sebagai Direktur Jenderal Bina Konstruksi pertama. Sekitar 3,5 bulan sebelumnya, Direktorat Jenderal Bina Konstruksi (DJBK) resmi terbentuk melalui Perpres 15/2015 yang diundangkan pada 23 Januari 2015.



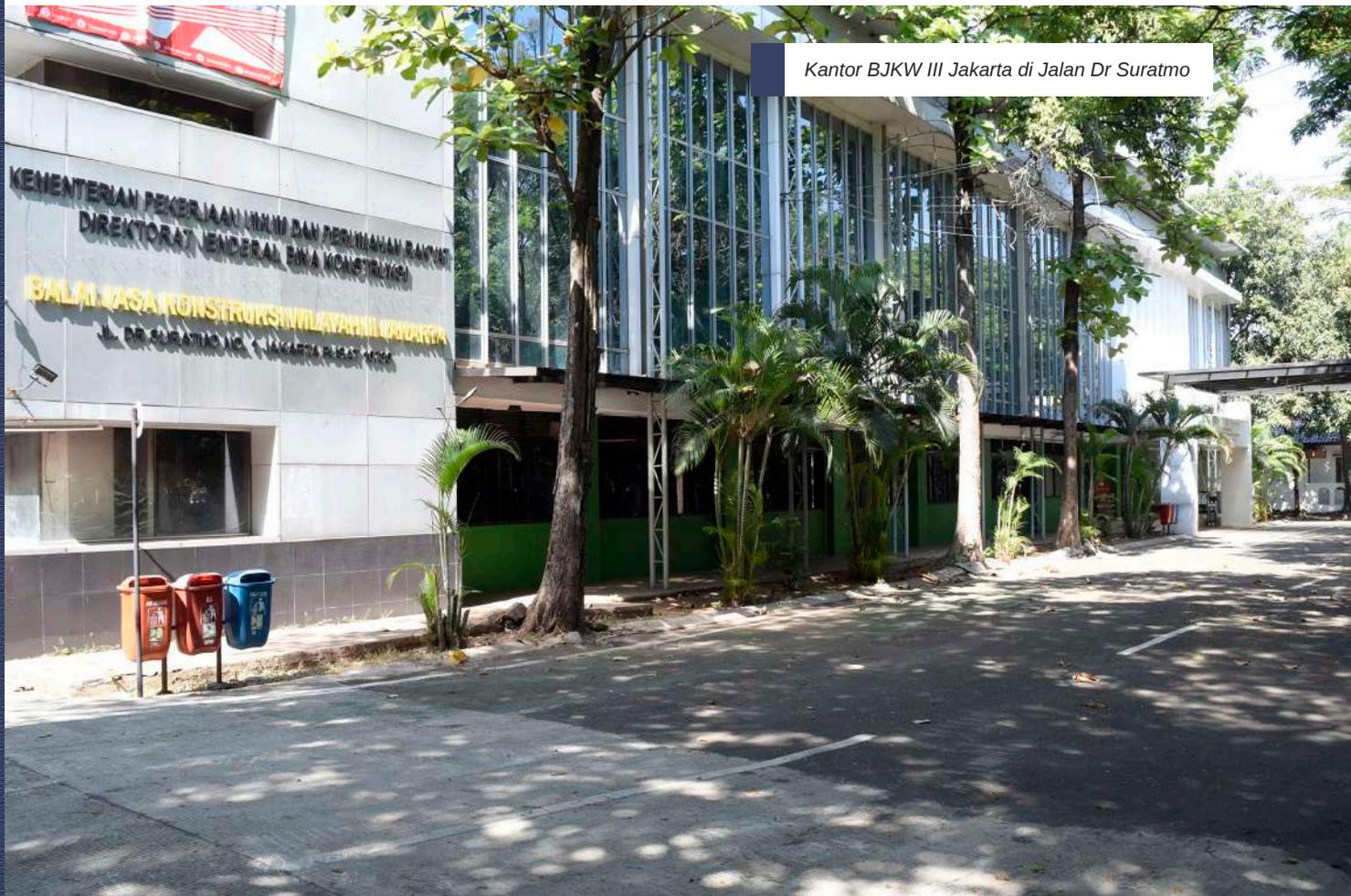
Perpres 15/2015 dibuat oleh Presiden Joko Widodo (Jokowi) setelah menggabungkan dua kementerian, yakni Kementerian Pekerjaan Umum dan Kementerian Perumahan Rakyat, menjadi Kementerian PUPR. Perpres ini mengatur kewenangan dan struktur organisasi Kementerian PUPR, termasuk pendirian dan tugas DJBK yang termuat di bagian ketujuh.

Saat itu, DJBK menjadi yang termuda usianya diantara sebelas unit organisasi yang ada di Kementerian PUPR. Ditjen termuda ini adalah tranformasi dari Badan Pembinaan Konstruksi (BP Konstruksi).

Tugas dan fungsinya pun sama, hanya saja DJBK memiliki peran lebih strategis. Semula

hanya sebagai unsur pendukung, berubah menjadi unsur pelaksana dalam Kementerian PUPR. Lingkup tanggung jawabnya pun tak hanya mencakup jasa konstruksi di Kementerian PUPR namun juga industri konstruksi secara nasional.

DJBK memiliki tugas merumuskan dan menjalankan kebijakan, menyusun norma, standar, prosedur, dan kriteria, melakukan bimbingan teknis dan supervisi, hingga melakukan evaluasi dan pelaporan di bidang pembinaan jasa konstruksi. Selain itu yang tidak kalah penting, DJBK juga bertugas memberdayakan dan mengawasi penyelenggaraan jasa konstruksi yang dilaksanakan oleh masyarakat dan pemerintah daerah.



Kantor BJKW III Jakarta di Jalan Dr Suratmo

BERMULA DARI REPELITA

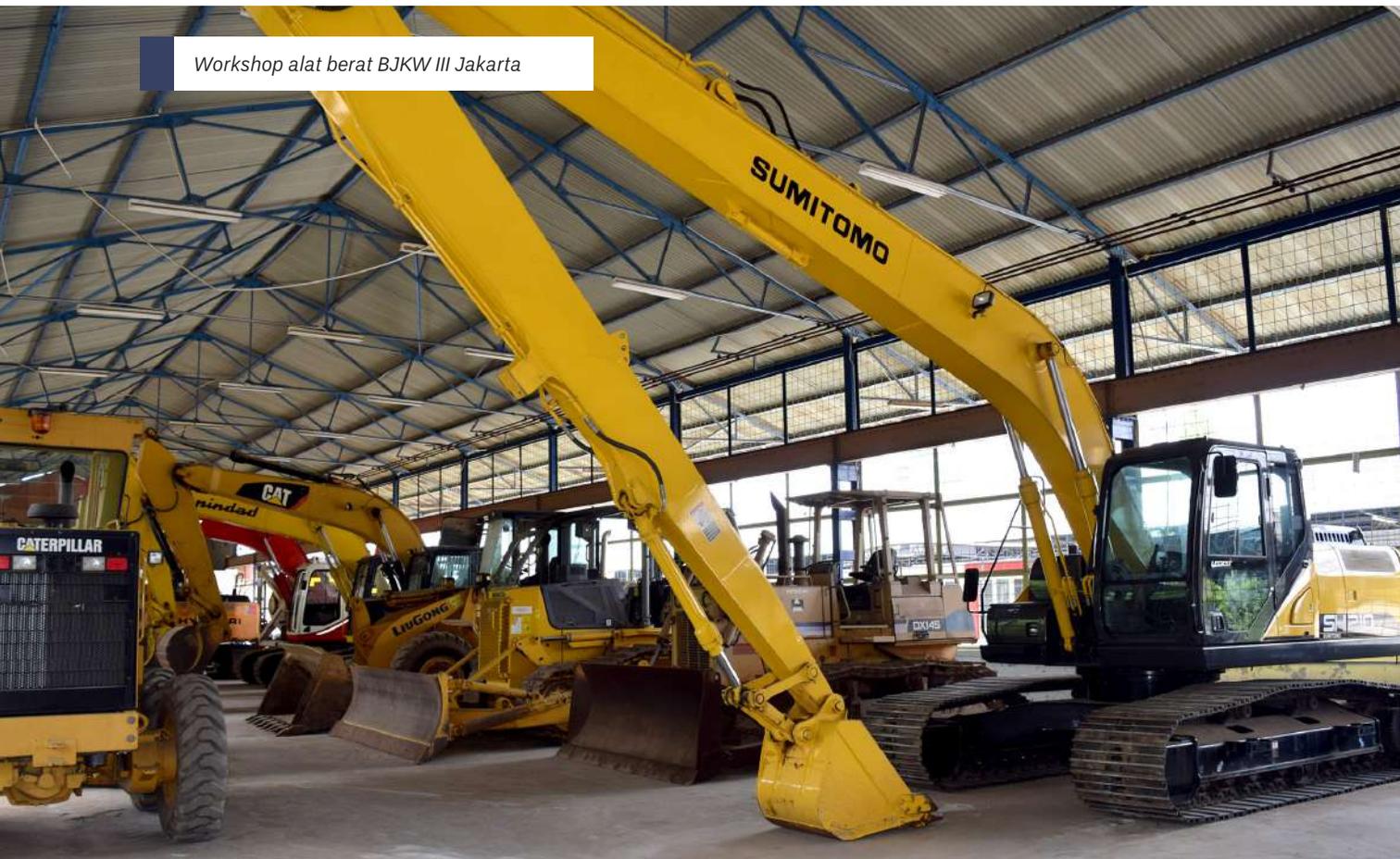
Meski termuda, namun cikal bakal DJBK sudah dirintis sejak era 1970-an, pada masa awal Repelita (Rencana Pembangunan Lima Tahun). Kala itu, pembangunan infrastruktur nasional dengan pembiayaan dari pinjaman luar negeri, mulai dijalankan secara masif. Ini membuat penyelenggaraan jasa konstruksi ikut berkembang, karena adanya persyaratan jasa konsultasi untuk pengawasan konstruksi.

Jenis pekerjaan yang paling dominan pada masa awal pemerintahan Orde Baru itu adalah konstruksi jalan. Pekerjaan ini butuh peralatan berat untuk merakit dan memasang material rangka baja. Untuk itu dibentuklah Balai Peralatan Jalan yang berkantor di Jalan Dr Suratmo Nomor 1 di Jakarta Pusat.

Selain aset berupa lahan, kantor ini memiliki sederet alat berat untuk pelatihan seperti *excavator*, *motor grader*, *wheel loader* hingga *tower crane*. Dalam perkembangannya, pada tahun 2016 balai ini berubah menjadi Balai Material dan Peralatan Konstruksi, dan mulai tahun 2020 hingga sekarang menjadi Balai Jasa Konstruksi Wilayah III Jakarta.

Balai Peralatan Jalan ada di bawah Ditjen Bina Marga, Departemen Pekerjaan Umum dan Tenaga Listrik (PUT). Selanjutnya, seiring dengan kenaikan pesat jumlah penyedia jasa pekerjaan konstruksi jalan, Bina Marga membentuk Unit Penilaian Kualifikasi Penyedia Jasa. Namun dalam perjalanannya, penilaian ini dinilai kurang tepat diterapkan langsung di Bina Marga karena dianggap tidak independen dan dapat terjebak dalam konflik kepentingan.

Workshop alat berat BJKW III Jakarta





Pembangunan masif juga membutuhkan tenaga kerja konstruksi yang ahli dan terampil. Namun saat itu penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan teknis untuk tenaga kerja konstruksi masih dilakukan secara terpisah di masing-masing unit organisasi Departemen PUT. Sedangkan fungsi Pusat Pendidikan dan Pelatihan (Pusdiklat) PU lebih pada pengembangan karier pegawai negeri sipil di Departemen PUT.

Pada tahun 1999, terbit peraturan perundangan pertama yang mengatur soal jasa konstruksi yaitu UU No 18 Tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi. Pada tahun yang sama, dibentuk dua kementerian terkait bidang pekerjaan umum yaitu Kementerian Negara Pekerjaan Umum dan Departemen Permukiman dan Pengembangan Wilayah (Kimbangwil).

“Meneg PU inilah yang pertama kali memiliki tugas dan fungsi untuk melaksanakan pembinaan konstruksi, yang sebelumnya Pusat Pembinaan dan Latihan (Pusbinlat) hanya melakukan pelatihan, tidak melakukan pembinaan konstruksi,” jelas Tri Djoko Waluyo, mantan Sekretaris BP Konstruksi.

Untuk melaksanakan fungsi dan tugas operasional dalam rangka kebijakan penyelenggaraan pekerjaan umum yang dirumuskan Kementerian Negara PU, maka dibentuk Badan Pengelolaan dan Pengendalian Pengadaan Prasarana dan Sarana Pekerjaan Umum (BP4SPU). Ketua BP4SPU dijabat oleh Menteri Negara PU dan bertanggung jawab langsung ke Presiden RI.



Fasilitas Pelatihan Launcher Gantry di BJKW III Jakarta



Tower Crane BJKW III Jakarta

“BP4SPU ini memiliki kekuasaan sangat besar tentang penetapan jumlah lelang yang gede-gede, bukan hanya PU tapi dari seluruh infrastruktur pekerjaan umum. Ada pelabuhan udara, pelabuhan laut, sampai ke nuklir. Badan ini juga mengelola aset manajemen dari seluruh sarana prasarana ke-pekerjaan umum-an,” cerita Tri, sambil menambahkan informasi usia badan ini hanya 9 bulan, sebelum dibubarkan.

Untuk peningkatan kapasitas sumber daya manusia di sektor konstruksi, Departemen Kimbangwil membentuk Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM). Badan ini membawahi tiga lembaga yaitu Pusat Pendidikan dan Pelatihan (Pusdiklat), Pusat Pelatihan Jasa Konstruksi (Puslatjakon), Pusat Pendidikan Keahlian Teknik (Pusdiktek) dan Pusat Pengembangan Peran Masyarakat (Pusbangeranmas).





BERANJAK KE MILENIUM KEDUA

Setahun kemudian, tahun 2000, dua departemen ini dipersatukan kembali menjadi Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah (Kimpraswil). Lalu pada tahun 2001, dibentuk dua organisasi yaitu Badan Pembinaan Sumber Daya Manusia (BPSDM) dan Badan Pembinaan Konstruksi dan Investasi (Bapekin).

Namun nama 'Kimpraswil' hanya bertahan kurang dari lima tahun, karena pada tahun 2005, namanya kembali menjadi Departemen PU. Hal ini berimbas pada penyatuan Bapekin dan BPSDM menjadi Badan Pembinaan Konstruksi dan Sumber Daya Manusia (BPKSDM).

Badan ini masih tetap memiliki tugas melatih tenaga kerja internal dan eksternal Kementerian PU. Pelatihan untuk tenaga kerja eksternal dijalankan oleh Puslatjakon yang kemudian berganti nama Pusat Pembinaan Kompetensi dan Pelatihan Konstruksi (Pusbin KPK). Sedangkan pelatihan sumber daya internal Kementerian PU dilakukan oleh Pusklat dan Puskitek.

Selanjutnya pada tahun 2010, seiring dengan perubahan nomenklatur 'Departemen' menjadi 'Kementerian' oleh Kabinet Indonesia Bersatu II, dibentuk badan baru di lingkungan Kementerian PU menggantikan BPKSDM. Namanya Badan Pembinaan Konstruksi (BP Konstruksi). Kedudukannya setara dengan eselon 1, dengan struktur organisasi yang terdiri atas sekretariat badan, pusat-pusat pembinaan konstruksi, dan balai-balai sebagai unit pelaksana teknis.

BP Konstruksi tidak hanya bertugas membina sumber daya manusia saja. Tugasnya jauh lebih luas, meliputi pembinaan penyelenggaraan jasa

konstruksi, usaha jasa konstruksi, kelembagaan konstruksi, material konstruksi, peralatan konstruksi, serta investasi konstruksi.

Usia BP Konstruksi tidak panjang, hanya lima tahun. Lagi-lagi karena terjadi perubahan struktur organisasi secara masif di Kementerian Pekerjaan Umum yang berubah menjadi Kementerian PUPR melalui Perpres 15 tahun 2015.

Salah satu dampak penyatuan dua kementerian ini adalah urusan jasa konstruksi yang sebelumnya dilaksanakan oleh unit organisasi setingkat badan dinaikkan tanggung jawabnya menjadi level direktorat jenderal. Maka BP Konstruksi bertransformasi menjadi Direktorat Jenderal Bina Konstruksi (DJBK).

"Memang sudah seharusnya berbentuk Ditjen bukan Badan. Karena tugas saya di BP Konstruksi saat itu sampai *ngurusi* ke kabupaten/kota. Itu tugas berat, harusnya tugas Ditjen. Jadi memang harus dijalankan oleh sebuah institusi yang cukup operasional. Badan memang tidak terlalu operasional karena tidak membantu menteri kan," ujar Tri.

Dalam melaksanakan tugas dan fungsinya di bidang jasa konstruksi, DJBK didukung oleh balai-balai yang meliputi Balai Jasa Konstruksi Wilayah, Balai Material dan Peralatan Konstruksi, serta Balai Peningkatan Teknologi Konstruksi. Namun Balai Material dan Peralatan Konstruksi serta Balai Peningkatan Teknologi Konstruksi pada tahun 2019 dibubarkan akibat perampangan organisasi di lingkungan Kementerian PUPR. Meski bubar, tugas fungsi yang sebelumnya melekat di kedua balai tersebut dialihkan ke Balai Jasa Konstruksi Wilayah.



Pada tahun 2018, terjadi lagi perubahan struktur organisasi di Kementerian PUPR akibat adanya Perpres 16 tahun 2018 tentang Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah. Fungsi investasi tidak lagi ditangani oleh DJBK, dialihkan ke Ditjen Pembiayaan Infrastruktur.

Di DJBK dibentuk Direktorat Pengadaan Jasa Konstruksi dan selanjutnya dibentuk Unit Pelaksana Teknis Balai Pelaksana Pemilihan Jasa Konstruksi (BP2JK) yang tersebar di 34 Provinsi di Indonesia. “Semua proses pengadaan ada di tangan BP2JK. Ini termasuk salah satu proses *quality assurance*, bahwa yang melaksanakan pekerjaan di lapangan adalah yang *qualified*, tertib penyelenggaraannya terjamin, tertib usahanya sudah bener,” papar Tri.

Kepala Badan/Direktur Jenderal Bina Konstruksi dari masa ke masa

1. Ir. Panggardjito, M (2001-2002)
2. Wibisono Setio Wibowo, M.Sc (2002-2004)
3. Ir. Iwan Nursirwan Diar, Dipl.HE (2003-2004 & 2004-2007)
4. Ir. Budi Yuwono Prawirosudirjo, Dipl.HE (2007-2008)
5. Ir. Sumaryanto Widayatin, MSCE (2008-2010)
6. Ir. Bambang Goeritno, M.Sc, MPA (2010-2013)
7. Ir. Hedyanto W Husaini, MSCE, M.Si (2013-2015)
8. Ir. Yusid Toyib, M.Eng.Sc (2015-2017)
9. Dr. Ir. Syarif Burhanuddin, M.Eng.IPU (2017-2020)
10. Ir. Trisasongko Widiyanto, Dipl.HE (2020-2021)
11. Dr. Ir. Yudha Mediawan, M.Ec.Dev.Plg (2021-2023)
12. Ir. Rachman Arief Dienaputra, M.Eng (2023-sekarang)

MASA AWAL DJBK

Yusid Toyib menyebutkan untuk menghadapi sederet tantangan di dunia konstruksi, DJBK juga sudah menyiapkan serangkaian program. Pria kelahiran 1957 ini bertutur bahwa DJBK akan memperkuat badan usaha jasa konstruksi nasional supaya bisa bersaing di kancah regional dan global. Caranya dengan mendorong 114.000 badan usaha kala itu untuk memiliki kemampuan spesialis.

“Saat ini, sebagian besar masih berusaha di bidang jasa konstruksi umum, masih sedikit yang sudah menjadi spesialis. Kondisinya memang berbeda dengan Tiongkok, Malaysia, Singapura, dan lainnya. Kita akan dorong badan usaha konstruksi spesialis, sehingga bisa menjadi tuan di negeri sendiri,” ujar Yusid. Tidak hanya itu saja, DJBK juga akan melatih tenaga kerja Indonesia dan bersertifikat. Harapannya, ketika tenaga kerja Indonesia pergi ke luar negeri sudah memiliki keahlian dan tidak dijadikan sebagai tenaga buruh kasar saja. “Ini pekerjaan rumah kami ke depan agar jasa konstruksi dan pekerja juga memiliki keahlian, sehingga mampu dan siap bersaing dalam hadapi Masyarakat Ekonomi ASEAN,” kata Yusid. ¹⁾

Menurut Yusid, Indonesia saat ini juga harus menggunakan teknologi tinggi dalam setiap pembangunan. Ketika membangun gedung pencakar langit, Indonesia harus menggunakan konsep ramah lingkungan (*green building*). Hal itu harus dilakukan agar memberikan rasa nyaman bagi penghuninya. ¹⁾

¹⁾ Sumber: <https://www.beritasatu.com/news/280439/pengantar-surat-yang-jadi-dirjen>





Saat ini, lanjutnya, tren pemanasan global terus terjadi dan sumber cadangan energi nasional terus turun, sehingga Indonesia memerlukan gedung-gedung yang hemat energi dan ramah lingkungan. “Tentunya, kita harus memberikan para ahli kemampuan untuk menciptakan bangunan ramah lingkungan, mulai dari badan usaha, pekerja, dan juga arsitek,” pungkasnya.¹⁾

PERGULATAN REGULASI JASA KONSTRUKSI

DJBK terbentuk saat tuntutan pada perubahan payung hukum yang menaungi jasa konstruksi bergaung keras. UU Jasa Konstruksi No 18 Tahun 1999 dinilai sudah usang dan belum dapat memenuhi tuntutan kebutuhan tata kelola jasa konstruksi yang baik. Karena itu, UU yang sudah berusia 16 tahun itu perlu segera diperbarui agar sesuai dengan dinamika perkembangan dunia jasa konstruksi Indonesia. Karena itu, pada tahun 2015, DJBK mulai menyusun rancangan Undang-Undang Jasa Konstruksi yang baru.

Menurut Nurasih Asriningtyas, staf Direktorat Kelembagaan dan Sumber Daya Konstruksi DJBK, tuntutan pembuatan undang-undang baru sudah bergema sejak 2010 lewat Forum Jasa Konstruksi Nasional (FJKN). Forum yang dibentuk sejak tahun 2000 ini menaungi 7 elemen masyarakat jasa konstruksi, yaitu pemerintah, perguruan tinggi, mitra usaha, LSM di bidang jasa konstruksi, akademisi, asosiasi profesi, dan asosiasi perusahaan.

Dalam pertemuan tahunan FJKN, sering terjadi perdebatan sengit. Semua elemen masyarakat memiliki aspirasi berbeda terkait pengubahan UU 18/1999. Kalangan asosiasi lebih fokus pada

isu kewenangan LPJK dan sertifikasi. “Saat pertemuan tahunan FJKN di Hotel Borobudur, sampai ada yang lempar gelas dan berdarah-darah,” cerita Nurasih.

Menurut Nurasih, usulan perubahan UU 18/1999 sebenarnya berasal dari Kementerian PUPR yang dimotori oleh BP Konstruksi lalu dilanjutkan oleh DJBK. “Tapi setelah dibahas dengan DPR, prosesnya akan lama jika kita yang inisiasi. Jadi *deal*-nya, supaya cepat, inisiatifnya DPR,” jelas Nurasih sambil menambahkan DJBK sudah menyelesaikan *draft* RUU saat RUU ini resmi masuk prolegnas tahun 2015.

Nurasih termasuk anggota tim penyusun *draft* RUU Jasa Konstruksi. Anggota lain berasal dari Direktorat Bina Kelembagaan dan Sumber Daya Jasa Konstruksi yang dipimpin oleh Yaya Supriyatna, ada juga Putut Marhayudi, Henrico, Sutjipto, Catherine, Arif Wicaksono, dan dibantu oleh tenaga ahli Akhmad Suradji. “Saat Pak Yusid masuk jadi Dirjen Bina Konstruksi, *draft* itu sudah ada. Ini pertama kali aku lihat ada pimpinan yang ikut turun, sampai bahas substansi secara mendalam di pembahasan RUU Jasa Konstruksi,” kenang Nurasih.

Selama penyusunan *draft* hingga pembahasan RUU Jasa Konstruksi, Nurasih dan tim harus bekerja ekstra keras tanpa kenal waktu. Mereka sering melakukan rapat di akhir pekan atau hingga dini hari. Sehingga tak jarang, ada keluarga yang penasaran dengan kebenaran kerja mereka. “Pernah saat kami rapat hari Minggu di sebuah hotel, ada suami salah satu anggota tim yang sampai datang *ngecek*. Sampai *nggak* dipercaya *gitu* kalo kita lagi rapat,” ujar Nurasih sembari tertawa.





Forum Jasa Konstruksi Nasional (FJKN) pada 5 Juli 2022

Sementara itu, selama pembahasan RUU yang berlangsung sejak Februari 2016 hingga Desember 2016, sering terjadi perdebatan sengit dengan para pihak yang terlibat. Mulai dari hal esensial seperti perubahan judul RUU menjadi Industri Konstruksi, hingga perdebatan kata per kata yang tidak substansial.

Perubahan judul menjadi Industri Konstruksi muncul karena memang isi RUU mencakup urusan investasi, penyelenggaraan konstruksi, usaha dan kelembagaan jasa konstruksi, serta rantai pasok (tenaga kerja, material, dan peralatan konstruksi) dari hulu ke hilir. Namun karena sudah terlanjur masuk Prolegnas dengan nama Jasa Konstruksi, maka perubahan ini tak bisa dilakukan. Belum

lagi pertimbangan bahwa istilah “industri” akan *overlap* dengan pengaturan di Kementerian Perindustrian.

Nurasih menyebutkan jika kesabaran lebih dibutuhkan saat ada pembahasan kata yang tidak esensial tapi memakan waktu sampai satu hari. Misalnya soal kata “dapat” yang dipermasalahkan, karena dianggap bisa menimbulkan persepsi yang berbeda. Belum lagi jika orang yang hadir rapat berbeda dari sebelumnya, sehingga harus mengulang penjelasan dari awal.

Setelah perdebatan dengan Komisi V DPR RI terkait dengan nama RUU selesai, level selanjutnya adalah perdebatan dengan



FORUM JASA KONSTRUKSI

SYARAKAT JASA KONSTRUKSI KALIMANTAN TIMUR SERTA KEB
ALAM PENYELENGGARAAN PEMBANGUNAN IBU KOTA NUSANT

"TENAGA KERJA KONSTRUKSI KALIMANTAN TIMUR
ADALAH PEKERJA SEHAT"



Forum Jasa Konstruksi Nasional (FJKN) pada 5 Juli 2022

pemangku kepentingan lain yaitu Kementerian PAN-RB, Kemendagri, dan Kemenaker. "Jadi kami berdebat pasal 84 soal kelembagaan Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi (LPJK) dengan KemenPAN-RB, pasal 4, 5, 6, 7, dan 8 soal Kewenangan dan Tanggung Jawab Pemerintah Pusat dan Daerah dengan Kemendagri, dan pasal 70 dengan Kemenaker soal lisensi BNSP harus sesuai UU Tenaga Kerja," paparnya.

Pembahasan alot dengan Kemendagri bermuara di pasal 6 yang membahas pembagian tanggung jawab pusat dengan daerah. Kemendagri menginginkan adanya penambahan kewenangan Gubernur sebagai Wakil Pemerintah Pusat (GWPP) selain kewenangan pemerintah pusat, provinsi, kabupaten/kota. "Sampai sekarang jadi

pasal mati, *gak* bisa dijalankan. Karena GWPP itu pakai APBN melalui Dana Alokasi Khusus (DAK) non fisik. Tapi di Permendagri Nomor 33 Tahun 2016, GWPP hanya bisa digunakan untuk mengawasi ASN kabupaten/kota," jelas Nurasih.

Perbedaan tajam antara Kementerian PAN-RB dengan Komisi V DPR RI juga terjadi saat pembahasan posisi LPJK. Kementerian PAN-RB ingin LPJK tetap di bawah Kementerian PUPR, sebab saat itu sudah ada intruksi dari Presiden Joko Widodo untuk memangkas jumlah lembaga dan badan. Sedangkan DPR ingin posisi LPJK menjadi lembaga terpisah seperti KAN, BNP2TKI, dan SKK Migas. Pada akhirnya tercapai kesepakatan bahwa LPJK berada di dalam Kementerian PUPR



Pembahasan Rancangan UU Jasa Konstruksi pada 22 Juni 2016

dengan Sekretaris LPJK dijabat *ex officio* oleh Sekretaris Direktorat Jenderal Bina Konstruksi dan diawasi oleh Inspektorat Jenderal, Kementerian PUPR.

Sementara itu, dengan Kementerian Ketenagakerjaan, perdebatan panjang terjadi soal status lisensi yang diajukan LPJK ke BNSP. Kementerian PUPR ingin lisensi dari BNSP hanya bersifat pencatatan saja. Namun sesuai UU Tenaga Kerja, BNSP juga melakukan assesment. Artinya kewenangan tertinggi ada di BNSP untuk menerbitkan lisensi Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP).

"Saat ini dari 100-an LSP yang sudah dapat rekomendasi dari LPJK, hanya 28 yang sudah beroperasi. Akibatnya jumlah TKK yang bersertifikasi berkurang," kata Nurasih.

UUK BARU BERLAKU

Setelah 17 tahun berlaku, UU Jasa Konstruksi No 18 Tahun 1999 akhirnya resmi diganti dengan UU Jasa Konstruksi No. 2 Tahun 2017 pada bulan Januari 2017. Jika dibandingkan dengan UU 18/1999 yang terdiri dari 12 bab dengan 46 pasal, maka jumlah pasal UU 2/2017 jauh lebih banyak, yaitu 14 bab dan 106 pasal.

UUK baru tidak lagi berorientasi hanya kepada urusan internal Kementerian PUPR saja, tetapi mencakup penyelenggaraan jasa konstruksi secara nasional, serta memiliki muatan pembinaan industri konstruksi dengan lingkup jasa konstruksi dan usaha penyediaan bangunan berikut rantai pasok konstruksi.

"Tantangan konstruksi di masa mendatang sangat berat, karenanya perlu ada pengaturan



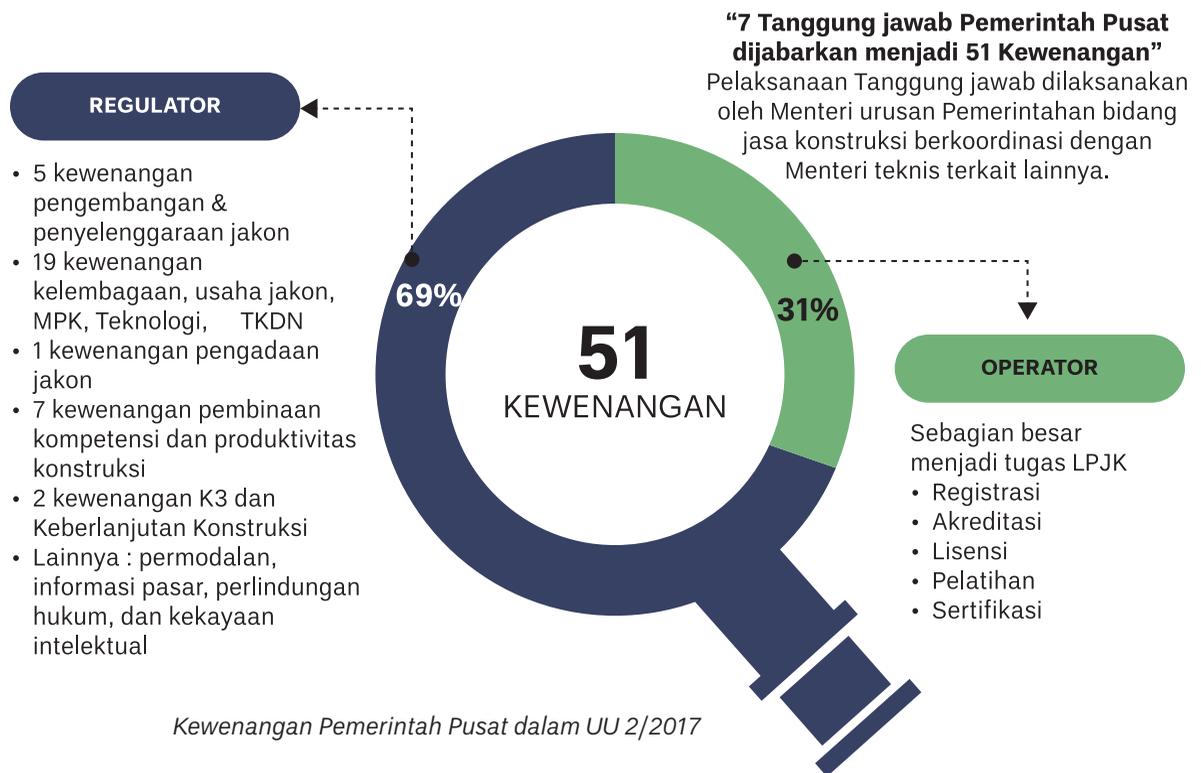


yang menyeluruh, seperti rantai pasok, *system delivery* dalam sistem pengadaan barang dan jasa, mutu konstruksi, serta kebutuhan dalam penyelesaian sengketa konstruksi” ujar Menteri PUPR Basuki Hadimuljono.

Salah satu substansi penting dalam UUKJ 2/2017 adalah pembagian tanggung jawab dan kewenangan antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah dalam penyelenggaraan jasa konstruksi. Gubernur memiliki kewenangan dalam melakukan pelatihan tenaga ahli dan mengelola sistem informasi. Sementara itu Bupati/Walikota menyelenggarakan pelatihan bagi tenaga kerja konstruksi terampil, pengelolaan sistem informasi serta menerbitkan Ijin Usaha Jasa Konstruksi (IUJK) dan melakukan pengawasan tertib usaha dan penyelenggaraan.

Dirjen Bina Konstruksi Yusid Toyib menjelaskan, jaring pengaman pun disiapkan bagi investasi yang masuk di bidang jasa konstruksi, serta adanya partisipasi masyarakat dalam pelaksanaan dan pengawasan konstruksi. Selain itu ada penegasan bersama mengenai mekanisme penyelesaian sengketa konstruksi sebagai ranah keperdataan dan perlindungan hukum pada pengguna dan penyedia jasa saat melaksanakan pekerjaan konstruksi.

Yusid menyebutkan seringkali sengketa diselesaikan melalui jalur litigasi yang ditangani tidak oleh ahli bidang konstruksi sehingga menghasilkan putusan yang kurang adil. Selain itu prosedur pengadilan yang lama dan berbelit-belit juga dianggap memberikan udara yang tidak begitu sehat dalam perkembangan bisnis sektor konstruksi. Sedangkan penyelesaian



sengketa di luar pengadilan melalui jalur arbitrase butuh biaya mahal. Kedua proses penyelesaian sengketa ini membuat hubungan antara para pihak yang bersengketa memburuk sehingga berujung pada terhentinya pekerjaan konstruksi.

“UU Jasa Konstruksi memberikan dukungan keberadaan Dewan Sengketa/*Dispute Board* (DB) sebagai salah satu jalan untuk menekan angka pertumbuhan sengketa konstruksi. Jadi nanti dewan sengketa akan meluruskan segala klaim yang diajukan baik oleh penyedia jasa ataupun pengguna jasa dalam pekerjaan konstruksi. Mulai dari perencanaan, sampai dengan masa operasional dan pemeliharaan sebelum berkembang menjadi sengketa,” jelas Yusid.

Perlindungan juga diberikan untuk tenaga kerja konstruksi serta adanya penetapan standar remunerasi minimal dan pengaturan badan usaha asing yang bekerja di Indonesia. Selain itu, terdapat pula substansi jaring pengaman

terhadap investasi yang akan masuk di bidang jasa konstruksi, serta adanya jaminan mutu penyelenggaraan jasa konstruksi yang sejalan dengan nilai-nilai keamanan, keselamatan, kesehatan, dan keberlanjutan (K4).

“Dengan adanya perubahan Undang-Undang dalam sektor jasa konstruksi terutama pada keamanan dan keselamatan, peraturan tenaga kerja konstruksi diharapkan membuat sektor konstruksi di dalam negeri menjadi lebih berkembang dan berdaya saing,” kata Sigit Sosiantomo Wakil Ketua Komisi V DPR RI periode 2014-2019.

Sigit menyampaikan tentang sertifikasi yang bisa dilakukan masing-masing asosiasi yang sudah terakreditasi oleh badan sertifikasi, jadi tidak lagi melalui LPJK. Ia juga berharap peraturan pemerintah untuk menjalankan UUK 2/2017 bisa selesai dalam dua tahun. Realitanya, dua peraturan pemerintah baru terbit pada tahun 2020 dan 2021 melalui PP 22/2020 dan PP 14/2021.



Perlindungan juga diberikan untuk tenaga kerja konstruksi serta adanya penetapan standar remunerasi minimal dan pengaturan badan usaha asing yang bekerja di Indonesia.





Pengesahan UUK 2/2017 memang bukan akhir dari kerja keras DJBK. Sebab mereka harus merumuskan serangkaian peraturan pelaksanaannya. UU ini mengamanatkan pembuatan 12 Peraturan Pemerintah, 4 Peraturan Presiden, 14 Peraturan Menteri, 2 Keputusan Menteri, dan 2 Peraturan Daerah.

UU 2/2017 juga sudah diharmonisasikan dengan sederet UU lain mewujudkan tata kelola yang baik. Misalnya dengan UU 23/2014 tentang Perangkat Daerah, UU 11/2014 tentang Keinsinyuran, UU 13/2003 tentang Ketenagakerjaan, dan UU 11/2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik.

Harmonisasi ini membuat semua aturan turunan juga harus menyesuaikan dengan aturan turunan dari sederet UU di atas. Misalnya pembentukan Organisasi Perangkat Daerah (OPD) sub-urusan jasa konstruksi di level provinsi, kabupaten, dan kota harus diharmonisasikan dengan PP 12 Tahun 2017 tentang Pembinaan dan Pengawasan Penyelenggaraan Daerah. Idealnya organisasi ini ada di level eselon 3 agar lebih mudah bergerak dalam melakukan pembinaan dan pengawasan jasa konstruksi.

Saat itu, hanya 64% OPD jasa konstruksi provinsi yang sudah berada di eselon 3. Sisanya di eselon 4, non struktural, dan belum terbentuk. Sedangkan di tingkat kabupaten dan kota, baru 56% yang sudah memiliki OPD sub-urusan jasa konstruksi. Pada tahun 2023, telah terbentuk 378 OPD kabupaten/kota di Indonesia.

Menurut Tri Djoko Waluyo, memang UUK No 2 Tahun 2017 tidak sempurna. Namun, ketidaksempurnaan itulah yang akan memicu inovasi para pembina jasa konstruksi supaya tetap bisa berjalan. "Dulu *kan* tidak ada di Kabupaten/Kota untuk UUK, sekarang ada. Kendalanya di akses, sehingga tentu saja harus inovasi," ujar Tri.

TUNTUTAN HUKUM UUK

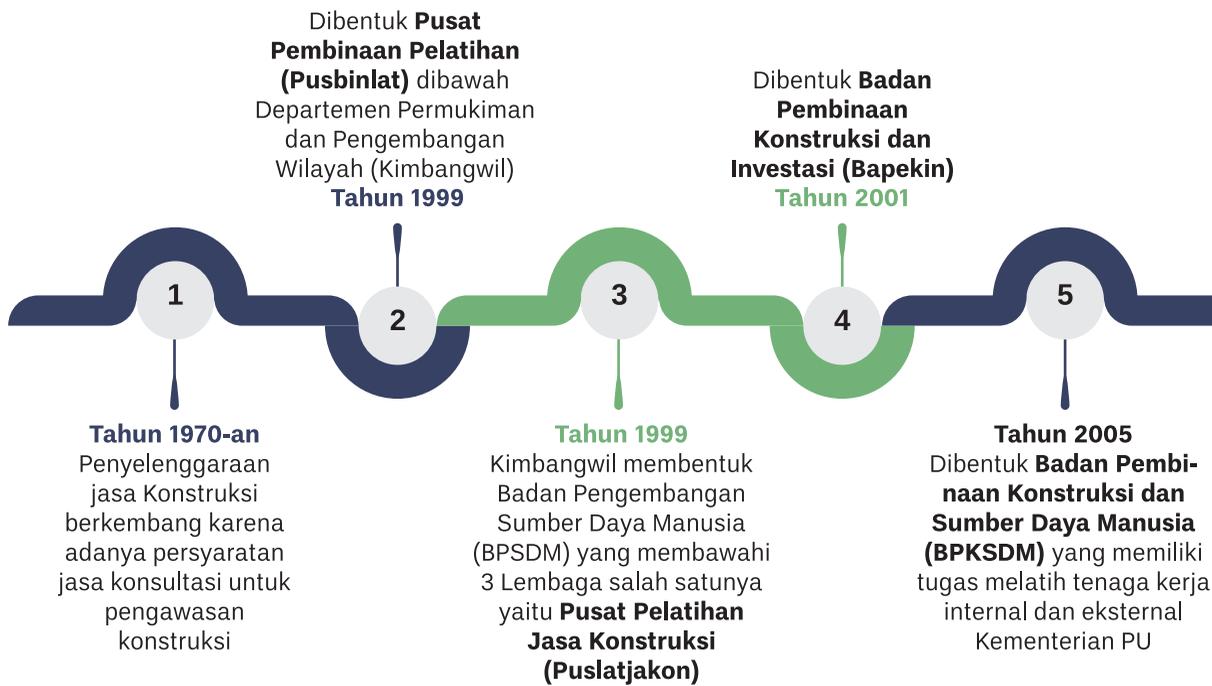
Pasca diundangkan, sejumlah kalangan meluncurkan tuntutan hukum ke Mahkamah Konstitusi terhadap beberapa pasal dalam UU No. 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi. Salah satu tuntutan berasal dari Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Provinsi (LPJKP) dan perorangan pada tahun 2018. Para pemohon mengajukan Petitum ke MK karena merasa dirugikan dengan diberlakukannya Pasal UU *a quo* yang menyebabkan tugas mereka diambil alih oleh Menteri PUPR.

UU 18/1999 memang memberikan kewenangan besar ke LPJK. Diantaranya bisa memungut dana publik, mengelolanya sendiri, dan tidak ada pengawasan dari instansi lain. LPJK ibarat lembaga *super body* yang kaya raya. Nah, kewenangan berlebih ini kemudian diatur dan ditata dengan lebih jelas di UU 2/2017. LPJK tidak lagi melakukan sertifikasi, tapi hanya mencatat. Sertifikasi dilakukan oleh LSP yang dibentuk oleh asosiasi terakreditasi dan Lembaga Pendidikan dan Pelatihan Kerja (LPPK) bidang konstruksi. LPJKP dan LPJKN dibubarkan diganti dengan LPJK.





Dirjen Bina Konstruksi saat menghadapi sidang MK terkait UU Jakon, 22 Oktober 2018



Linimasa Ditjen Bina Konstruksi





Rangkaian pengaturan baru inilah yang dinilai para pemohon merugikan dan mempreteli kekuasaan LPJK.

Menanggapi tuntutan ini, Dirjen Bina Konstruksi Syarif Burhanuddin yang bertugas mewakili Kementerian PUPR selama persidangan, mengutip Keterangan Presiden RI dari Perkara Uji Materi Dalam Register Perkara Nomor 70/PUU-XVI/2018.

“Proses registrasi dan sertifikasi bukanlah unsur yang diotonomikan kepada Daerah, pemohon mencampurkan kewenangan

Pemerintah Daerah dengan tugas dan fungsi LPJK Provinsi, pengaturan klasifikasi dan kualifikasi tenaga kerja konstruksi oleh Menteri PUPR sebagai Pembina jasa konstruksi akan memberikan kepastian hukum bagi tenaga kerja konstruksi dan masyarakat jasa konstruksi,” ujar Syarif.

Pada akhirnya, para hakim MK tidak mengabulkan tuntutan para pemohon. Sebab pemohon menyampaikan kerugian yang belum terjadi pada tahun 2018, mengingat LPJKP masih tetap ada sampai tahun 2020.



01

Sektor konstruksi memiliki *stakeholder* yang sangat beragam karena memiliki aktivitas dari hulu hingga ke hilir. Bila mengacu pada UUK maka pemangku kepentingan di industri konstruksi hanya ada dua kelompok yaitu pengguna dan penyedia jasa.

KOLABORASI KONSTRUKSI INDONESIA

Pengguna merepresentasikan pemilik proyek atau investor. Sedangkan penyedia adalah penyedia layanan yang terlibat dalam penyelenggaraan konstruksi antara lain kontraktor, subkontraktor, distributor, *vendor* sumber daya manusia, material dan peralatan serta teknologi konstruksi.

Sementara bila mengacu pada rantai pasok konstruksi, maka pemangku kepentingan dibagi menjadi dua kelompok teknis dan non teknis.

Stakeholder Sektor Konstruksi

Stakeholder Teknis	Stakeholder Non Teknis
Pemilik Proyek, Investor	Kementerian/Lembaga/Daerah
Kontraktor dan Konsultan	Lembaga Pendidikan dan pelatihan
Subkontraktor	Asosiasi BUJK dan Profesi
Vendor Supplier	LSP
	LSBU
	Masyarakat Jasa Konstruksi Lainnya



Menurut cerita Tri Djoko Waluyo, sejak dahulu, Kementerian PUPR sering didapuk sebagai imam jasa konstruksi oleh kementerian dan lembaga lain. Sebutan ini muncul karena zaman dulu belum ada undang-undang yang mengatur dengan jelas kementerian mana yang melakukan pembinaan jasa konstruksi.

Bahkan saat UU 18/1999 dirilis, kata 'menteri' sama sekali tidak ada di dalamnya. "Baru pada UU 2/2017, tertera menteri yang bertanggung jawab di bidang konstruksi, maka dialah menjadi pelaksana undang-undang," jelas Tri.

Selain itu, UU 2/2017 mengamanatkan adanya koordinasi antara Kementerian PUPR dengan kementerian dan lembaga lain yang terlibat dalam industri jasa konstruksi. Menurut Tri, salah satu kementerian yang paling intens berhubungan dengan Kementerian PUPR adalah Kementerian Dalam Negeri.

"Jadi dulu seminggu sekali kita intens melakukan kerjasama dengan Kementerian Dalam Negeri untuk pembinaan ke daerah terkait IUJK. Karena sentral dari persyaratan usaha ada di kabupaten/kota, yang tidak mungkin kita jangkau semua," kenang Tri.

Secara umum, dia menilai, koordinasi antar K/L rata-rata berjalan baik karena masing-masing sudah punya tugas dan fungsinya. Lain cerita ketika ketika berhadapan dengan masyarakat, yang beragam kepentingannya. "Misalnya dengan asosiasi yang jumlahnya 50-an, masing-masing punya AD/ART sendiri, jadi lebih sulit daripada koordinasi dengan K/L," ungkapnya.

Namun koordinasi antar K/L dalam hal regulasi jasa konstruksi di Indonesia masih harus ditingkatkan. Sebab, ada berbagai peraturan dan kebijakan terkait jasa konstruksi yang saling bertentangan, seperti peraturan mengenai sertifikasi tenaga kerja, sertifikasi produk, dan sertifikasi peralatan.

Akibatnya, perusahaan jasa konstruksi harus memenuhi banyak persyaratan dan mengeluarkan biaya yang besar untuk memperoleh sertifikasi dan perizinan yang diperlukan. Apalagi masih terdapat peraturan yang ambigu dan tidak jelas sehingga membuat pelaku usaha kesulitan untuk menentukan tindakan yang tepat dan sesuai dengan aturan yang berlaku.

“

UU 2/2017 mengamanatkan adanya koordinasi antara Kementerian PUPR dengan kementerian dan lembaga lain yang terlibat dalam industri jasa konstruksi.

”



TANGGUNG RENTENG KELOLA RANTAI PASOK

Rantai pasok punya peran vital untuk keberhasilan pembangunan infrastruktur. Sumber Daya Konstruksi akan menjadi handal jika terjadi keseimbangan antara kebutuhan dan ketersediaan baik dari sisi material, peralatan dan lainnya. Keseimbangan tersebut tidak hanya dari sisi jumlah tetapi juga dari sisi mutu.

Namun penyediaan material dan peralatan konstruksi masih masih bergantung dari impor terutama aspal dan baja konstruksi. Apalagi urusan rantai pasok ini berada di bawah banyak kementerian. "Rantai pasok meliputi peralatan, semen, baja. Itu *kan* di luar PUPR, untuk koordinasi dan pengawasannya," kata Tri.

Tri menilai, persoalan koordinasi antar K/L terkait dengan rantai pasok ini belum terlalu

jelas diatur di UU 2/2017. Ia berpendapat, seharusnya urusan rantai pasok ini dibawah kementerian koordinator yang menyinergikan pekerjaan umum, perdagangan, perindustrian, dan energi sumber daya mineral.

Sehingga apabila muncul masalah, seperti kurangnya produksi semen ramah lingkungan, baja lokal, hingga aspal Buton, bisa segera ditangani sampai ke akar masalah. "Asbuton saja yang sudah seumur-umur itu, yang menggunakan sebagian besar masih Bina Marga saja," Tri mencontohkan.

Menurut Tri, keberadaan Menko ini bisa mengacu pada BP4SPU yang dibentuk pada masa Presiden Abdurahman Wahid. Namun, lembaga ini hanya bertahan 9 bulan karena DPR minta pembubaran akibat dinilai terlalu besar kewenangannya. Sehingga potensi penyalahgunaan meningkat.

“

Tata kelola rantai pasok konstruksi merupakan proses yang melibatkan berbagai pihak yang bekerja sama dalam menghasilkan dan memasok berbagai bahan dan jasa yang dibutuhkan dalam proyek konstruksi. Sayangnya, sampai saat ini masih terdapat sederet kendala yang menghadang.

”





Ide lain yang sudah puluhan tahun mengemuka adalah pembentukan Kementerian Jasa Konstruksi. "Usulan ini sering muncul di FJKN. Ya tapi *kan* membentuk kementerian itu tidak mudah baik dari sisi teknis dan politis. Secara teknis lingkungannya memadai tetapi secara politis segala macam gitu *kan*. Jadi sulit untuk terbentuk," cerita Tri.

Pada akhirnya, menurut Tri, para pemegang kepentingan di industri jasa konstruksi tetap harus bisa bertugas meskipun perangkat yang ada tidak cukup kuat. "Tapi kita upayakan tentunya koordinasi dengan kementerian lain, kalau bisa berjalan dengan lancar apapun bisa kita lakukan. Seberat apapun *mestinya* bisa jalan," saran Tri.

Tata kelola rantai pasok konstruksi merupakan proses yang melibatkan berbagai pihak yang bekerja sama dalam menghasilkan dan memasok berbagai bahan dan jasa yang dibutuhkan dalam proyek konstruksi. Sayangnya, sampai saat ini masih terdapat sederet kendala yang menghadang.

Misalnya terkait dengan kompleksitas rantai pasok yang melibatkan produsen, distributor, penyedia jasa, kontraktor, dan subkontraktor. Tidak mudah untuk melakukan koordinasi dan kolaborasi antarpihak dalam rantai pasok untuk memastikan kelancaran proyek konstruksi.

Selain itu, rantai pasok konstruksi rentan terhadap risiko seperti penundaan pengiriman, keterlambatan pengiriman, kerusakan, dan kualitas yang buruk. Tantangan di sini adalah bagaimana mengelola risiko-risiko tersebut dan meminimalkan dampak negatifnya pada proyek konstruksi.

Tantangan lain dalam tata kelola rantai pasok konstruksi adalah transparansi dalam proses dan keputusan bisnis. Beberapa perusahaan mungkin tidak transparan dalam menjalankan bisnis, dan hal ini dapat menyebabkan masalah dalam mengelola rantai pasok konstruksi.

Rantai pasok konstruksi juga seringkali masih mengandalkan proses manual dan tradisional, yang dapat menghambat efisiensi dan produktivitas. Tantangan di sini adalah memperkenalkan teknologi dan inovasi dalam proses rantai pasok untuk meningkatkan efisiensi dan mengurangi biaya.

Menurut Tri, seharusnya kemajuan teknologi informasi bisa segera diadopsi, karena bisa mempercepat semua proses. "Saya selaku pelaku sejarah belum ada sms, sekarang WA, Zoom juga sudah *gampang*. Koordinasi ke seluruh Indonesia, juga mudah dengan IT," tutup Tri.

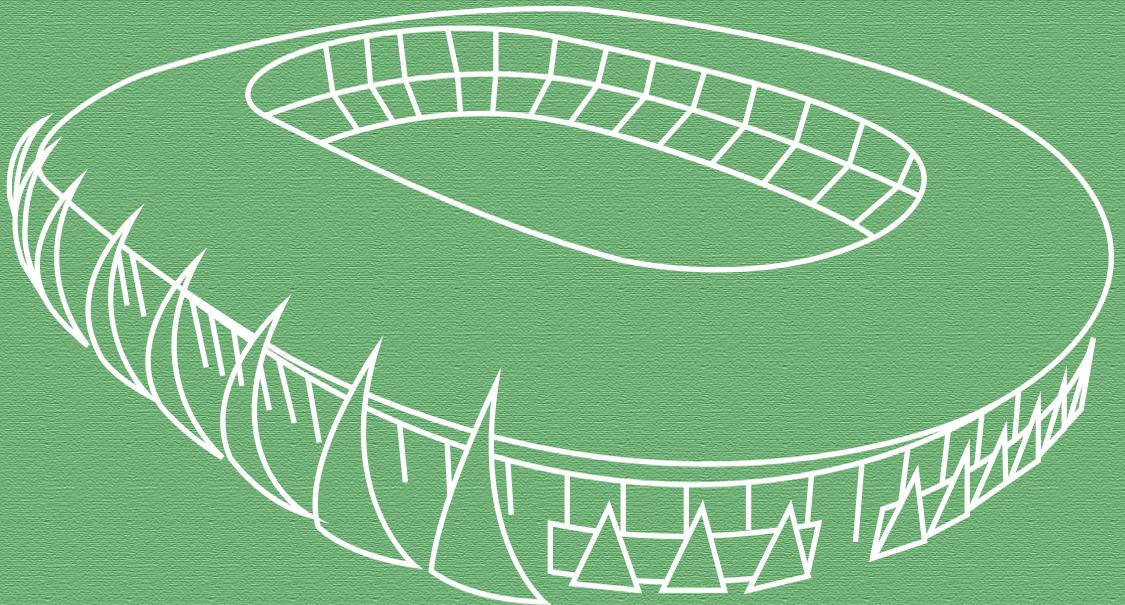




02

MENGURAI BENANG KUSUT PERIZINAN BERUSAHA

PERIZINAN SATU PINTU, INTEGRASI (MINUS) EFISIENSI



02

Kotak pandora sertifikasi bodong terbuka saat Taufik Widjoyono menjadi saksi kasus tipikor. Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK) menemukan tindak pidana korupsi yaitu di LPJK Provinsi Riau pada tahun 2012. Kasus ini sebenarnya sudah lama terjadi tapi baru-baru ini dibuka kembali dan masuk masa persidangan pada Maret 2023. Saat persidangan, Taufik hadir menjadi saksi terkait keabsahan sertifikat para pekerja konstruksi yang terlibat dalam kasus itu.

MENGURAI BENANG KUSUT PERIZINAN BERUSAHA

Dalam salah satu sesi sidang, Taufik menceritakan saat hakim mencecar salah satu saksi yang nama dan tanda tangannya tertera di sertifikat profesi. “Hakimnya *nanya* ‘Iho ini *kan* nama Anda, sertifikat itu sertifikat Anda’ tanya Hakim ke saksi. Tapi saksi bilang ‘saya *gak* merasa *punya* sertifikat tadi’. Hakim bilang ‘itu tanda tangan *Iho*, apa tanda tangan Anda dipalsukan?’.”

Menurut Taufik, yang saat itu mewakili LPJK dalam persidangan, pihaknya menyajikan data sertifikat yang dimiliki secara terbuka dan tanpa ada yang ditutupi. “Itu bukti konkrit, jadi alat bukti karena sudah fakta persidangan. Publik tahu memang ini bukan omong kosong, bahwa banyak sertifikat bodong,” ujar Taufik

Banyaknya Sertifikat Kompetensi Kerja (SKK) kontruksi bodong juga terungkap melalui kasus yang ditangani oleh Kepolisian Daerah (Polda) maupun laporan ke LPJK. Setidaknya ada sekitar 50 ribu kasus terkait sertifikat bodong ini. “Inilah realita yang selama ini tidak pernah diungkap. Barangkali semua ini dulu diselesaikan dengan cara adat,” ujar Taufik yang menjabat sebagai Ketua LPJK Periode 2021-2024 ini.

Pada masa awal jabatannya, Taufik menerima setumpuk laporan komplain pencatutan nama di SKK yang sebelumnya bernama Sertifikat Keahlian (SKA) dan Sertifikat Keterampilan (SKT). Badan Usaha Jasa Konstruksi yang ikut tender, wajib menyertakan SKA. Saking pentingnya sertifikat ini, sehingga muncul pihak-pihak yang menjadi calo sertifikat.

Tak jarang, nama dan identitas orang yang dicatut di sertifikat adalah orang yang tidak tahu sama-sekali soal kontruksi. Jadi sertifikat bodong ini menjadi komoditas penting bagi perusahaan yang ikut tender.

Taufik mengira, kemunculan sertifikat-sertifikat bodong ini tak lepas dari model organisasi LPJK yang lama, sebelum berlakunya UUJK 2/2017. LPJK Nasional dan Provinsi waktu itu sepenuhnya dibentuk dan dibiayai masyarakat. Kemudian memberikan sertifikasi ke masyarakat juga, tanpa pengawasan yang

jelas. Alhasil peluang untuk menerbitkan sertifikasi bodong terbuka lebar.

LPJK Nasional resmi berdiri tahun 1999 sebagai amanat dari UUJK 18/1999. Namun, karena LPJK Nasional terlalu luas cakupannya maka dibentuklah LPJK di level provinsi yang tidak memiliki hubungan formal secara hierarki dengan LPJK Nasional.

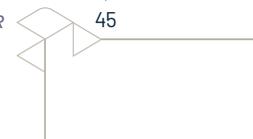
Untuk urusan SKA dan SKT, LPJK Nasional menangani level utama, sedangkan yang provinsi menangani level madya dan muda. “Kemudian ada beberapa provinsi menyalahgunakan delegasi tadi, sehingga ada beberapa tempat diblokir,” kata Taufik.

Untuk mengurangi penerbitan sertifikat bodong, dibuatlah *database* sertifikat yang diinisiasi mulai tahun 2014. Jadi data sertifikasi dari seluruh LPJKP dan LPJKN terintegrasi. Taufik menyebutkan terobosan ini berjalan berkat adanya Sistem Informasi Kontruksi Indonesia (SIKI).

Kini, bentuk sertifikat pun berubah menjadi sertifikat elektronik. Saat penerapan sertifikat elektronik, lanjut Taufik, ada proses verifikasi ulang ke semua pemilik sertifikat. “Ternyata 30% kira-kira itu *nggak* kembali mendaftar. Ini mengindikasikan bahwa 30% tadi memang orangnya *nggak* ada,” tuturnya.

IZIN USAHA PANJANG DAN BERLIKU

Tri Djoko Waluyo menyebutkan perizinan berusaha jasa konstruksi kurang tepat apabila dianalogikan seperti benang kusut. Menurut praktisi dan pemerhati jasa konstruksi ini, perizinan berusaha selama ini panjang dan berliku.



“

IUJK meski dikeluarkan oleh pemerintah daerah, tapi berlaku secara nasional. Jadi prosedur pembuatannya tetap harus standar dan sama di setiap daerah.

”

Panjang dan jauh karena Izin Usaha Jasa Konstruksi (IUJK) dikeluarkan di level kabupaten dan kota. Berlaku karena yang mengeluarkan izin usaha adalah masyarakat jasa konstruksi sehingga banyak konflik kepentingan.

IUJK meski dikeluarkan oleh pemerintah daerah, tapi berlaku secara nasional. Jadi prosedur pembuatannya tetap harus standar dan sama di setiap daerah. Untuk itu, dulu, Kementerian PUPR harus menjalankan koordinasi dan pengawasan dengan datang langsung ke 300 kabupaten/kota.

“Sebelum ada UU 18/1999, waktu itu dengan Kementerian Dalam Negeri dan Kementerian ESDM, kita melakukan koordinasi yang sangat intens. Sehingga ada istilah yang sangat simpatik, Kementerian PU ini bukan menteri jasa konstruksi tetapi dia imam jasa konstruksi, yang lain adalah makmum,” cerita pria yang juga akrab dipanggil TDW ini.

Pasca pemberlakuan UUJK No 18/1999 yang juga mengamanatkan pembentukan LPJK, koordinasi antar K/L lalu berlanjut dengan surat edaran bersama antara Kemendagri dengan Kementerian PU untuk membentuk Tim Pembina Jasa Konstruksi (TPJK) di setiap

kabupaten dan kota. “Fungsi Dinas PU itu *kan* tidak membina jasa konstruksi, sehingga TPJK ini dibentuk di kabupaten/kota dan provinsi untuk melaksanakan pembinaan di daerah.”

BEDA DEFINISI KONTRAKTOR ASING

Salah satu memori yang melekat kuat di benak Tri Djoko Waluyo adalah saat mendapat rapor merah dari BKPM karena persoalan perizinan badan usaha dan tenaga kerja asing. “Saya dulu komplain, *kenapa* merah, dan bertanya: sebenarnya definisi dari usaha asing yang dilindungi dan dipercepat seperti apa?,” tutur Tri.

Menurut Tri, perizinan usaha asing memang harus diperlancar, terutama yang membawa investasi. Dia menilai BKPM tak jarang masih keliru menganggap kontraktor/konsultan asing yang datang ke Indonesia, pasti membawa investasi. Padahal, seringkali kontraktor/konsultan asing datang ke Indonesia lalu sewa ruko sebagai kantor perwakilan. Isinya hanya dua atau tiga orang saja. “*Gak* bawa uang dia, *malah cari* uangnya di sini. Itu bukan investasi. Jadi beda antara investasi dengan badan usaha jasa konstruksi asing *gitu*,” jelas Tri.





Menurut Tri, untuk kontraktor asing yang mencari kerja di Indonesia, maka harus memenuhi persyaratan-persyaratan ketat, diantaranya harus menggandeng kerjasama dengan kontraktor lokal. Salah satunya bertujuan untuk transfer pengetahuan dan melakukan pelatihan.

Sedangkan terkait dengan penggunaan tenaga kerja asing, maka seharusnya memakai asas *mutual recognition*. Sehingga kompetensi tenaga kerja Indonesia diakui di negara lain dan sebaliknya.

Akhirnya setelah tercapai kesepakatan dengan BKPM, dengan mengacu pada peraturan yang ada, selang seminggu kemudian, rapor hijau keluar. Tri pun bisa menarik napas lega.

KISRUH IZIN USAHA DAN SERTIFIKASI

Aksi protes hingga tuntutan hukum sudah mewarnai perjalanan LPJK sejak berdiri pada 9 Agustus 1999. Menurut cerita Tri, pada masa awal pendirian LPJK Nasional dan LPJK Daerah, gelombang demonstrasi sudah menyambangi Kementerian Negara PU yang berlokasi di Jalan Raden Patah, Jakarta Selatan.

Setidaknya ada dua demo yang terjadi dalam waktu berdekatan. Yang pertama terjadi di lapangan di area kantor Meneg PU dan diwarnai dengan bakar-bakaran. Yang kedua dilakukan di luar pagar dan hanya perwakilan massa saja yang diperbolehkan masuk.

Ratusan pendemo ini berasal dari dua pihak di masyarakat jasa konstruksi yang terlibat konflik terkait dengan pengelolaan LPJK. Tri menyebutkan ada kelompok yang “berkuasa”

ada yang tersisihkan dalam pembentukan LPJK yang memiliki kewenangan pemberian izin dan sertifikasi badan usaha dan tenaga kerja. Mereka ingin pemerintah turun tangan menengahi.

Kekisruhan soal peran dan fungsi LPJK juga terjadi dalam pertemuan tahunan Forum Jasa Konstruksi Nasional (FJKN). Misalnya saat FJKN ketiga di Hotel Borobudur, terjadi perdebatan antara peserta terkait dengan nama, legalitas, tugas, dan wewenang LPJK nasional maupun daerah. Saking kerasnya perselisihan, emosi para peserta meledak hingga membuka baju dan saling melempar gelas. “Jadi *memang* sampai berdarah-darah saat itu,” kenang Tri.

Kasus hukum terkait dengan kelembagaan LPJK juga bermunculan. Salah satu isu yang dibawa ke meja hijau adalah soal pemaknaan frasa ‘lembaga yang independen dan mandiri’ dalam pasal 33 ayat 3 UU 18/1999. Bunyi pasal ini adalah: Penyelenggaraan peran masyarakat jasa konstruksi dalam melaksanakan pengembangan jasa konstruksi dilakukan oleh suatu lembaga yang independen dan mandiri.

“Suatu lembaga itu menjadi masalah sampai pengadilan. Sehingga kemudian muncullah banyak LPJK-LPJK lain,” kata Tri cukup sering mewakili pemerintah di pengadilan.

Apalagi jika mengacu pada PP No 28/2000, maka suatu LPJK bisa berdiri dengan dasar AD/ART serta melibatkan tiga unsur, yaitu asosiasi, akademisi, dan instansi pemerintah. “Berarti *kalaupun* begitu, saya bisa membentuk *dong* LPJK yang lain, karena tugasnya itu sangat menggiurkan *gitu*, sertifikasi,” ujar Tri.



Menurut Tri, lembaga yang berdiri dengan bekal AD/ART tapi punya kewenangan penting mengeluarkan izin dan sertifikasi badan usaha dan tenaga kerja, sangat berpotensi memunculkan *abused*. Kondisi ini memicu munculnya PP 4/2010 sebagai revisi PP 28/2000 tentang Usaha dan Peran Masyarakat Jasa Konstruksi.

PP 4/2010 mengatur nama lembaga yang dimaksud dalam UU 18/1999 adalah LPJK, serta dasar pembentukannya adalah peraturan menteri bukan AD/ART. “Ini *memang* sangat ramai dan itu masih jadi dualisme, LPJK pemerintah dan LPJK yang lama tetap tidak *mau bubar*,” cerita Tri.

Kehadiran LPJK juga membuat jumlah asosiasi badan usaha melonjak tinggi. Awalnya asosiasi badan usaha hanya ada tiga, yaitu Asosiasi Kontraktor Indonesia (AKI) untuk asosiasi badan usaha besar, Gabungan Pelaksana Konstruksi Nasional Indonesia (GAPENSI) untuk yang kecil dan menengah, dan Ikatan Nasional Konsultan Indonesia (INKINDO) untuk konsultan.

LPJK membuat asosiasi memiliki kewenangan melakukan sertifikasi. Alhasil jumlah asosiasi meningkat menjadi lebih dari 50 asosiasi badan usaha dan profesi. Masing-masing asosiasi ini juga saling berkonflik bahkan sampai ke pengadilan.

”Kisruh *banget*, jadi asosiasi siapa yang kita akui sebagai asosiasi sah, *nggak* jelas, karena soal AD/ART tadi. Sudah pernah Munas, ketua si A sudah turun jadi si B, tapi si A nya tidak mau, lalu nuntut,” kata Tri.

Menurut Taufik Widjoyono, muara dari keributan ini adalah uang. LPJKN dan LPJKP mempunyai kewenangan besar untuk menerbitkan sertifikat badan usaha maupun sertifikat tenaga kerja konstruksi. “Sertifikat itu artinya uang. Lihat uangnya besar sekali maka timbullah orang-orang *pengen* menggunakan LPJK. Terjadilah waktu itu LPJK *tandingan*,” cerita Taufik.

Keributan antara LPJKN 1 dan LPJKN 2 untuk saling memperebutkan kewenangan menerbitkan sertifikat berjalan selama nyaris satu dekade. Perdamaian baru bisa tercapai sekitar tahun 2016 saat LPJKN kembali menjadi satu.

BANJIR SURAT KOMPLAIN

Di era kepengurusan Taufik, suasana kantor LPJK relatif lebih damai dan tenang. Dia bahkan sering berseloroh, jika saat ini tidak perlu lagi sering-sering mengganti meja atau kursi yang rusak akibat dilempar orang-orang yang protes ke LPJK.

Meski tak lagi diserbu demonstrasi massa, tapi pihaknya kebanjiran surat protes, ultimatum, hingga somasi dari masyarakat jasa konstruksi terkait sertifikasi maupun akreditasi. “Surat komplain itu bisa kemana-mana, ke menteri juga sampai. Kecuali Tuhan saja yang *gak* dikirim,” kata Taufik.

Lebih lanjut Taufik mengisahkan protes oleh asosiasi yang gagal mendapatkan akreditasi. Mereka merasa sudah memenuhi syarat formal pengajuan izin akreditasi, sehingga seharusnya lulus. Padahal, LPJK akan melakukan verifikasi





Surat komplain itu bisa kemana-mana. Kecuali Tuhan saja yang *gak* dikirimi

Taufik Widjoyono, 2023



pada dokumen-dokumen formal tersebut. Misalnya bukti pemberdayaan anggota berupa foto-foto kegiatan ternyata tanggalnya tidak cocok. Atau absen peserta kegiatan 10 kali tapi memiliki tanggalnya semua sama. "Ada lagi, saat kita cek, tanggalnya waktu puasa, tapi fotonya sedang makan, *aquanya* tinggal *separo*, *ya kan ngga* mungkin," katanya.

Pola pikir yang menganggap persyaratan hanya sekedar formalitas, sehingga bisa tidak jujur dan lepas dari fakta, harus segera diubah. "Ini yang selalu kami tekankan kepada masyarakat, bahwa LPJK tidak akan kompromi dengan integritas, tidak akan kompromi dengan ketidak-jujuran," tegasnya.

Pola pikir seperti ini muncul karena sebelum pengesahan UU 2/2017, LPJK terdiri dari empat unsur masyarakat termasuk para asosiasi

badan usaha dan profesi. Biaya operasional LPJK berasal dari setoran asosiasi-asosiasi yang menerbitkan sertifikat. Sekarang, LPJK menjadi lembaga pemerintah non-struktural. "Gajinya dari APBN, *ndak* ada lagi urusan sama asosiasi. Jadi kami ya tentu *gak* bisa *diteken* lagi," ujar Taufik.

TEKNOLOGI INFORMASI JADI KUNCI

Menurut Taufik, ada lima tantangan yang harus diatasi LPJK. Pertama, tantangan terbesar adalah memastikan data yang diajukan pemohon benar dan jujur. Kedua, memberikan kemudahan berusaha sekaligus memiliki akuntabilitas tinggi. Ketiga, terkait dengan spesialisasi badan usaha sehingga lebih profesional.



Keempat, harmonisasi beberapa peraturan hukum yang terkait dengan perizinan dan sertifikasi misalnya antara UUK dengan UU Arsitek, dan lainnya. "Kelima, bagaimana menyamakan *mindset* dan berkoordinasi dengan para pihak, dengan OSS, asosiasi, BNSP, LSP, LSBU, dan Bina Konstruksi," kata Taufik.

Untuk mengatasi tantangan-tantangan itu, Taufik menerapkan strategi pemanfaatan teknologi informasi sebagai alat kontrol untuk memastikan bahwa keabsahan dokumen, transparansi dan lain-lain. Misalnya dengan pemasangan *QR code* yang bisa discan di aplikasi Jakonstrust mulai 1 Januari 2021.

"Ini terbuka untuk publik, langsung bisa ketahuan apakah sertifikat-nya benar atau *ngga*, kelihatan di situ. Jadi memanfaatkan teknologi informasi yang melibatkan masyarakat dalam pengontrolan bersama," jelasnya.

Teknologi informasi juga dipakai untuk membuat layanan LPJK berbasis elektronik dan aplikasi terintegrasi. "Semua kolaborasi dengan para pihak ini tentunya dimulai dengan menggunakan *database* yang digunakan bersama secara bertanggung jawab," ujar Taufik.

Senada dengan Taufik, Tri menyebutkan bahwa teknologi informasi adalah solusi untuk memangkas proses panjang dan berliku perizinan berusaha jasa konstruksi. TI menjadi komponen utama dalam perizinan berusaha terpusat.

Namun, ada kendala yang dihadapi yaitu sumber daya manusia. Terutama di daerah

yang belum sepenuhnya diisi oleh tenaga muda yang kapabel dan terampil memakai teknologi informasi. "Kita di pusat juga sedang belajar dan masih banyak yang *gaptek* dengan teknologi informasi ini, lebih *gaptek* lagi yang di kabupaten dan kota. Apalagi masalah akses di daerah yang belum merata," kata Tri.

Padahal pengawasan dari daerah sangat penting untuk membantu meringankan beban pengawasan dari pusat. Tidak mungkin pemerintah pusat dan LPJK bisa memonitor sekian juta orang dan sekian ratus ribu badan usaha di bidang jasa konstruksi.

Menurut Tri, penggunaan teknologi informasi dalam proses perizinan berusaha maupun pengawasan, harus diimbangi dengan peningkatan kapasitas. "Kalau dulu orang melamar PU harus insinyur, tapi sekarang ada lulusan teknologi informasi, ada juga kelembagaan."

DIGITALISASI TEBAS SERTIFIKAT ABAL-ABAL

Taufik menyebutkan zaman digital membuat proses perizinan berusaha makin transparan. Digitalisasi juga membuat semua orang harus berkomitmen untuk jujur. "Saat ada tender, kami akan membuka *file* dan akan dicocokkan. Kalau ada satu orang ketahuan bohong, akan ketahuan seluruh dunia *gitu*," jelasnya.

Lalu Taufik bercerita dirinya pernah menghadapi permintaan potong kompas pemberian sertifikat badan usaha sehari jadi. Saat itu Taufik tidak langsung menolak, namun memilih memaparkan sistem sertifikasi yang berlaku, sembari menunjukkan semua proses digital dan dapat diakses publik.





“

Jangan pernah ada lagi sertifikat *abal-abal*

Basuki Hadimuljono, 2021

”



Artinya permintaan sehari jadi itu, bisa dilihat oleh semua orang. Jejak digitalnya terpampang tanpa bisa ditutupi lagi. Alhasil si pemohon ini memilih untuk ikut prosedur saja. Apalagi Taufik menyebutkan pihaknya akan menjalankan proses sebaik mungkin, sehingga bisa selesai sesuai aturan.

Saat ada perubahan kewenangan LPJK mengikuti UU Cipta Kerja Tahun 2020, maka penerbitan SKK dan SBU sudah ditangani oleh LSP dan LSBU. Namun LPJK tetap bisa mengawasi hasil kerja LSP dan LSBU.

Sistem digital membuat LPJK bisa melihat data dan progres penerbitan SKK dan SBU, mulai dari waktu pengajuan, waktu selesai, jumlah yang mengajukan, hingga nama asesor penilainya. “Kita lihat ada satu asesor, *masa*

sehari bisa 50 sertifikat. Kita tegur. Kalau *ngga* mau memperbaiki, ya kita bisa laporkan untuk kita tutup atau kita bekukan atau kita *hold*,” tegas Taufik.

Kasus sejenis pun ditemui di LSBU. Ada satu asesor yang bisa menyetujui SBU sampai 100 berkas. “Ini berarti berkas *gak* dibaca, *nah* kita panggil dia,” katanya.

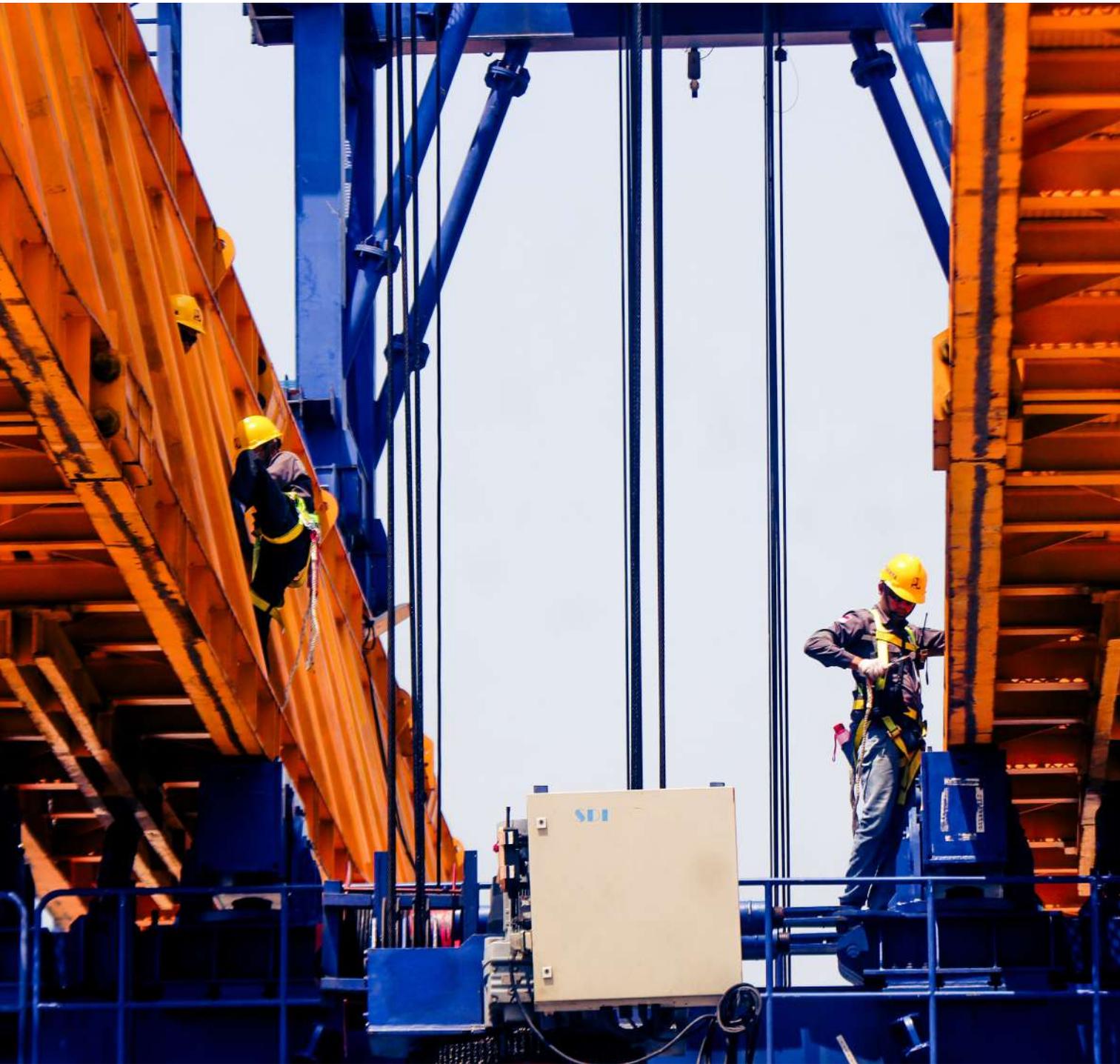
Ketegasan Taufik dan seluruh jajaran LPJK ini sejalan dengan pesan dan amanat Menteri PUPR Basuki Hadimuljono saat pelantikan pengurus LPJK periode 2021-2024. “Beliau mengatakan jangan pernah ada lagi sertifikat *abal-abal*. Itu adalah pesan yang sangat dalam bagi kami untuk bisa menggunakan segala cara untuk menghilangkan kasus sertikat *abal-abal*,” kenang Taufik.



Pelantikan Pengurus LPJK 2021-2024 oleh Menteri PUPR pada 22 Desember 2020



Pengurus LPJK terpilih di DPR RI pada 1 Desember 2020



02

Mata merah dan tatapan nanar menjadi teman setia Nicodemus Daud selama 45 hari di masa pandemi. Saban hari, ia begadang di depan layar komputer. Berpacu dengan waktu untuk menyusun ribuan halaman *draft* peraturan perizinan berusaha.

PERIZINAN SATU PINTU, INTEGRASI (MINUS) EFISIENSI

Nico-panggilan akrabnya-cuma punya waktu tiga bulan demi merampungkan satu Peraturan Pemerintah (PP) turunan UU Cipta Kerja Tahun 2020. Nico memeras otak bersama dua anggota Pokja *draft* PP lainnya, Amrul dan Suwanto. "Tatapan mata kami, serasa lihat huruf dan angka saja, karena *keseringan* lihat komputer dan dokumen," ujar Nico.

Pertengahan Januari 2021, dokumen setebal 5.000 halaman tersaji di meja Nico, yang menjabat sebagai Direktur Kelembagaan dan Sumber Daya Konstruksi. PP yang biasanya disusun setahun, disebut hanya tiga bulan. "Perintah dari Kemenko Perekonomian, *bikin* yang rinci dan implementatif. Jadi kami buat lampirannya sangat lengkap, tinggal pakai saja," jelas Nico.

Kementerian PUPR menjadi bagian dari 18 K/L yang membuat *draft* PP tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko ini. Ada 16 sektor perizinan berusaha yang diatur dalam *draft* dengan total 20.000 halaman. "Saat kami bawa ke Setneg (Sekretariat Negara-red), dibilang 'Siapa yang mau baca setebal ini,'" kenang Nico.



“

“Perintah dari Kemenko Perekonomian, bikin yang rinci dan implementatif. Jadi kami buat lampirannya sangat lengkap, tinggal pakai saja”

Nicodemus Daud, 2023

”

Alhasil Setneg dan Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) pun meminta mereka menyusun ulang PP itu. Setneg membuat *outline* panduan pengisian untuk tiap K/L untuk memangkas ketebalan *draft*. Detail peraturannya dipisahkan sebagai bahan untuk Peraturan Menteri (Permen).

Trio Pokja *draft* PP dari Kementerian PUPR batal menarik lapas lega. Mereka kembali begadang mengisi *outline*. Setelah sukses menipiskan *draft* gabungan menjadi ratusan halaman saja, pada tanggal 2 Februari 2021, PP ini resmi diundangkan sebagai PP No 5 Tahun 2021.

Salah satu muatan penting PP 5/2021 adalah soal perizinan berusaha *risk based approach* (RBA) melalui layanan sistem *Online Single Submission* (OSS). Tujuan OSS-RBA adalah untuk menyederhanakan prosedur berizinan berusaha menjadi lebih singkat, efisien, dan bebas korupsi.

MISI MULIA OSS

Sebelum OSS-RBA berlaku, peraturan berusaha di Indonesia masuk kategori *hyper regulation*. Setiap daerah memiliki aturan masing-masing, setiap sektor maupun lembaga pemerintah juga punya aturan tersendiri. "Karena tidak ada orkestrasi yang mengatur izin usaha itu sebenarnya siapa dan seperti apa. Ya karena memang banyak uangnya juga. Jadi dulu itu, susah *bikin* izin usaha," papar Staf Ahli Menteri PUPR Bidang Ekonomi dan Investasi, Dadang Rukmana.

Kelompok usaha kecil menghadapi kerumitan yang sama seperti usaha besar, saat mengurus perizinan. Selain itu izin usaha pun tumpang tindih dan SPK tidak standar serta pengawasannya rendah. Investasi asing pun enggan masuk Indonesia karena pusing dengan banyaknya perizinan.



Sambutan Menteri PUPR saat launching OSS di Auditorium PUPR (5 Oktober 2021)

Maka keluarlah PP Nomor 24 Tahun 2018 tentang Pelayanan Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik (OSS). Aturan ini memangkas perizinan, menyederhanakan prosedur, menerapkan standar usaha yang jelas skalanya, dan mendorong UMKM mendapat perlakuan khusus. “Jadi dua intinya, peningkatan investasi dengan penyederhanaan perizinan dan pemberian kemudahan dan pemberdayaan UMK,” ujar Dadang.

OSS versi awal ini merupakan penyempurnaan dari Pelayanan Terpadu Satu Pintu (PTSP) yang sudah berjalan sejak 2007. Saat pertama kali dipakai, OSS versi 1.0 menimbulkan kegalapan bagi banyak kalangan. Karena mereka yang terbiasa manual harus beralih ke sistem *online* dan terpusat di platform OSS. Apalagi sistem OSS itu sendiri masih memiliki banyak kekurangan.

Kemudian, pada akhir tahun 2019, OSS versi 1.1 diluncurkan dengan penyempurnaan struktur *database* dan melengkapi berbagai validasi. Misalnya, format isian legalitas sesuai jenis badan hukum (PT) dan badan usaha (CV, Firma, Persekutuan Perdata) serta pelaku usaha dapat mendaftarkan kegiatan utama dan penunjangnya.

Perbaikan terus dilakukan. Seiring dengan pengesahan UU Cipta Kerja Tahun 2020, OSS pun bertransformasi menjadi OSS-RBA. Variasi paling *gres* ini resmi diluncurkan per tanggal 9 Oktober 2021 di Pusat Komando Operasi dan Pengawasan Investasi BKPM Jakarta. OSS-RBA membuat pengusaha hanya perlu mengurus izin sesuai tingkat risiko kegiatan usahanya.





Menteri PUPR saat launching OSS di Auditorium PUPR (5 Oktober 2021)



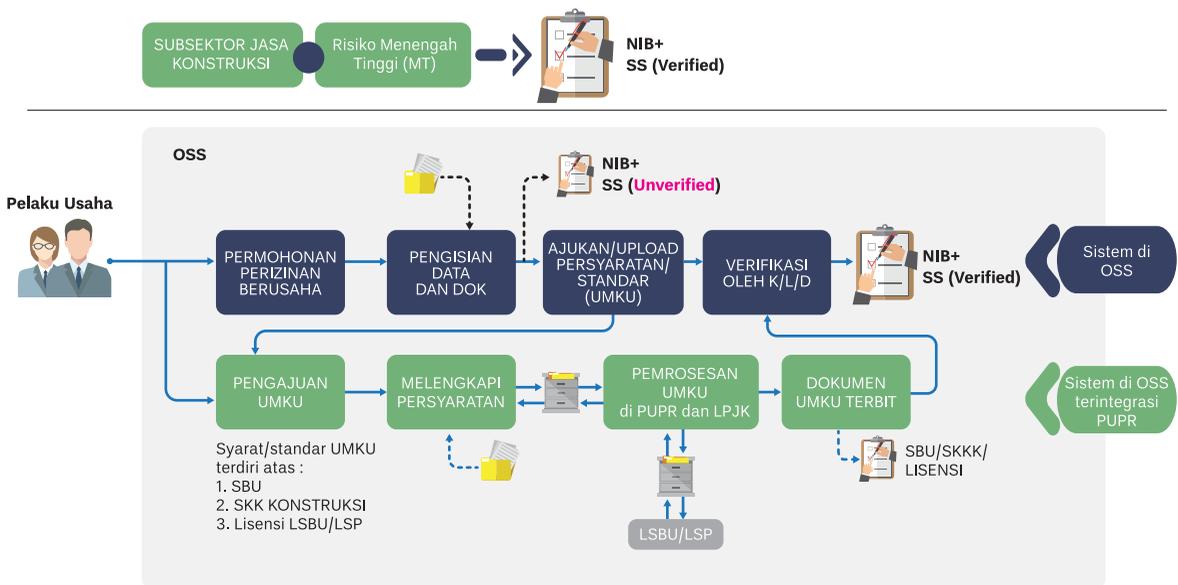
Konferensi pers Dirjen Bina Konstruksi pada launching OSS di Auditorium PUPR (5 Oktober 2021)

IMPLEMENTASI OSS SEKTOR KONSTRUKSI

Di Kementerian PUPR, perizinan berusaha terdiri dari tiga subsektor yaitu jasa konsultansi konstruksi, pekerjaan konstruksi, dan pekerjaan konstruksi terintegrasi. Perizinan yang diterbitkan meliputi: Sertifikat Badan Usaha (SBU) konstruksi, Sertifikat Kompetensi Kerja (SKK) konstruksi, registrasi kantor perwakilan Badan Usaha Jasa Konstruksi Asing (BUJKA), lisensi lembaga sertifikasi Badan Usaha Jasa Konstruksi (BUJK), dan lisensi lembaga sertifikasi profesi jasa konstruksi.

Proses dalam gambar di bawah tampak panjang dan rumit. Namun sebenarnya pemohon hanya perlu mengajukan permohonan, melengkapi persyaratan, menyetujui perjanjian sertifikasi, dan melakukan pembayaran. Setelah itu pemohon izin hanya perlu menunggu untuk mengetahui hasil apakah kemampuan badan usahanya dinyatakan layak atau tidak. Waktu tunggu maksimum 15 hari kerja.

Menurut catatan DJBK, sampai 9 Mei 2023 telah diterbitkan lisensi terhadap sebanyak 13 LSBU. Sedangkan SIKI LPJK mencatat data SBU yang telah terbit melalui OSS per 9 Mei 2023.



Alur Pengajuan Perizinan Berusaha Subsektor Jasa Konstruksi



Progres SBU yang Telah Terbit melalui OSS

No.	Jenis Usaha	Jenis SBU yang Terbit	Jumlah BAdan Usaha
1.	Pekerjaan Konstruksi	88.346	32.523
2.	Pekerjaan Konstruksi Terintegrasi	279	165
3.	Pekerjaan Konsultasi	10.333	3.817
Total		98.958	36.399

JAUH PANGGANG DARI API

Dua tahun berlalu sejak OSS-RBA resmi berlaku. Dadang mengakui penerapan OSS-RBA masih menghadapi serangkaian kendala. “Penerapan OSS itu tidak semudah membalikkan tangan, terutama di level daerah, meski kita semua ingin berubah,” kata Dadang.

OSS membuat pintu suap dan pungutan liar nyaris tertutup. Semua serba digital dan *online*. Akibatnya, potensi pendapatan daerah dari retribusi perizinan berusaha pun hilang. Apalagi, sektor jasa konstruksi merupakan salah satu penyumbang retribusi daerah yang sangat potensial.

Jadi, menurut Dadang, perlu mengubah *mindset*. Dan ini tentu saja tak mudah dan butuh waktu lama. “Saya bilang ke rekan-rekan di daerah: sudahlah *nggak* perlu terlalu banyak nyari pendapatan dari izin. Tapi *nyarinya* dari ekonomi yang bergerak akibat izin mudah,” cerita Dadang.

Perizinan yang cepat dan sederhana, lanjutnya, akan menggerakkan perekonomian dan menarik investasi. Misalnya, pembangunan perumahan maupun tempat usaha menjadi lebih mudah, sehingga bisa menyerap banyak tenaga kerja dan memangkas angka pengangguran.

“Penerapan OSS itu tidak semudah membalikkan tangan, terutama di level daerah, meski kita semua ingin berubah”

Dadang Rukmana, 2023

“

“Karena itu sistem harus dibuat semudah mungkin, satu *klik*, jadi”

Dadang Rukmana, 2023

”

Kendala lain, kata Dadang, terkait dengan literasi digital. Masih banyak masyarakat yang sering lupa dengan akun yang dibuat. Bahkan masih banyak yang harus dipandu saat membuat akun dan kata kunci untuk masuk sistem OSS. “Karena itu sistem harus dibuat semudah mungkin, satu *klik*, jadi,” ujar Dadang.

OSS-RBA yang diluncurkan saat pandemi Covid-19, membuat para pelaku usaha merasa terbebani dengan kriteria yang dipersyaratkan untuk mendapatkan izin. “Kebijakan yang bagus sekalipun, saat dalam pelaksanaan ada kendala, ya kita relaksasi, bukan berarti kita mentolerir, tapi memberi kemudahan pada periode tertentu. Kalau sudah pulih, maka kembali sesuai aturan,” jelas Dadang.

Meski OSS-RBA masih belum berjalan maksimal, namun tak ada kata mundur. Semua tetap harus berjalan maju. Semua kendala-kendala harus diatasi satu demi satu. “Bagaimana pun tetap lebih baik ada OSS berkendala, daripada pakai sistem dulu. Dulu NIB (Nomor Induk Berusaha-red) lama, sekarang sudah *cepat*. Bikin usaha *gampang*, *gak* perlu ke pusat, cukup ke kabupaten dan kota setempat,” ujar Dadang.

PROTES ATASI IZIN MANIPULASI

Sistem OSS-RBA yang kendalinya terpusat di BKPM, membuat Kementerian PUPR menanggung risiko penyimpangan saat proses perizinan. “Saya sudah membuat surat protes ke BKPM, ditembuskan ke KPK juga, karena ada potensi *fraud*,” ujar Nicodemus Daud pada pertengahan November 2023.



Nico mengibaratkan sistem OSS-RBA seperti pintu gerbang stadion yang disesaki antrian ratusan ribu penonton. Data yang masuk ke sistem begitu banyak, tapi mampat karena pintunya kecil. Proses pengolahan data di sistem pun ikut terhalang, sehingga butuh waktu lebih lama untuk menyelesaikan proses perizinan.

Tak heran jika ada sekitar 27 ribu perizinan sub sektor PUPR yang belum terproses. Padahal, lanjut Nico, pihaknya sudah memiliki 10 orang verifikator, dengan kemampuan verifikasi tiap orang sekitar 50 dokumen/hari. Artinya tim Nico bisa memroses 500 dokumen per hari. “Tapi sistemnya lama di BKPM, jadi kami hanya bisa kerjakan 2-3 dokumen per orang per hari,” kata Nico.

Antrian puluhan ribu dokumen ini tentu saja bisa memicu KKN dan manipulasi. Apalagi sistem OSS ini diluar kendali Kementerian PUPR yang mempersulit pemantauan melekat. “Bahaya juga, kemarin ada kejadian empat sertifikat BUJK lolos, kami *nggak* tahu,” ujar Nico.

Seharusnya keempatnya membayar biaya USD 10.000 ke kas negara. BPK pun turun tangan. Nico saat diperiksa BPK memberikan bukti bahwa pihaknya tidak tahu sama sekali proses keluarnya izin itu. Pihak BKPM juga memastikan, akun yang dipakai untuk meloloskan keempat BUJK ini bukan berasal dari Kementerian PUPR.

Kemudian, Nico meminta BKPM untuk menghapus dan mencabut izin tersebut dari sistem. Tapi mereka menyatakan tidak berwenang untuk menghapus. “Jadi meski sistemnya bagus, tapi balik lagi ke manusianya,” kata Nico.

PERBAIKI SANA SINI

Tumpal Sianipar, Ketua Asosiasi Pengusaha Konstruksi Nasional Indonesia (ASPEKINDO), mengakui secara umum transformasi layanan perizinan berusaha di Indonesia telah memperpendek durasi, memperjelas persyaratan dokumen perizinan, dan memastikan biaya.

Selain itu, ketiadaan tatap muka dalam proses perizinan mempersempit terjadinya KKN.

Namun, ASPEKINDO memiliki catatan cukup panjang untuk perbaikan OSS berdasarkan pengalaman yang dirasakan para anggotanya. Misalnya ketersendatan implementasi OSS-

“

“Jadi meski sistemnya bagus, tapi balik lagi ke manusianya”

Nicodemus Daud, 2023

”

RBA di sektor jasa konstruksi karena banyaknya persyaratan yang sulit dipenuhi oleh BUJK. “Dari persyaratan pemenuhan kemampuan keuangan, pengalaman, pekerjaan, dan peralatan konstruksi serta persyaratan konstruksi,” kata Tumpal.

Tumpal juga menyoroti dampak dari OSS-RBA yang membuat perizinan berusaha bisa dibisniskan secara komersil. Hal ini dimungkinkan karena asosiasi yang terakreditasi memiliki posisi yang sama dengan asosiasi yang tidak memiliki akreditasi.

Asosiasi yang tidak terakreditasi terindikasi “menjual murah alias *obral*” kartu tanda anggota dengan harga murah pada BUJK. “Jadi, validasi, kualifikasi, kompetensi BUJK yang bersangkutan menjadi tidak terdeteksi,” ujar Tumpal.

Tak heran jika saat pengurusan dokumen perizinan di sistem OSS, sering kali bermasalah karena adanya indikasi dokumen aspal dan sejenisnya.

ASPEKINDO juga menyoroti sinkronisasi antar K/L dan pemerintah daerah dalam sistem OSS yang masih belum berjalan dengan mulus. “Penetapan yang terburu-buru seperti yang terjadi pada saat ini menjadi *problem* kesiapan masyarakat itu sendiri dan di internal pemerintahan sendiri,” kata Tumpal.

Di tingkat pemerintahan terbawah yaitu di tingkat kabupaten/kota masih banyak yang belum paham tentang OSS-RBA. Pihaknya menerima laporan dari para anggota tentang

ketidaksamaan aturan di daerah mereka dengan di pusat. “Di daerah-daerah, masih ada persyaratan tender yang berbeda dengan regulasi yang ada. Mereka mau menggugat takut juga, takut *gak* dikasih kesempatan,” ujarnya.

AGAR DAPUR TETAP MENGEPUK

Persoalan SBU juga menjadi sorotan ASPEKINDO. Menurut Budianto, salah satu pengurus ASPEKINDO, kerumitan pembuatan SBU yang memuat ketentuan investasi membuat jumlah pemilik SBU menurun di ASPEKINDO. “Saat ini baru sekitar 1000-an yang mengurus SBU. Padahal anggota sekitar 7.000,” jelas Budianto.

Tanpa SBU, para anggotanya akan kehilangan periuk nasinya. Sebab mereka tak bisa ikut tender. Budianto berharap, SBU yang lama masih bisa dipakai, dengan toleransi waktu tiga tahun. “Sehingga diharapkan dengan modal tanda kutip regulasi lama, maka dia bisa berusaha selama tiga tahun, bisa menyiapkan dokumen yang dibutuhkan,” ujar Budianto.

Sejalan dengan usulan ini, perlu juga penyesuaian Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia (KBLI) serta subklasifikasi selama 3 tahun. KBLI 2020 membuat semua badan usaha yang telah memiliki NIB harus mengubah anggaran dasar agar sesuai dengan aturan baru. Di sektor Jasa Konstruksi, terdapat 70 KBLI dan 130 subklasifikasi usaha jasa konstruksi. KBLI dan subklasifikasi inilah yang nantinya akan dipilih oleh pelaku usaha pada saat mengajukan Perizinan Berusaha melalui OSS.





03

**DESEMBER KELABU
MEMICU TRANSFORMASI**

**SRIKANDI DARI ANGIN
MAMIRI**

**PANTANG PULANG
SEBELUM TENDER SELESAI**

**BANJARMASIN KE
BANDUNG: BERJIBAKU
BANGUN INTEGRITAS**

**STRATEGI KOMUNIKASI
LINTAS INSTANSI**

**TAMBAH PEDE DENGAN
SMAP**

**RANCANG BANGUN: TAK
SEKEDAR CEPAT**

**REPEAT ORDER UNTUK
EFISIENSI SELEKSI**

**E-KATALOG MAKIN
MENGGODA**

**SATU DATA PENGADAAN
BARANG & JASA**

INOVASI REGULASI PBJ



03

Bagai petir di siang bolong. Inilah yang dirasakan Menteri PUPR saat mendengar kabar operasi tangkap tangan (OTT) Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK) pada ‘Jumat Keramat’, 28 Desember 2018.

DESEMBER KELABU MEMICU TRANSFORMASI

Basuki yang saat itu sedang berada di kota Magelang, bergegas ke Jakarta untuk konferensi pers. “Kami dikejutkan oleh kejadian yang sangat menyedihkan kami, mengagetkan kami. Kami sudah diamanahi untuk menjalankan infrastruktur sebaik-baiknya, ternyata anggota saya ada yang melakukan hal itu,” ujar Basuki yang tak kuasa menyembunyikan raut sedih bercampur kecewanya.

Basuki menambahkan, dirinya belum menerima laporan detail kejadian OTT KPK. Saat itu, Basuki baru diberitahu jika OTT KPK ini menyangkut proyek Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM) di Direktorat Jenderal Cipta Karya. “Pak Irjen sudah saya tugaskan ke KPK, untuk mencari tahu, siapa, berapa orang, apa kejadiannya, dan apa masalahnya,” papar Basuki.

Menurut Wakil Ketua KPK Saut Situmorang, pihaknya menangkap tangan 21 orang di beberapa lokasi di Jakarta terkait kasus suap proyek SPAM di Kementerian PUPR. Mereka terdiri dari unsur Pejabat Pembuat Komitmen (PPK) dan Satuan Kerja (Satker) di Kementerian PUPR, direksi di PT Wijaya Kusuma Emindo (WKE) dan direksi di PT Tashida Sejahtera Perkara (TSP).

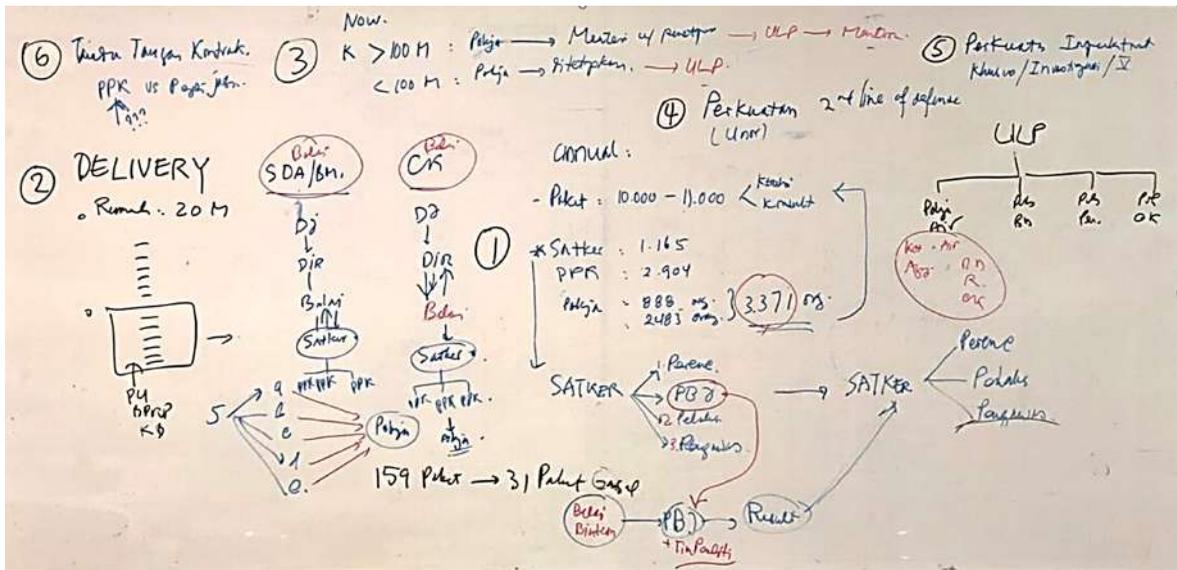
Dalam operasi ini, KPK menyita uang Rp3,4 miliar, 23 ribu dolar Singapura dan 3200 dolar AS.





KPK menyebutkan Satker SPAM ini menerima suap untuk mengatur lelang terkait proyek pembangunan SPAM Tahun Anggaran 2017-2018 di Umbulan 3 - Pasuruan, Lampung, Toba 1, dan Katulampa. Selain itu, suap juga diterima oleh Satker Tanggap Darurat Permukiman dalam pengadaan pipa HDPE di Bekasi dan daerah bencana di Palu.

Pemberi suap adalah PT WKE dan PT TSP yang memenangkan 12 paket proyek senilai Rp 429 miliar. "Praktiknya, dua perusahaan ini dimintai memberikan sejumlah uang pada proses lelang, sisanya saat pencairan dana dan penyelesaian proyek," ungkap Saut dalam konferensi pers di gedung KPK.



Arahan Menteri 31 Desember 2018: 9 Strategi Pencegahan Fraud

STRATEGI ANTI GRATIFIKASI

Staf Khusus Menteri PUPR Binsar H Simanjuntak menceritakan kisahnya dipanggil Menteri Basuki hanya berselang dua hari setelah OTT KPK. "Pak Binsar, saya sudah melakukan berbagai upaya, supaya tidak terjadi adanya *fraud* ini. Tapi kok bisa seperti ini," ujar Binsar menirukan ucapan Basuki.

Mereka lalu mengobrol tentang apa yang sudah dan harus dilakukan untuk mencegah berulangnya kasus suap ini. "Di *white board* itu kan tulisan tangan beliau semua itu, betapa beliau sangat hapal jumlah satker, jumlah PPK, jumlah pokja, jumlah paket hapal di luar kepala," kata Binsar.

Basuki memang sudah memaparkan data-data ini saat konferensi pers di Kementerian PUPR usai OTT KPK pada hari 'Jumat Keramat'.

Basuki menyebutkan total pegawai mencapai 22.000. Lalu ada 1.165 satker, 2.904 PPK, serta 888 pokja yang terdiri dari 2.483 orang.

Basuki menjelaskan baik satker, PPK, hingga anggota pokja sudah punya keahlian dalam pengadaan barang dan jasa (PBJ) sesuai sederet peraturan yang berlaku. Mulai dari Perpres 16/2018, Peraturan LKPP Nomor 9 tahun 2018, Peraturan LKPP Nomor 7 tahun 2018, dan Peraturan Menteri PUPR 31/2015, dan Permen PUPR Nomor 7 tahun 2011.

Dalam pelaksanaan PBJ, lanjut Basuki, pihaknya mendapatkan pendampingan dari Aparat Pengawas Internal Pemerintah (APIP) Inspektorat Jenderal, BPKP bahkan sampai TP4D Kejaksaan Agung atau TP4P.

"Tapi, pengadaan barang dan jasa tidak hanya oleh Kementerian, oleh Pokja PU saja, tapi juga





oleh penyedia jasa. Kami ini sebagai pengguna jasa, sedangkan yang ikut tender adalah penyedia jasa,” jelas Basuki yang pernah menjabat sebagai Irjen PU selama bertahun-tahun ini.

Penyedia jasa terdiri dari kontraktor dan konsultan yang diwadahi oleh asosiasi badan usaha baik kontraktor maupun konsultan.

Obrolan Basuki dengan Binsar pada hari Minggu itu, berujung pada pembuatan strategi untuk mencegah gratifikasi di Kementerian PUPR. Binsar lalu merekrut anak-anak muda yang ada di tiap unit organisasi untuk penyusunannya.

Selain itu, Binsar juga melakukan kunjungan kerja untuk mempelajari strategi serupa di berbagai instansi dan kementerian seperti Pemprov DKI Jakarta, Kementerian PAN-RB, LKPP, hingga KPK. “Saya pergi ini selalu didampingi Anjar-staf DJBK. Jadi ada saksi semua selama saya kunjungan,” jelas Binsar yang tak jarang melakukan kunjungan di luar jam dan hari kerja.

Enam bulan kemudian, tim kerja Binsar menyelesaikan memo dinas Menteri PUPR No.01/MD/M/2020 Tanggal 29 Juni 2020 yang berisi Sembilan Strategi dalam Pencegahan Penyimpangan PBJ, yaitu:

1. Reorganisasi Struktur Organisasi ULP dan Pokja PBJ;
2. Perkuatan Sumber Daya Manusia (SDM);
3. Perbaikan Mekanisme Penyusunan HPS;
4. Pembinaan Penyedia Jasa (Kontraktor & Konsultan);
5. Pemeriksaan Hasil Pekerjaan (*System Delivery*) yang Melibatkan BPKP;
6. Risk Management di Unit Organisasi, Balai dan Satuan Kerja;

7. Pembentukan Unit Kepatuhan Internal (UKI) pada Unor dan Balai (*Second Line of Defense*);
8. Pembentukan Inspektorat Bidang Investigasi (IBI) & Penguatan Kapasitas Auditor Itjen;
9. *Continuous Monitoring* atas perangkat Pencegahan *Fraud* PBJ dengan *IT Based* (PUPR 4.0).

MENAPIS SILAU SUAP

Menurut Binsar, ada pengecekan setiap tiga bulan terhadap penerapan 9 strategi ini. “Prinsip kita membangun 9 strategi itu, harus *duoable* dan *implementable*. Jadi kita *gak bikin* sesuatu yang *muluk-muluk*, *gak bikin* sesuatu yang susah,” jelasnya sambil menambahkan adanya pembaruan 9 strategi pada akhir Desember 2022.

Sejak diluncurkan sampai saat ini, Binsar menyebutkan, banyak kemajuan yang dicapai. Misalnya, proses lelang menjadi lebih cepat, jumlah sanggah menurun, hingga meningkatnya kepuasan layanan.

Kemajuan ini tak lepas dari komitmen serius Basuki dan seluruh jajarannya untuk menjaga integritas dan kompetensi selama bertugas. “Beliau menginginkan generasi muda juga mempunyai *mindset* melayani. Misalnya hadir tepat waktu, bertemu dengan ramah, menyelesaikan tepat waktu, tepat sasaran, tepat jumlah,” kata Binsar.

Namun Binsar mengakui masih ada sederet tantangan dalam menerapkan PBJ yang bebas penyimpangan. Secara umum, lingkungan di Indonesia masih belum bebas dari kolusi, korupsi, dan nepotisme. Masih terdapat oknum-oknum yang melanggar aturan di instansi-



“

“Prinsip kita membangun 9 strategi itu, harus *duoable* dan *implementable*. Jadi kita gak bikin sesuatu yang *muluk-muluk*, *gak bikin* sesuatu yang susah”

Binsar H Simanjuntak, 2022

”

instansi yang berwenang, misalnya dengan meminta suap saat melakukan pemeriksaan. “Kita berusaha benar, yang di luar kita kan *enggak*. Kalau di sini saya bilang ‘jangan mau dikasih,’” tegas Binsar.

Di sisi lain, godaan menerima suap juga tinggi. Binsar memisalkan kejadiannya dialami oleh anak-anak muda di kementerian, yang memiliki penghasilan bulanan Rp30 juta. Lalu datang tawaran suap sampai Rp20 M demi memenangkan suatu proyek. “Nah, kadang-kadang kan silau. Itu yang bahaya,” kata Binsar, sembari menambahkan dalam kasus OTT KPK, para pegawai yang terlibat masih tergolong muda.

Karena itulah, Binsar yang pernah bertugas 12 tahun di BPKP serta masih aktif mengajar di beberapa kampus, rajin memberikan

pembekalan terkait budaya integritas untuk kalangan muda di Kementerian PUPR. Salah satu cara yang Binsar pakai adalah dengan membangun *sense of urgency*. “Sehingga semua di PUPR ini sadar dan mau melaksanakan. Karena tahu, ini kalau kejadian ini malunya minta ampun dan *image* yang sudah terbangun lama, dalam sehari bisa hancur,” imbuh Binsar.

Ia juga mengingatkan pada semua pegawai Kementerian PUPR untuk selalu menerapkan nilai-nilai iProve (integritas, profesionalisme, orientasi pada tugas, visioner, dan etika). Apabila nilai organisasi melekat kuat, maka bisa menciptakan imunitas organisasi dari penyakit KKN. “Carilah teman yang sama gitu. *Gak usah* bergaul dengan orang yang cenderung berperilaku jelek itu,” saran Binsar.





BP2JK: JURUS ANTI JERUK MAKAN JERUK

OTT KPK di Jumat Keramat juga membuat gundah Direktur Jenderal Bina Konstruksi Syarif Burhanuddin. Saat itu Cali—begitu biasa dia dipanggil—menemui Menteri Basuki dan mengajukan usulan, "Pak, *gimana* kalau untuk urusan tender itu dikerjakan oleh yang tidak punya kepentingan atau yang punya proyek."

Usulan ini muncul karena praktik tender/seleksi yang berlaku selama ini memiliki celah yang memungkinkan terjadinya penyimpangan. Peralpnya sejak tahap perencanaan, perancangan, pemilihan penyedia jasa, pelaksanaan hingga pengawasan, dilakukan oleh unit organisasi atau satker pembangunan fisik yang sama. Basuki mengibaratkan proses ini dengan jeruk makan jeruk.

Padahal, pada tahun 2018, total anggaran yang diterima Kementerian PUPR mencapai Rp 113,7 triliun. Sebesar 78% atau senilai Rp88,4 triliun, terbagi ke sekitar 5.000 paket yang ditenderkan baik pekerjaan kegiatan konstruksi maupun jasa konsultansi.

Nah, usulan Cali ini akan membuat unor teknis tak lagi bisa melakukan tender/seleksinya sendiri. Pekerjaan ini akan dilakukan oleh unit baru bernama Balai Pelaksaa Pemilihan Jasa Konstruksi (BP2JK). Balai baru ini bernaung di bawah payung Perpres Nomor 16 Tahun 2018 yang mendorong penguatan kelembagaan Unit Kerja Pengadaan Barang dan Jasa (UKPBJ).

BP2JK berada di bawah kewenangan DJBK, dan dibentuk di tiap provinsi di seluruh Indonesia. Balai ini digadang-gadang bisa memotong potensi terjadinya *fraud* terutama korupsi dan penyuapan. *Kres!*

Tugas yang diembannya adalah melaksanakan pemilihan penyedia jasa di lingkungan PUPR dan memastikan proses tender berjalan sesuai aturan, akuntabel, tidak melibatkan pemberian suap (*bribery*), imbalan (*kickback*), atau pemberian hadiah (*gift*).

Komitmen ini merupakan upaya untuk meningkatkan kualitas dan profesionalisme PBJ. Ujungnya, Kementerian PUPR dapat memaksimalkan waktu, biaya, dan kualitas pekerjaan konstruksi yang bertujuan untuk mendukung kelancaran pembangunan infrastruktur Indonesia.

Cali menyebutkan kala itu Basuki balik bertanya, siapa yang akan mengurus pembentukan balai baru ini. Cali yang menjabat sebagai Dirjen BK sejak 2017 sampai 2020, menyatakan sanggup mengurusnya.

Setelah mendapat acc Basuki, Cali gesit bergerak. Dia segera mengurus proses pembuatan BP2JK ke Kementerian PAN-RB. Urusan cepat dan lancar karena Cali kenal dengan Menteri PAN-RB Syafruddin. Sat set, dua bulan kemudian, BP2JK resmi berdiri.



SITUASI SERBA SUSAH

Tepat pada tanggal 8 Februari 2019, sebanyak 34 kepala BP2JK dilantik oleh Menteri Basuki. "Saat itu susah sekali cari orang, di Bina Marga, Cipta Karya, tidak ada yang mau. Sekarang baru mau," kenang Cali sambil terbahak.

Cali menuturkan, jabatan kepala BP2JK tidak diminati karena sederet alasan. "Karena BP2JK masih bayi, orangnya susah dicari yang mau, fasilitas juga susah. Semua serba susah, tapi tetap harus jalan, tahun 2019 itu. Sekarang sudah mulai *eksis*," ujar Cali.

Menurut Cali, sebagai badan baru, BP2JK sempat dianggap 'barang aneh', tugasnya berat dan berisiko, serta banyak tantangan. "Apalagi di awal, kantornya juga belum ada. Numpang atau *ngontrak*. Ada juga yang dikasih sama balai yang sudah ada di sana," terang Cali.

Sementara itu, menurut Staf Khusus Menteri PUPR Binsar H Simanjuntak, pada masa awal pembentukan BP2JK, ada resistensi dari eksternal. "Bahasa gaulnya, mereka bilang '*ngapain sih ente bikin-bikin kayak gitu. Yang awal aja, sederhana kok*,'" tiru Binsar.

“

“Jangan percaya, kalau ada orang ngaku-ngaku keluarga saya, ngaku temen saya. Jangan didengar. Kalau kalian bisa membuktikan bahwa ternyata saya minta saudara saya supaya menang, kamu datang ke saya dan semprot atau maki saya langsung”

Basuki Hadimuljono, 2020

”



Kemudian, pihaknya berupaya memberikan penjelasan pada para pihak tersebut, bahwa pemisahan kewenangan ini menjadi cara untuk pengendalian, *check and re-check*. “Jadi kita jangan membuat semua dalam satu tangan,” kata Binsar.

Selain resistensi, Binsar menyebutkan ada beberapa kasus pencopotan kepala BP2JK karena Itjen PUPR mengindikasikan mereka belum menjalankan tugasnya dengan baik. Hal ini diketahui Binsar saat diminta Menteri Basuki ikut memberikan pengarahan pada 34 Kepala BP2JK yang dilantik pada gelombang kedua tahun 2020. “Tapi kasihan juga sih memang teman-teman kita di Balai itu, tekanannya tinggi,” kata Binsar.

Dalam pengarahannya, Binsar mengingatkan para Kepala BP2JK untuk tegas menolak suap. Apabila ada tekanan, segera melaporkan ke atasan. Jangan menyelesaikan masalah itu sendiri, karena bisa merugikan diri sendiri.

Binsar pun masih ingat pada pelantikan kedua itu, Menteri Basuki memberikan wanti-wanti tegas seperti ini: “Jangan kalian percaya, kalau ada orang ngaku-ngaku keluarga saya, ngaku temen saya. Jangan kalian mau denger itu. Kalau kalian bisa membuktikan bahwa ternyata saya minta saudara saya supaya menang, kamu datang ke saya dan semprot atau maki saya langsung.”



03

Hasrawati Rahim bangun sebelum ayam berkokok pada Kamis, 8 Februari 2019. Dia memeriksa ponselnya dan terkejut.

SRIKANDI DARI ANGIN MAMIRI

Ada pesan dari stafnya yang dikirim saat ia sudah beranjak tidur. Isinya, tiket pesawat atas namanya, rute Makassar ke Jakarta, keberangkatan beberapa jam lagi. Tanpa penjelasan apa pun.

Hasra -demikian dia biasa dipanggil- segera menghubungi stafnya, bertanya siapa yang memberi instruksi dan untuk apa. Si staf menjawab, tiket dikirimkan atas perintah Kepala Balai Besar Wilayah Sungai (BBWS) Pompengan Jeneberang Ditjen SDA yang saat itu dijabat oleh T. Iskandar. Tidak ada penjelasan dengan tujuan apa.

Meski benaknya penuh segudang tanya, Hasra tak punya cukup waktu untuk mencari tahu lebih banyak. Ia berpacu dengan waktu dan segera berkemas mengejar pesawat.

Di bandara, perempuan yang menjabat sebagai Kabid Perencanaan Umum dan Program BBWS Pompengan-Jeneberang, Sulawesi Selatan ini bertemu dengan atasannya, Iskandar. "Saya lalu bertanya, Pak, ini ada apa? Kok saya mendadak diperintahkan ke Jakarta," tanyanya.

"Kamu mau dilantik di organisasi baru," kata Hasra menuturkan ucapan Iskandar. Organisasi yang dimaksud adalah Balai Pelaksana Pemilihan Jasa Konstruksi (BP2JK).



Hasra menyebutkan Iskandar yang mengusulkan namanya sebagai kepala BP2JK Sulawesi Selatan. "Saya dimintai usulan nama perempuan, lalu saya tunjuk kamu," tutur Hasra menirukan ucapan Iskandar.

Saat pelantikan para Kepala BP2JK oleh Menteri PUPR Basuki Hadimuljono di Jakarta, Hasra menjadi satu-satunya Kepala BP2JK perempuan.

KONSISTEN AGAR TIDAK HANCUR

Selama tiga tahun menjabat sebagai Kepala BP2JK Sulawesi Selatan, Hasra harus kuat mental menghadapi tekanan. Ia bercerita, suatu hari datang tim dari salah satu instansi yang melakukan pemeriksaan terhadap sejumlah tender yang dia tangani, melibatkan sejumlah auditor.

Setelah dilakukan pemeriksaan, salah satu pemeriksa mengajaknya bicara empat mata. Ternyata mereka menemukan indikasi praktik kecurangan yang diduga melibatkan salah satu oknum BP2JK.

Hasra pun sedih dan menangis mendengar penjelasan itu. Padahal sebelumnya dia sudah menegaskan kepada anak buahnya

bahwa mereka harus bekerja sesuai aturan, mengutamakan integritas dan kejujuran ketika memutuskan siapa pemenang tender. Mereka akan objektif menilai berdasarkan keunggulan dan kelemahan proposal tender. Bukan karena faktor-faktor subjektif diluar ketentuan.

Sekali saja dia melakukan hal-hal yang melanggar ketentuan, kemungkinan info akan menyebar. Selanjutnya para oknum yang tidak bertanggungjawab akan berlomba mendekatinya, memberi suap agar proposal tender mereka dimenangkan.

"Bila saya pernah menerima suap sekali saja, berikutnya akan makin sulit untuk menolak," ujarnya. Dia akan makin terkompromikan, terjebak.

Hasra menyampaikan dia tidak bisa membayangkan akan seperti apa nasibnya seandainya dia berada dalam situasi seperti itu. Dia bisa hancur. Karena itu sejak awal dia sudah menegaskan bahwa tidak ada hak istimewa (*privilege*) kepada peserta tender. Semua diperlakukan sama, dan dia akan konsisten bersikap demikian.

"Saya harus bisa konsisten. Kalau tidak bisa konsisten, bisa hancur saya," katanya.

“

“Saya harus bisa konsisten.
Kalau tidak bisa konsisten, bisa
hancur saya”

Hasrawati Rahim, 2023

”

RAYUAN DARI SAHABAT

Jabatan baru Hasra juga diketahui teman-teman sekampusnya. Mereka memandang ini kesempatan untuk 'aji mumpung' mendapatkan kue tender. Seorang senior dari kampus langsung mendirikan perusahaan dan membawa deretan akta perusahaan 'bayi' tersebut untuk dijadikan modal keikutsertaan tender.

"Senior ini datang, mohon petunjuk dan mengatakan bahwa sejumlah teman sudah buat perusahaan. Ia sebut nama perusahaan dan membentuk satu kelompok," tutur Hasra. Ia paham kedatangan itu semacam kode untuk memberi mereka 'akses mudah' agar dapat ikut dan menang tender.

"Aduh ya tidak bisa seperti itu. Akhirnya saya jelaskan detail syarat perusahaan ikut tender, apa saja yang dibutuhkan, harus ada begini, begitu, pengalaman proyek, dokumen yang harus disertakan," tutur Hasra.

Alhasil senior kampus menyadari tak mungkin memanfaatkan Hasra yang bersikap tegas. Hanya mengandalkan akta perusahaan seumur jagung untuk ikut tender? "Ya Kecewalah,"

DUKUNGAN IBU ANTI SUAP

Usaha untuk mendapatkan 'restu' Hasra juga muncul dari beberapa kerabatnya. Untungnya ibunda Hasra, menjadi pendukung utama sikapnya yang tidak mau menerima suap.

Bahkan sempat ada insiden yang menyebabkan pertikaian keluarga. Salah satu kerabat Hasra, masih terhitung pamannya, memang berprofesi sebagai kontraktor. Si paman itu pun mendekati Hasra.

"Saya bilang, 'Paman ikut tender silakan, kalau menang ya menang, kalau nggak ya nggak. Pokoknya saya tidak bisa bantu,'" katanya. Hasra hanya menyampaikan proses evaluasi akan seobjektif mungkin.

Si paman awalnya optimistis dengan keterangan keponakannya. Ia pun memasukkan proposal tender. Pertama kalah karena harga terlampau tinggi sehingga tidak sampai masuk tahap evaluasi. Kemudian di kesempatan berikutnya, paman kembali ikut, juga kalah lagi karena penawaran harga terlampau rendah.

Hasra menyangka bahwa soal tender itu pun selesai. Tidak disangka ketika pulang dari kantor, dia mendapati si paman itu sudah berada di rumah, sedang bicara dengan ibunya.

Sang paman itu kemudian membujuk agar proposalnya dimenangkan. Dia bahkan bilang pihak yang menang itu bayar berapa? Dia berani membayar lebih. Mendengar itu, ibu Hasra yang sudah lanjut usia itu pun naik pitam.

Hasra bahkan tidak perlu berbuat apa-apa, karena ibunya yang melabrak si paman. "Ibu saya yang mengusir. Ibu saya bilang, 'Kalau kau ke sini sebagai kontraktor, jangan injak rumah ini lagi!'," katanya.

TANTANGAN DARI DALAM

Hasra tak hanya menghadapi rayuan hingga ancaman dari luar. Tapi juga harus mengatasi masalah-masalah internal yang menggugung. Misalnya saat ada tender tahun 2020 yang memenangkan peserta dengan tawaran sangat rendah dibanding Harga Penawaran Sendiri (HPS). Isu ini mencuat hingga dipertanyakan oleh Dirjen Bina Konstruksi dan Menteri Basuki.





“Pak Menteri tanya saya waktu itu, ‘ini kok bisa seperti itu, Bu?’ Saya bilang saya juga kurang tahu Pak, yang apa namanya buat HPS kan PPK-nya, yang menawar kan penyedia, kami cuma melakukan evaluasi Pak. ‘Jadi menurut Ibu, HPS yang salah ya?’ Saya juga nggak berani ngomong gitu Pak, saya bilang gitu,” papar Hasra.

Menurut Hasra, sebagian anggota PPK itu adalah staf-stafnya saat masih di Balai SDA. “Wah gimana ini anak-anaknya sendiri yang

melawan ini,” cerita Hasra. Untunglah, saat itu Menteri Basuki langsung mengambil tindakan tegas dengan meminta semua unor melakukan perbaikan sistem pembuatan HPS.

Hasra mengakui untuk mengubah paradigma perlu usaha keras, karena sangat berat. “Mengubah paradigma bahwa PBJ itu berjalan sesuai aturan, ya tantangannya di samping balai-balai, unor, malah staf-staf saya pun jadi lawan waktu itu,” jelasnya.



03

Menjelang malam tanggal 8 bulan 2 tahun 2019, suasana hening melingkupi ruang rapat Ditjen Bina Konstruksi Kementerian PUPR. Adri Agus tampak duduk bersama dengan beberapa rekan kerjanya.

PANTANG PULANG SEBELUM TENDER SELESAI

Mereka telah resmi dilantik menjadi Kepala BP2JK pagi tadi. Adri terpilih untuk mengepalai BP2JK Wilayah Lampung. “Tidak ada waktu untuk ragu, besok kalian harus berangkat semua, menuju penempatan masing-masing,” ujar Adri mengutip ucapan atasannya saat dikumpulkan di ruang rapat.

Berbekal Surat Keputusan Menteri PUPR dan tiket pesawat satu arah, Adri terbang ke Lampung. Setibanya di Lampung, Adri menyambangi rumah dinas Kepala Balai Besar Wilayah Sungai (BBWS) Mesuji Sekampung Iriandi.

Sebelumnya Adri sudah sempat menelepon Iriandi yang juga menjadi koordinator wilayah Kementerian PUPR wilayah Lampung. Tujuannya hanya satu, meminta Iriandi menjadi penghubung ke pihak aparaturnya perangkat daerah setempat dan membantu pengumpulan seluruh kepala balai (kabalai) dan pokja.



KITA MULAI DARI NOL

Pagi itu suasana di ruang rapat kantor BBWS Mesuji Sekampung sangat ramai. Ruang rapat Balai dipenuhi oleh para kabalai dan seluruh pokja perbantuan dari unit organisasi yang terkait dengan proses PBJ Kementerian PUPR. Sebagian dari mereka terlihat asyik mengobrol dengan rekannya, sebagian sibuk dengan ponsel mereka.

Sementara itu, Adri tenggelam dalam pikirannya sendiri. Bagaimana meyakinkan orang-orang ini mau berubah? Tugas Adri sangat berat. Ia harus meyakinkan koleganya untuk berkomitmen terkait transformasi PBJ di lingkungan PUPR.

Dari sisi organisasi, BP2JK di Lampung, dulunya berbentuk Unit Layanan Pengadaan (ULP) di bawah BBWS Mesuji Sekampung. Dengan pendirian balai baru, maka pokja yang dulu bisa merangkap jabatan, sekarang harus menjadi pokja tetap.

Tiba-tiba ada yang mencolek lengan Adri. Sontak ia kembali ke dunia nyata. Pembawa acara sudah mempersilakan dirinya untuk tampil ke depan. "Oke, ini saatnya," gumam Adri dalam hati. Ia pun berjalan ke podium. Semua mata kini tertuju padanya.

Entah sudah berapa kali Adri berdiri di depan pemangku kepentingan bidang konstruksi untuk menjelaskan penerapan transformasi PBJ. Ia selalu menganalogikan BP2JK itu ibarat ikut *Tax Amnesty* di Kementerian Keuangan. Serupa dengan konsep Amnesti Pajak tersebut,

tidak peduli apapun perilaku mereka sebelumnya, Ketika sudah menjadi bagian dari pegawai BP2JK dimulai dari angka nol. "Kalau sudah masuk ke BP2JK, *yuk* kita mulai dari nol," ajak Adri.

Reaksi yang muncul beragam. Ada yang ingin ikut perubahan, ada yang tidak. Ada pula kepala bidang (Kabid) yang seketika pergi meninggalkan ruang rapat. Namun tidak sedikit yang takut dengan atasannya.

Umumnya mereka meminta Adri untuk bertemu dengan divisi sumber daya manusia di kantor mereka, terkait kebutuhan pegawai di BP2JK. Dengan tekad menuntaskan amanatnya, Adri terus berkeliling ke seluruh balai dan unor selama seminggu. Tujuannya, bisa mendapatkan pegawai untuk membantunya menjalankan tugas di BP2JK Lampung.

Pendekatan satu per satu pun dilakukan. Unit-unit organisasi PUPR itu layaknya struktur bangunan. Atap tidak akan bisa ditutup jika tidak ada kuda-kuda dan kerangka atapnya. Lalu, kuda-kuda tidak akan bisa berdiri jika kolom dan dindingnya belum berdiri. Sedangkan kolom dan dinding tidak akan berdiri kalau slof dan pondasinya tidak dikerjakan.

Nah, BP2JK itu seperti pondasi dalam struktur bangunan. Pondasi yang kuat akan menimbulkan efek domino yang positif. Apabila proses pengadaan barang/jasa di BP2JK yang lancar, maka pembangunan konstruksi di lapangan akan cepat terlaksana, sehingga penyerapan anggaran pun cepat.





Kantor BP2JK Lampung pertama kali

GERILYA Mencari Kantor

Selain urusan pegawai, urusan pelik yang harus dihadapi Adri adalah mencari bangunan untuk dijadikan kantor BP2JK. Apalagi sangat sulit mencari kantor baru di jalur utama kota Bandar Lampung. Untunglah, salah satu kolega Adri menginformasikan ada dua rumah yang bisa disewa.

Adri bergegas mengecek ke lokasi dan lantas memutuskan menyewa satu rumah itu. Rumah ini punya 12 kamar, karena ditujukan untuk kamar kos. Oleh Adri, kamar-kamar ini diubah menjadi ruang-ruang kantor BP2JK.

Meski kondisi kantornya belum ideal, namun lokasi rumah itu berhadapan dengan Mako Brimob “Ternyata keputusan saya tepat, karena tidak pernah ada demonstrasi sama sekali,” papar Adri sambil tertawa.

Kantor BP2JK yang layak, baru bisa dinikmati Adri beberapa tahun kemudian. Saat itu, Menteri Basuki sedang melakukan kunjungan kerja ke Lampung. Ketika tahu BP2JK belum punya kantor permanen, Basuki langsung menelepon gubernur.

Sebulan kemudian, Adri dan para pegawai BP2JK pindah ke kantor baru yang berada di dalam kawasan BBWS Mesuji Sekampung. Kantor baru ini terdiri dari dua gedung sehingga cukup untuk kebutuhan BP2JK.

TEKANAN DARI SEGALA SISI

Adri selalu sadar bahwa mengubah budaya dan paradigma berpikir dari *egocentric* ke *ecocentric* akan memunculkan penolakan, terlebih jika pola itu sudah sangat mengakar. Campur tangan dari pihak-pihak yang merasa berkepentingan





kerap muncul. Tekanan dari segala sisi menjadi makanan harian para pegawai BP2JK.

Mereka harus melakukan tender dengan cepat sesuai dengan amanah tugas dari pusat. Sementara di level bawah, jumlah pegawai terbatas dan kualitas pemahaman soal PBJ belum merata. Belum lagi tekanan dari samping kanan dan kiri oleh sederet oknum-oknum yang tidak bertanggung jawab. "Pada kondisi lain DIPA BP2JK-nya terbatas, dan seolah-olah ada kegagaman serta kegagalan naratif dalam membuat regulasi terkait PBJ. Akhirnya remuk kan, ditekan semua begitu," jelas Adri.

Pernah suatu waktu, Adri dipanggil oleh seorang petinggi sebuah instansi. *Deg-degan*, tentu saja. Adri pun datang ke rumah dinas sang petinggi tersebut. Begitu bertemu, sang petinggi langsung berkomentar panjang lebar. Adri hanya diam mendengarkan. Ketika sang petinggi terlihat seperti telah mengeluarkan semua unek-uneknya, giliran Adri yang berkomentar.

"Menurut Bapak, apa solusinya agar negara kita tidak terjebak di kondisi sekarang, lingkaran setan, khususnya dalam proses PBJ di lingkungan PUPR?" tanya Adri.

Sang petinggi secara tidak langsung mengaku jika dirinya dirayu dan dibujuk dari pihak lain, walau tidak dia sebutkan siapa. Adri kembali melontarkan pertanyaannya, "Bagaimana solusinya Pak agar BP2JK bisa mendapat kepercayaan diluar sana."

Sesaat sang petinggi terlihat berpikir keras, kemudian ia menyarankan agar BP2JK untuk membuat testimoni dari penyedia barang/jasa yang menang tender/seleksi. Biarkan melalui

mulut mereka yang menyampaikan bahwa dia menang sesuai aturan dan pakai corong mereka untuk mengatakan bahwa tidak ada praktik Korupsi, Kolusi dan Nepotisme (KKN) dalam proses pengadaan barang/jasa di BP2JK "Viralkan testimoniya," usul sang petinggi.

Tak lama, Adri pamit pulang. Di perjalanan ia merenungkan ide sang petinggi tersebut. Setelah berdiskusi dengan timnya, Adri pun setuju. Mereka langsung meminta ke para pemenang tender testimoni atas pelayanan BP2JK dan merekamnya, lalu mengunggahnya di kanal berbagi video, *Youtube*. Testimoni-testimoni ini selain untuk penyebaran informasi, juga berguna untuk mengkonter isu-isu negatif.



Mengubah budaya dan paradigma berpikir dari *egocentric* ke *ecocentric* akan memunculkan penolakan



BERBAGI INFORMASI VIA MEDSOS

Pencatutan oknum-oknum petinggi sebagai alat intimidasi yang digunakan oleh penyedia jasa untuk mengintervensi tugas BP2JK amat kentara. Menurut Adri, tekanan yang dialamatkan ke BP2JK hampir di seluruh provinsi sama. “Itu fenomena se-Indonesia,” kata Adri.

Tidak hanya di Lampung, ketika *tour of duty* sebagai Kepala BP2JK Wilayah Sulawesi Tengah pada 10 Januari 2023, ia juga mengalami hal serupa. Bahkan satu hari setelah Adri menjejalkan kaki di Kota Palu, ia sudah disambut dengan demonstrasi oleh sebuah organisasi masyarakat yang disokong oleh oknum yang tidak bertanggung jawab.

Kala itu, ormas tersebut datang bersama dengan oknum dan wartawan. Mereka meragukan BP2JK. Menuduh dan mengintimidasi pokja macam-macam. Adri berusaha setenang mungkin menghadapi mereka. Ini merupakan salah satu risiko pekerjaan. Memberikan informasi yang benar, bagaimana mekanisme dan fungsi BP2JK menjalankan organisasinya. Ia hanya meminta ormas yang protes untuk menyampaikan bukti-bukti yang mereka miliki.

Adri sekali lagi menggunakan kekuatan media sosial. Ia memetakan permasalahan, berdasarkan temuan-temuan di lapangan. Lalu Adri menyiarkannya melalui kanal BP2JK Sulteng di Youtube, Instagram, dan Tiktok.

Ada dua program rutin di kanal ini. Pertama, ngobras alias ngobrol bareng santai BP2JK Sulteng. Topik bahasannya berkaitan dengan aneka informasi soal tender untuk para penyedia-penyedia jasa.

Kedua, program temui dan dengar alias tender. Acara tender bertujuan mendengarkan informasi dari pihak luar, sehingga bisa menjadi masukan untuk perbaikan layanan BP2JK. “Harapannya, tidak ada lagi ketersumbatan komunikasi yang memunculkan persepsi salah dan tidak benar,” kata Adri.

Sesekali, Adri dan timnya juga melakukan siaran langsung, yang ternyata bisa menarik ribuan penonton.”Kami sempat *live streaming* di Youtube, yang nonton 9.500 orang,” ujar Adri dengan nada puas.

Selain itu, Adri yang memandang komunikasi sebagai salah satu bagian penting dalam tugasnya, memiliki dokumentasi lengkap berisi segala komunikasi yang tim BP2JK lakukan dengan berbagai pihak. “Kami sampaikan fakta. Kami tidak pernah memaksa mereka. Kami selalu sampaikan apa adanya. Tidak ada yang *diedit*,” terang Adri.

INTIMIDASI SILIH BERGANTI

Belajar dari pengalaman, Adri selalu mawas diri. Satu bulan pertama memimpin BP2JK Wilayah Sulawesi Tengah, Adri kerap gelisah. Setiap pulang kantor, ia tidak langsung pergi ke rumah.

Sesekali menengok ke belakang, mengecek apakah ada yang membuntutinya. Aman atau tidak jika langsung pulang atau ia harus mutar-mutar kota dulu agar terlepas dari pihak yang mengikutinya.

“Kalau ancaman sudah sering. Kepala saya mau dibelah oleh yang kalah tender, atau ada yang datang ke kantor hanya untuk memaki saya,” papar Adri.



“

“Kami sampaikan fakta. Kami tidak pernah memaksa mereka. Kami selalu sampaikan apa adanya. Tidak ada yang diedit”

Adri Agus, 2023

”

Intimidasi yang paling keras yang diterima Adri adalah ketika seseorang mengirimkan pesan ancaman membunuh kepadanya. “Kalau di Lampung, ada kata *Piil* yang artinya harga diri. Tulisan di pesan itu bilang, ‘kamu jangan merusak Piil kami’,” ungkap Adri sambil menyeruput segelas kopi panas.

Adri berupaya menghadapi ancaman-ancaman itu seprofesional mungkin. Menurutnya semakin cepat konflik selesai, semakin cepat target penugasannya selesai. Semakin cepat pula Adri pulang kembali ke rumah.

Adri mengaku bahwa dirinya sekarang menjadi pribadi yang anti-sosial. Hal ini tak lepas dari doktrin untuk bertindak sesuai Standar Operasional Prosedur (SOP) saat bertugas. “Mulai dari hal sederhana seperti jika makan bersama tidak boleh dibayarin pihak ketiga. Hal-hal seperti itu. Bisa dibilang kami ini di BP2JK setingkat dibawah Komisi Pemberantasan Korupsi,” jelas Adri.

KETERBATASAN BUKAN HAMBATAN

Di tengah kesibukan berhadapan dengan pokja, Forkopinda, LSM dan wartawan, Adri dan rekan-rekannya tetap bertekad untuk menyelesaikan tugas. Menurut Adri, BP2JK bagian dari episentrum perputaran ekonomi Indonesia, khususnya di bidang konstruksi. Dimana proses tender/seleksi harus berlangsung cepat, dan *prudent*. Walaupun kecepatan proses dengan jumlah paket tender tidak berbanding lurus dengan jumlah pokja.

“Semua ingin cepat, namun sumber daya manusianya tidak memadai,” keluh Adri. Belum lagi kesenjangan kompetensi pegawai yang mengurus pengadaan barang/jasa konstruksi yang lebar. Meski demikian, dukungan dari kantor pusat sangat tinggi

Sementara itu, sarana dan prasana perkantoran serta dengan anggaran terbatas merupakan tantangan tersendiri yang kerap dihadapi

tim BP2JK di wilayah kerja masing-masing. dalam bentuk kebutuhan ruang dan standar perkantoran minimal, seperti ruang tunggu, parkir, ruang pembuktian, ruang pelayanan publik semakin menambah beban kerja tim.

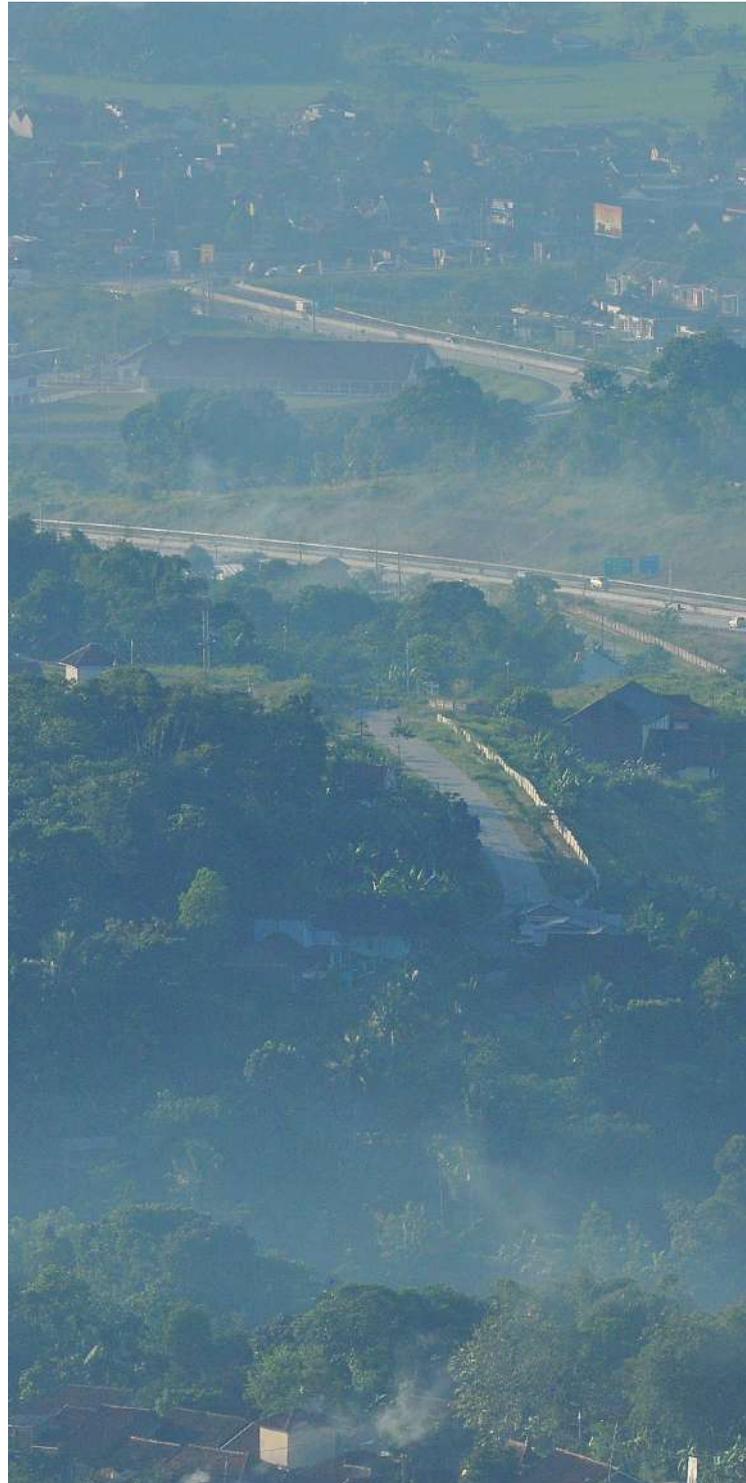
Tantangan berat lain yang Adri ingat adalah saat pandemi Covid-19 melanda. Salah satu pegawai BP2JK Lampung yang juga tangan kanannya, bernama Irfan, berpulang ke haribaan Illahi akibat Covid-19.

Adri pun ikut sibuk mengurus prosesi pemakaman almarhum Irfan. Pemakaman ini tak hanya harus memenuhi prosedur sesuai standar Covid-19, tapi ditolak warga sekitar makam.

Adri harus ikut bernego dengan warga, menyakinkan mereka bahwa pemakaman ini aman dan tidak akan menyebarkan virus corona ke pemukiman warga.

Kepergian Irfan membuat beban kerja BP2JK makin berat. Karena jumlah tender yang harus diselesaikan tidak berkurang, tetap sesuai target awal. Apalagi virus corona ini juga menjangkiti beberapa pegawai lain. Meski tidak mengalami gejala-gejala berat, kondisi psikologi para pegawai tetap terdampak. "Karena saat kena Covid-19, dalam pikiran mereka ajal sudah dekat," tutur Adri.

Alhasil, Adri punya tugas tambahan untuk memulihkan semangat dan kondisi mental para anak buahnya itu. Setelah melakukan serangkaian pertemuan 'dari hati ke hati', para anak buah kembali pulih. Target penyelesaian tender pun tetap terkejar dan bisa dipenuhi.





03

“Di luar sana, lebih setan daripada setan.”

BANJARMASIN KE BANDUNG: BERJIBAKU BANGUN INTEGRITAS

Ucapan koleganya beberapa tahun silam ini, masih melekat kuat di memori Dicki Rinaldi. Wanti-wanti si kolega terkait dengan salah satu proses dalam pengadaan barang dan jasa, yakni tender/seleksi, dan segala intriknya di lapangan. Saat itu, Dicki sama sekali tak berpengalaman dan tak pernah ke lapangan.

Namun, surat tugas memerintahkannya memangku BP2JK di Banjarmasin, dan mengambil alih seluruh proses pemilihan jasa konstruksi yang menjadi kewenangan Kementerian PUPR di wilayah tersebut. Seketika itu pula nyalinya langsung *ciut*.

Selama ini, anggaran Kementerian PUPR dalam pembangunan infrastruktur selalu masif, yakni rata-rata di atas Rp 100 triliun dengan lebih dari 5.000 paket yang ditenderkan saban tahunnya. Dalam proyek berdana besar selalu ada “peluang” ambil untung pribadi.

Menariknya, kisah Dicki, ia ditugaskan membawahi unit kerja baru yang dibentuk demi memangkaskan “peluang-peluang” tersebut.



DILEMA BERANGKAT TUNAIKAN TUGAS

Ia lemas saat namanya ikut masuk dalam daftar pejabat yang dilantik. Saat itu, ia sudah memiliki firasat, sebab ia turut dalam tim penyusunan naskah akademik pembentukan BP2JK. Ia menyadari risiko tugas yang akan diemban pengampu unit tersebut “Wah bahaya ini kalau saya sampai ke situ (masuk BP2JK),” tuturnya.

Begitu mendengar isu bahwa namanya masuk dalam daftar yang akan dilantik, Dicki langsung melobi sebisa mungkin agar tidak ditempatkan di BP2JK. Ia meyakini teman sejawatnya pasti ada yang melakukan lobi serupa. “Jadi dulu itu saking ketakutannya,” tuturnya mengenang.

“Karena saya belum pernah ke daerah, belum pernah ke lapangan. Saya belum merasakan kerasnya lapangan. Saya dari awal PNS langsung di pusat, di Pattimura, gitu kan, saya gak pernah di lapangan,” aku Dicki.

Upaya tak berbuah. Surat Pengangkatan pun turun. Ia lemas saat namanya ikut masuk dalam daftar pejabat yang dilantik. “Astaga, Innalillah,” tuturnya mengekspresikan lagi responnya kala itu. “Saya galau,” ungkapnya.

Tak hanya itu, Menteri Basuki menginstruksikan ketika pelantikan pejabat sudah langsung berada di daerah tugas. Dicki yang minim pengalaman dan tanpa koneksi seorang pun, gelap ketika membayangkan harus bertolak ke Banjarmasin sesegera mungkin.

Alih-alih berangkat, Dicki dengan perasaan campur aduk malah termenung beberapa hari di rumah. Tidak enak makan, benaknya sudah

dipenuhi kecemasan. “Saya harus ngapain di sana, menghubungi siapa. Lalu bagaimana menghadapi tender-tender yang pastinya banyak kepentingan,” tuturnya lagi.

Dicki bahkan mengaku sempat berniat mengabaikan tugas itu dan berharap akan dibatalkan. “Biarin aja, ga berangkat,” katanya.

Setelah beberapa hari mendekam di rumah, pada Sabtu pagi ia mendapat telepon dari atasan langsung. “Kamu di mana?” kata Dicki menuturkan kembali ucapan atasannya “Masih di Jakarta Pak,” jawabnya saat itu. “Saya nggak mau tahu pokoknya saya tunggu juga hari ini di sini.” tutur Dicki lagi menirukan atasannya.

Ia masih menghormati atasannya dan hari itu pula terbang ke Banjarmasin. Ternyata, ucapan atasan Dicki bukan isapan jempol, ia benar-benar ditunggu dan diajak santap malam di sebuah restoran pada pukul 10 malam. Saat itu pula atasannya memberi suntikan semangat. Ia diminta tidak pulang dan tetap bertugas sesuai SK.

Sang atasan rupanya juga menuturkan pengalamannya menghadapi preman-preman tender. “Ini memberi spirit,” tutur Dicki. Tidak ada cara lain kecuali hadapi dan jalani.

PERJUANGAN AWAL DI KOTA SERIBU SUNGAI

Saat masuk pertama kali di BP2JK Wilayah Kalimantan Selatan, Dicki berkantor dengan menumpang area lobi kantor Balai Jasa Konstruksi Wilayah V Banjarmasin. Ia membersihkan lobi dan menata keperluan sendiri. Saat itu memang belum ada staf sama sekali.

Jadi, Dicki bertugas tanpa staf dan anggaran, hanya mengandalkan uang saku. Anggaran baru turun tiga bulan kemudian. Beruntung seorang ibu pegawai senior menawarkan anaknya membantu tanpa bayaran.

Anak tersebut baru mengundurkan diri dari pekerjaannya dan belum mendapatkan pengganti. “Nanti saja kalau anggaran sudah turun baru dibayar. Jadi anak itu bantu saya benar-benar ga dibayar,” kenang Dicki.

MEMBANGUN SDM BERINTEGRITAS

Dicki berupaya meminta sumber daya manusia (SDM) untuk membantunya, sebab dalam pelaksanaan tugas tak mungkin harus ditangani semua olehnya. Akhirnya ia mendapatkan beberapa staf dengan berbagai macam karakter.

Dalam mendapatkan staf, ia tak bisa memilih atau menyeleksi. Menurutny terdapat tiga karakter staf pada saat awal berdirinya BP2JK. Pertama, orang yang tak bisa bekerja, dalam arti sesungguhnya, karena orang tersebut bahkan tak bisa mengoperasikan komputer.

Kedua, orang yang bisa dan tahu apa yang harus dikerjakan, sayangnya tidak kredibel, terutama soal independensi dalam bekerja. “Integritasnya bermasalah yang ini,” tutur Dicki.

Lalu yang ketiga adalah anak muda, pintar dan cakap tapi berkarakter “pemberontak”. “Yang dua pertama sebenarnya sudah tidak bisa ditempatkan bekerja. Kan kita diminta untuk menjaga integritas. Sementara yang ketiga ini bagus, tapi suka memberikan argumen kepada atasan. *Ngeyel*. Di tempat sebelumnya mungkin tidak cocok, tapi di BP2JK dibutuhkan orang-orang seperti ini,” papar Dicki.



Harus diingatkan terus terutama terkait dengan independensi dan integritas dalam bekerja sebagai Pokja.

Dicki Rinaldi, 2023





Meski demikian ia bersyukur staf-staf ini bisa diberdayakan. “Alhamdulillah, tapi harus diingatkan terus terutama terkait dengan independensi dan integritas dalam bekerja sebagai Pokja,” ujarnya.

Dicki bertugas selama satu setengah tahun di Banjarmasin pada awal 2019 sampai dengan pertengahan 2020. Selama itu ia pernah membawahi hingga 14 staf yang bertugas sebagai Pokja. Tantangan terbesar yakni ketika menyangkut integritas SDM. Dicki menyadari bahwa pekerjaan utamanya adalah mengawasi dan membina SDM Pokja, baik yang terkait dengan aspek substansi maupun aspek akhlak. “Inilah yang menjadi tantangan terberat,” kata Dicki.

EFEK SAMPING ANTI SOSIAL

Cenderung antisosial, begitu ia mendeskripsikan dirinya saat menjabat kepala BP2JK. Maklum saja ia kerap bergesekan dengan gejala masyarakat yang dipicu ketidakpuasan pokja dalam proses tender. “Bukan apa, kita khawatir. Kita nongkrong, lalu takutnya ada yang berkepentingan di tempat tongkrongan kita, lalu difoto dan dikondisikan, ‘Oh dia dengan ini, itu,’” ujarnya.

Selama di Banjarmasin ia mengaku mobilitasnya terbatas nyaris hanya dari kantor ke rumah setiap hari. Ia menyendiri baik berangkat dan pulang dengan selalu melirik spion. “Ada sopir tapi biasanya untuk keperluan khusus kantor,” katanya.

Suatu hari ia merasa dikuntit meski ia mengakui bisa jadi itu fobia. “Kalau sudah begitu saya mampir di warung pinggir jalan. Saya lama-

lain makan. Baru setelah tidak ada, saya lanjutkan perjalanan,” tuturnya.

Setelah satu setengah tahun bertugas di Banjarmasin, Dicki dipindah ke ibu kota Tanah Priangan, sekaligus kota asalnya. Bandung. Seperti halnya di Banjarmasin. Dicki masih menjaga sikap sedikit antisosialnya bila itu terkait pekerjaan.

Selama hampir empat tahun menjabat menjadi kepala BP2JK, ia jarang keluar ke restoran atau kafe. “Keluar paling dengan staf itu pun di rumah makan atau warteg biasa pinggir jalan,” ujarnya.

SIASAT ANTI KERABAT MERAPAT

Dicki bercerita, ia memiliki paman dan sepupu yang keduanya mungkin berpotensi konflik kepentingan. Saat pindah ke Bandung, pamannya dalam satu kesempatan mengundang Dicki datang ke rumahnya, namun ia menghindar dengan berbagai alasan. “Terus terang sampai sekarang paman tidak tahu saya bertugas di BP2JK. Saya tidak cerita juga ke saudara-saudara saya,” ungkapnya.

Dicki pernah mengecek dalam pelaksanaan tender/seleksi dan menjumpai ternyata perusahaan paman ikut mendaftar. Lantaran itu pula saat kesempatan shalat tarawih, begitu melihat pamannya di deretan shaf depan, ia tak berani mendekat dan menyapa. “Saya berusaha menghindari adanya potensi konflik kepentingan di kemudian hari,” ungkap Dicki.

Sementara sepupunya yang berusia hampir sama, mengetahui tugas Dicki sebagai kepala



BP2JK. “Saya bilang, kamu jangan main, jangan daftar selama saya ada di sini,” kata Dicki.

Beruntung sepupu paham alasan Dicki dan tak pernah menyulitkan posisinya. Ia blak-blakan menyatakan tidak bisa dan tidak mau berbuat apa pun terkait pengadaan barang dan jasa.

MENTERI TAK CAWE-Cawe

Selain itu, Dicki paham bahwa pusat cukup serius dengan instruksi menegakkan integritas dan memangkas celah korupsi terutama di pengadaan barang dan jasa. “Saya yakin bahkan Pak Menteri pun tidak akan *cawe-cawe* untuk urusan tersebut.” ujarnya.

Seringkali, menurutnya, orang mencatut nama menteri lalu menang, tapi kini tidak terbukti lagi. “Ada gitu kan orang mencatut nama Pak Menteri atau pimpinan lainnya, tapi setelah itu ternyata mereka ga menang dan saya ga pernah dipanggil atau dimarahin. Berarti tidak terbukti dan asal bawa nama.” Itu pula yang membuat Dicki semakin percaya diri.

Dicki menyadari posisi ini sulit membuat senang semua orang. “Begini sekarang ada satu paket yang ditawarkan, tapi yang mendaftar misal ada 20. Jadi siap-siap menerima kekecewaan 19 pihak,” ungkapnya. Unjuk rasa adalah ungkapan kekecewaan yang paling sering ia hadapi.

Ketika tekanan muncul, terutama dari pihak eksternal, namun selama minim tidak ada intervensi dari pusat, dan ia tidak diminta melakukan diluar ketentuan, Dicki mengaku lebih mudah mengelola pihak-pihak yang kecewa. “Saya bisa menerapkan konsep ideal

saya dalam mengelola unit kerja,” ungkap Dicki.

Ia pun mendorong staf untuk memegang integritas serupa karena penugasan ini baginya ideal karena tidak bermain di wilayah abu-abu. “Saya katakan saja. Jika ada masalah apa pun sampaikan. Jika anda putih jangan takut. Jaga komitmen ini, integritas ini,” tegas Dicki.

“Kita bareng-bareng. Kalau ada masalah kita dampingi. Tapi kalau kamu dalam tanda kutip ada main, hadapi sendiri. Mohon maaf,” begitu Dicki kepada anak buahnya.

TIGA KUNCI SUKSES

Dicki optimistis dengan masa depan BP2JK. “Kalau saya jawab singkat yang diperlukan pertama konsisten menerapkan integritas, kedua percaya diri, ketiga kompetensi,” ujarnya.

Konsistensi dalam menjaga integritas harus dimulai dari pimpinan. “Staf itu akan melihat dari perilaku kita. Jadi, kita harus jadi role model,” tegasnya.

Sikap percaya diri terwujud dengan tidak menunjukkan rasa takut ketika ditekan dan tidak terlihat lemah di hadapan staf maupun pihak luar. “Pak Menteri selalu bilang kalau ada apa-apa telepon saya langsung. Tapi dengan syarat jangan ikut main, kalau main silakan hadapi sendiri,” kata Dicki.

Kompetensi dalam menjalankan tugas juga sangat penting. “Meskipun kita tidak terlalu dalam menguasai pengadaan barang dan jasa, tapi minimal kita harus bisa memecahkan masalah substansi,” tutup Dicki.



STRATEGI KOMUNIKASI LINTAS INSTANSI

Fani Dhuha, baru ditunjuk menjabat sebagai Kepala BP2JK Kepulauan Riau pada bulan Februari 2022. Inilah penugasan pertamanya keluar dari Kantor Pusat Kementerian PUPR sejak dia bergabung tahun 2009.

Jabatan Kepala BP2JK memang bukan jabatan “impian”-nya. Sebab sejak berdiri dua tahun lalu, Fani kerap mendengar beratnya tantangan yang musti diatasi di lapangan dari para kepala BP2JK.

Tak heran, saat Fani mendapatkan undangan pelantikan yang dikirim via WA pada hari Minggu, ia tidak lantas segera membuka file tersebut karena berharap undangan itu salah kirim, atau ditarik kembali. “Karena saya sudah punya kekhawatiran, akan ditugaskan ke BP2JK, sebab ada beberapa BP2JK yang kosong waktu itu,” cerita Fani.

Singkat cerita, harapannya tak terkabul. Fani dikirimkan ke Pulau Batam untuk menjadi Kepala BP2JK Kepri. Ia menuturkan, karena balai sudah berdiri dua tahun, kondisinya tak seperti cerita para kepala balai yang menjadi perintis. Artinya, kantor sudah tidak numpang, pegawai sudah solid.

“Namun yang saya lihat, salah satu hal yang perlu menjadi pertimbangan pimpinan ketika menugaskan seseorang menjadi Kepala BP2JK, adalah kemampuan untuk berkomunikasi, strategi berkomunikasi itu penting,” kata Fani.

Keahlian berkomunikasi ini amat menentukan keberhasilan saat berhadapan dengan para

pemangku kepentingan terutama yang memiliki kuasa lebih tinggi. Para kepala balai harus bisa mencari siasat, bernegosiasi hingga menggunakan trik komunikasi yang pas saat menghadapi pihak-pihak eksternal ini.

Fani mengisahkan pengalamannya yang berkaitan dengan pentingnya strategi komunikasi. “Jadi saya ketika awal masuk sana, salah satu agenda utama adalah melakukan audiensi dengan berbagai pemangku kepentingan. Salah satunya menyampaikan soal upaya BP2JK pada waktu itu untuk mendapatkan sertifikasi Sistem Manajemen Anti Penyuapan (SMAP),” kata Fani.

Harapannya para pihak tersebut mengetahui dan turut mendukung bahwa BP2JK sedang berupaya melakukan perbaikan untuk tidak terjadinya suap-menyuap dalam proses pengadaan barang/jasa.

Namun, Fani mengira, caranya menyampaikan saat itu ditafsirkan berbeda oleh sebagian pemangku kepentingan, sehingga kemudian muncul gangguan-gangguan kepada BP2JK. “Penyampaian tersebut dianggap sebagai upaya menutup diri dari bekerja sama dengan mereka,” jelasnya.

Alhasil, sejak saat itu, Fani mencari cara lain untuk mensosialisasikan terkait SMAP maupun Zona Integritas. Dia fokus untuk menjalankannya langsung di lapangan, terutama kepada internal BP2JK sendiri.

03

Kehadiran BP2JK bak angin segar dalam proses pengadaan barang dan jasa. Proses lelang menjadi lebih efisien, cepat, dan transparan. Namun para penyedia jasa juga menyuarakan serangkaian keluhan dan harapan.

MERENDASUARA PENYEDIAJASA

Dari ujung paling timur Indonesia, Manajer Teknik PT Modern Widya Technical Wilayah Papua Rustriadi Tandibua menyambut gembira kehadiran BP2JK dan digitalisasi PBJ. Menurut Rustriadi, BP2JK membuat biaya operasional perusahaannya lebih efisien. Ongkos terbang dan waktu bisa dihemat.

“Kami di Papua kan susah lokasinya, butuh pesawat ke mana-mana. Adanya BP2JK jadi lebih efisien. Seluruh Indonesia bisa masukan dokumen secara *online*,” kata Rustriadi.

Selama mengikuti tender dan lelang di BP2JK, pihaknya tidak pernah menemukan praktik pungutan liar ataupun suap. Rustriadi berpendapat keberadaan BP2JK membuat praktik KKN lebih susah terjadi di proses pengadaan barang dan jasa. “BP2JK itu gabungan dari berbagai unit organisasi. Selama proses tender kami nggak ketemu mereka. Beda dengan dulu, yang pasti ketemu karena prosesnya manual,” jelasnya.

Pujian pada kinerja BP2JK juga muncul dari Peter Frans, Direktur Utama PT Ciriayasa Engineering Consultant. Menurut Peter kehadiran BP2JK menjadi sebuah terobosan baru dalam proses PBJ. “Saya menilai BP2JK sebuah *breakthrough* dominasi dari unor untuk melakukan pekerjaan. Saya



melihat banyak BP2JK yang profesional dengan menerapkan SMAP,” kata Peter.

Penerapan SMAP di sejumlah BP2JK, lanjut Peter, membuat potensi *fraud* bisa ditekan. Apalagi kontak fisik antara penyedia jasa dengan BP2JK selama proses lelang, sangat minim, bahkan tidak ada. Karena itu, Peter berharap, lebih banyak lagi BP2JK yang menerapkan SMAP.

Senada dengan Peter, Delta Hatmantari, Direktur Operasi, Human Capital, dan Manajemen Mutu PT Yodya Karya, merasakan manfaat BP2JK yang membuat proses lelang makin transparan dan efisien. “Setelah dipegang BP2JK maka lebih fair, karena beda antara pengguna jasa dengan penyelenggara lelangnya. Jadi kita bisa berjuang mati-matian secara *fair*,” ujar Delta.

Digitalisasi sistem PBJ, lanjut Delta, membuat pihaknya tak lagi harus menggeret koper super berat berisi dokumen dan terbang ke sana kemari. “Bisa dibayangkan, kami punya 5 divisi, 6 kantor wilayah, dan 3 cabang. Semuanya minta klarifikasi dokumen asli,” cerita Delta.

RAJA-RAJA KECIL BARU

Erie Heryadi, Direktur Utama PT Amythas, punya pengalaman berseberangan. Menurut Erie, meski tujuan pendirian BP2JK bagus, tapi banyak masalah yang muncul di lapangan. Dimulai dengan pemenang tender yang tidak sesuai dengan preferensi pemilik paket. Ketidaksiuaian ini membuat pelaksana babak belur saat pengerjaan paket. “Jadi dalam pelaksanaannya, babak belur si pelaksana, baik konsultan maupun kontraktor. Laporan dipersulit, tagihan diperlambat,” jelas Erie.

Masalah yang lebih pelik, menurut Erie, adalah kemunculan raja-raja kecil baru di 34 provinsi. “BP2JK jadi raja-raja kecil baru di daerah, karena dia bebas intervensi. Jadi kayak punya kerajaan sendiri,” ujar Erie.

Akibatnya ada indikasi terjadinya praktik *fraud* dalam pelaksanaan tender. Erie yang juga menjabat sebagai Ketua Umum INKINDO (Ikatan Nasional Konsultan Indonesia) menerima laporan dari banyak anggota INKINDO terkait praktik pungli hingga suap yang dilakukan oleh individu atau oknum.

Bila diberi pilihan, maka Erie dan para anggota INKINDO memilih proses lelang paket pekerjaan yang dulu. “Kami lebih milih sistem yang dulu, walau maksud Pak Menteri baik. Dulu biaya rendah,” kata Erie.

MINIM KOMPETENSI KURANG KESERAGAMAN

Kompetensi dan profesionalitas para pegawai BP2JK juga menjadi sorotan para penyedia jasa. Menurut Peter, pihaknya menemui ketidakseragaman pemahaman penerapan aturan oleh BP2JK. “Yang paling sering terjadi BP2JK ini tidak bisa membedakan kontrak *lump sum* dengan harga satuan. Ini yang membuat pihak-pihak tertentu masuk, karena tidak memenuhi kaidah kontrak *lump sum*,” jelasnya.

Karena itu, Peter melihat perlu ada peningkatan kapasitas untuk anggota BP2JK. “Kalau tendernya tertib, nanti pekerjaan juga lancar. Tapi kalau sudah tidak bisa bedain kontrak *lump sum* sama harga satuan, MDP sama, digabung semua. Ini menyebabkan mis-interpretasi kedua pihak,” paparnya.

Pengalaman serupa dirasakan Delta. "Pemahaman antara BP2JK tidak sama, sehingga penilaiannya beda. Jadi kami bertanya-tanya terus, gimana caranya agar kami menang," keluh Delta.

Kamaluddin Karma, Direktur Utama PT Bumi Karsa, juga mengalami hal yang sama. "Saya harap dengan satu komando, standar sama. Tapi kami jumpai, standar pokja tidak sama. Sistem penilaiannya tidak sama," kata Kamaluddin.

Selain itu, lanjut Kamaluddin, ketiadaan penilaian rekam jejak para peserta lelang juga merugikan. "Setelah ada BP2JK, maka kompetisi di harga, yang nawar rendah. Tapi tidak melihat kewajaran harga dan *nggak* lihat pekerjaan-pekerjaan sebelumnya. Evaluasi yang dilakukan hanya sebatas apa yang mau dilakukan di tender yang tengah diadakan," sesal Kamaluddin.

Standarisasi penilaian Pokja juga mendapat sorotan. Para penyedia jasa mempertanyakan alasan-alasan ketidaklolosan yang acap kali tidak konsisten, tidak detail, dan ambigu. "Alasan pengguguran tidak jelas, ambigu, tidak detail, dan tersirat. Begitu kami tanyakan, maka peluang kami sudah hilang di sanggah banding ini. Karena kami musti deposit 1% dari nilai paket, buat kami sangat besar, karena paket kami sekitar 300 Miliar," ujar M. Nur Andry, Manajer Teknik PT Bumi Karsa.

Pembatalan lelang tanpa alasan juga dihadapi para penyedia jasa. "Kami komplain ke pemilik paket. Selang dua hari, Pokja bilang ke PPK, kalau nanti anggarannya keluar, lelang diulang saja," cerita Erie menirukan keluhan anggota INKINDO.

Akibatnya, tingkat kepercayaan penyedia jasa pada BP2JK menurun. "Kalau ada persyaratan tambahan, apakah itu untuk memenangkan satu pihak? Bila BP2JK tidak bekerja dengan baik, maka *trust* pada PUPR juga turun," ujar Erie yang menyuarakan keluhan anggota Inkindo.

MOLOR MOLOR MUNDUR

Para penyedia jasa yang ikut tender paket pekerjaan kerap menemui hambatan karena proses molor. Sesuai aturan, waktu yang dibutuhkan maksimal dua bulan. Namun tak jarang memakan waktu hingga lima bulan, bahkan setahun. Salah satu penyebabnya adalah klarifikasi yang bisa terjadi sampai delapan kali.

Molornya proses tender membuat para penyedia jasa konsultasi pusing tujuh keliling. Para tenaga ahli yang sebelumnya sudah diikat komitmennya memilih pindah ke perusahaan lain. "Kalau ada penundaan, maka *ngaruh banget* ke konsultan, yang pegawai tetapnya sangat sedikit. Secara umum, waktu 3 bulan itu maksimum. Lebih dari tiga bulan maka susah mempertahankan personel yang kita *plotting*," ujar Peter.

Di sisi lain, Rustriadi meminta agar BP2JK di wilayah Papua bisa lebih fleksibel dalam urusan perpanjangan waktu pengiriman dokumen tender. Mengingat, kualitas jaringan internet yang masih tidak stabil. "Jadi harusnya adil, karena penyedia jasa yang dari luar Papua bisa lebih memenuhi tenggat karena tidak ada masalah jaringan," katanya.

KELUHAN JADI KOREKSI

DirjenBKRachmanAriefDienaputra menyebutkan keluhan dan masukan dari para penyedia jasa terkait kinerja BP2JK diterima dan menjadi





bahan koreksi. “Sah saja, karena mereka yang merasakan langsung. Yang menang satu, yang sembilan kalah bisa merasa tidak puas. Apalagi jika ada pokja yang masih nakal, maka akan memperuncing hal tersebut,” ujar Rachman.

Pihaknya juga akan terus menyempurnakan proses PBJ agar bisa berjalan transparan dan akuntabel. Salah satunya dengan membuat panduan pelaksanaan kerja yang lebih sederhana namun tepat sasaran, karena sesuai dengan *problem* yang paling sering muncul di lapangan. “Pak Menteri juga bilang, ini sedang merangkak, sedang menuju keseimbangan. Kita harus dukung. Kalau sudah sesuai aturan, mau dapat sanggahan apapun, pasti tenang kita,” papar Rachman Arief.

Sejalan dengan pernyataan Rachman Arief, Direktur Pengadaan Jasa Konstruksi Abdul Muis menjelaskan pihaknya sudah melakukan serangkaian upaya pemantauan pada BP2JK. Menurut Muis pihaknya cukup banyak menerima laporan-laporan yang diterima terkait pungli hingga suap.

“Saya sering mendengar laporan, lalu kami cek kebenarannya. Tapi setiap kami tanya siapa namanya, mereka tidak mau. Atau tidak berani. Sehingga sulit untuk kami telusuri dan buktikan. Apakah memang pokja yang melakukan itu, atau para peserta lelang yang kalah yang membuat. Saat kami cek, sering terjadi kebalikan dari info awal,” jelas Muis. Total pengaduan masyarakat dari tanggal 2 Januari-21 Agustus 2023 adalah 128 pengaduan. Setiap pengaduan yang masuk selalu direspon dan sebagian besar pengaduan terbukti tidak benar.

Muis menyebutkan untuk memberantas praktik suap dan pungli dibutuhkan komitmen dari kedua belah pihak. “Jadi saya berharap kedua pihak mengikuti lelang secara profesional. Saya selalu minta ke Pokja tidak memenangkan penyedia yang seharusnya tidak menang, atau menggugurkan penyedia jasa yang seharusnya tidak gugur,” katanya.

“

“Yang menang satu, yang sembilan kalah”

Rachman Arief Dienaputra, 2023

”



“

“Tidak memenangkan penyedia yang seharusnya tidak menang, atau menggugurkan yang seharusnya tidak gugur”

Abdul Muis, 2023

”

Muis menyarankan para penyedia jasa untuk tidak memberikan laporan buta, karena akan mempersulit penyelidikan. Ia menjamin akan memberikan perlindungan maksimal pada identitas pelapor.

Menurut Muis pada kasus-kasus yang terbukti ada pelanggaran hukum dan aturan, diterapkan sederet sanksi. Mulai dari mutasi, penurunan jabatan, pemecatan, dan pengembalian ke nomor masing-masing.

Terkait keluhan soal ketidaksamaan pemahaman anggota BP2JK, Muis menyebutkan pihaknya rajin mengeluarkan surat edaran untuk menyeragamkan perbedaan tafsir pada suatu aturan. Sementara itu Sekretaris DJBK Dewi Chomistriana menyoroti

fenomena *free riders* dalam proses PBJ yang dilakukan BP2JK. *Free riders* biasanya orang yang punya kesempatan untuk intervensi. Mereka mengaku bisa menghubungkan atau membantu memenangkan lelang.

“Banyak penyedia jasa yang percaya pada *free riders* tersebut dan keluarkan dana. Kondisi ini sulit, karena mereka mengatasnamakan banyak pihak di DJBK. Ini lebih sulit ditangani, karena di luar kendali kita,” ujar Dewi.

Untuk mengatasinya, lanjut Dewi, semua pihak perlu memiliki kesamaan *mindset*. “Bahwa kita sudah berubah, tidak ada lagi nitip-nitip paket atau pun suap hingga pengutipan dana,” pungkas Dewi.



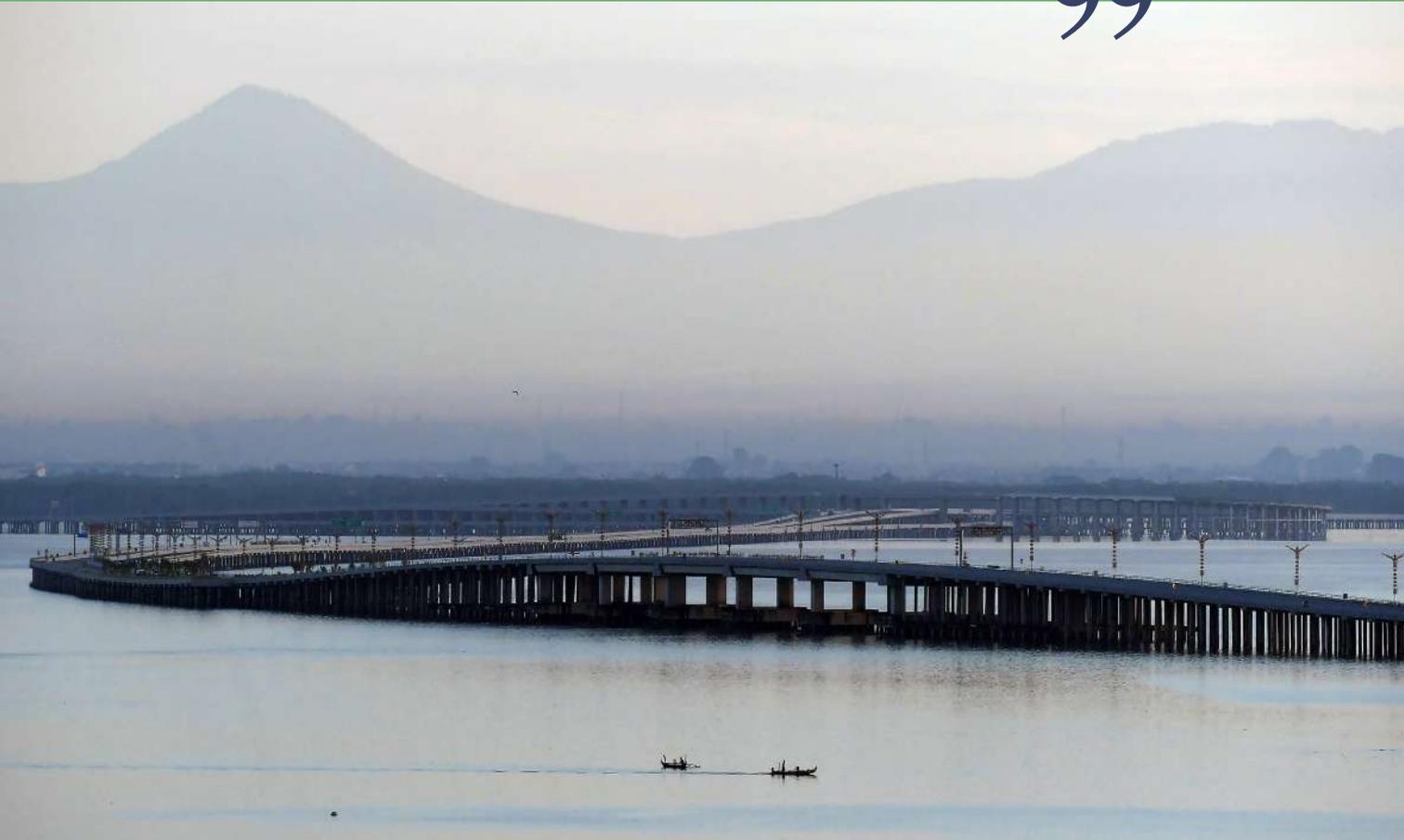


“

“Bahwa kita sudah berubah, tidak ada lagi nitip-nitip paket atau pun suap hingga pengutipan dana”

Dewi Chomistriana, 2023

”



03

Trit..trit..triiit.

Pesan Whatsapp masuk ke ponsel Anjar Pramularsih. Isinya singkat, “Anjar, tolong pelajari SMAP.” Pengirimnya, Binsar H Simanjuntak.

TAMBAH PEDE DENGAN SMAP

Anjar termangu membaca pesan yang terkirim pada satu malam di awal tahun 2019 itu. Dia tidak tahu apa itu SMAP. Seketika ia googling, dan menemukan SMAP adalah Sistem Manajemen Anti Penyipuan. SMAP diterapkan dengan mengacu pada SNI ISO 37001:2016 SMAP yang ditetapkan oleh Badan Standardisasi Nasional (BSN).

Perempuan yang menjabat sebagai Pembina Jasa Konstruksi Ahli Muda di DJBK ini menelusuri lebih jauh seluk beluk ISO 37001 di situs BSN. Setelah itu, Anjar mengirimkan hasil riset ringkasnya ke Binsar, yang menjabat sebagai Staf Khusus Menteri PUPR.

Binsar membalas laporan Anjar dengan permintaan penelusuran lebih banyak terkait penerapan ISO 37001 di Indonesia. Apakah sudah ada instansi pemerintah mendapatkan sertifikasi ISO 37001 atau baru diterapkan di perusahaan swasta. “Saat saya cek, saya menemukan ada beberapa Balai di suatu kementerian yang sudah menerapkan SMAP;” ujar Anjar.

Singkat cerita, penerapan SMAP di lingkungan Kementerian PUPR, khususnya di DJBK menjadi salah satu strategi pencegahan penyimpangan dalam pelaksanaan PBJ Menteri PUPR pasca OTT KPK pada akhir tahun 2018, yang tertuang dalam Kebijakan 9 Strategi Pencegahan Penyimpangan PBJ di Kementerian PUPR. Penerapan SMAP di DJBK pun bermula dari balai pelaksana pemilihan, yaitu BP2JK.





Penyerahan Sertifikat SMAP (7 Desember 2021)

Delapan BP2JK terpilih menjadi *pilot project* penerapan SMAP tahap 1 pada tahun 2020. Mereka adalah BP2JK Wilayah Sumatera Utara, BP2JK Wilayah Sumatera Selatan, BP2JK Wilayah Jawa Barat, BP2JK Wilayah DKI Jakarta, BP2JK Wilayah Jawa Tengah, BP2JK Wilayah Jawa Timur, BP2JK Wilayah Bali, dan BP2JK Wilayah Sulawesi Selatan.

Menurut Anjar, kedelapan balai ini dipilih berdasarkan serangkaian pertimbangan. Pertama, tingkat kerawannya tinggi. Ukurannya bertumpu pada banyaknya jumlah paket pekerjaan yang ditender/seleksi, aduan yang masuk, dan dinamika yang terjadi. Kedua, kesiapan sumber daya, meliputi pegawai hingga sarana dan prasarana, termasuk bangunan fisik.

JUNGKIR BALIK 'COBA DAN GAGAL'

Menurut Anjar, pihaknya perlu waktu cukup panjang untuk mempersiapkan penerapan SMAP di delapan BP2JK. Tak jarang harus melalui serangkaian *trial and error* sebelumnya akhirnya menemukan formula atau solusi yang pas.

Pada mulanya Anjar berdiskusi dengan salah satu pegiat anti korupsi kenalan dari Binsar. Dari hasil diskusi ini, Anjar lalu membeli lisensi ISO 37001 di BSN. "Ternyata ISO-nya berbayar, kalau gak salah 150 ribu. Jadi kami beli di BSN, lalu dipelajari," ujarnya.

Dokumen ISO yang dibeli berwujud *soft copy* yang sudah dilabeli logo Kementerian PUPR. Masalah yang muncul adalah, bahasa yang dipakai SNI ISO 37001:2016 terlalu teknis dan diterjemahkan secara langsung dari bahasa aslinya, Inggris. “Contohnya, tertulis ada tim FKAP, oh maksudnya tim Fungsi Kepatuhan Anti-Penyuapan,” kata Anjar.

Selain soal penerjemahan bahasa, Anjar juga berpikir keras untuk memilih metode mana yang pas dipakai di BP2JK. Sebab, ISO 37001 membebaskan pemilihan metode sesuai dengan kondisi lembaga yang akan menerapkannya. Metode untuk mengenali karakter suatu lembaga juga dibebaskan.

Anjar pun memilih memakai analisis SWOT untuk mengetahui kelebihan, kelemahan, hambatan, dan tantangan yang dimiliki oleh BP2JK. Setelah itu, Anjar mempelajari *template* yang dimiliki oleh si pegiat anti korupsi yang membantunya. Sebab, *template* itu biasa dipakai di korporasi, bukan lembaga pemerintah seperti kementerian. “Jadi kayak *trial and error* juga, kalau *template* seperti ini digunakan di BP2JK bisa *gak ya?*,” tutur Anjar.

Pada umumnya, untuk mendapatkan sebuah sertifikasi ISO, ada beberapa tahap yang mesti dijalani: internalisasi, pembangunan sistem, penerapan, sosialisasi ke pihak eksternal dan internal, serta reviu sistem. “Tahapan itu, waktu awal, kadang kita loncat-loncat, karena belum terlalu paham. Harusnya tahap 1-2-3, tapi kadang 3 dulu entar balik ke 2,” ujar Anjar.

Misalnya, mereka sudah melakukan sosialisasi sebelum sistem jadi. Atau membentuk *think tank* saat perancangan sudah setengah jalan.

Pernah juga terjadi, ada beberapa hal yang tidak akurat di dalam dokumen, sehingga perlu dilakukan revisi. Terkadang, ada beberapa poin yang kurang pas diterapkan di Balai, lalu ada masukan yang lebih pas dari Balai, sehingga masukan ini yang kemudian menjadi standar di dokumen ISO. “Jadi akhirnya saling melengkapi begitu antara tim kami dengan Balai,” pungkas Anjar.

KERJA CERDAS DEMI ISO 37001

Anjar menjelaskan sertifikasi SNI ISO 37001 dilakukan oleh 10 lembaga sertifikasi SMAP yang telah mendapat akreditasi dari Komite Akreditasi Nasional (KAN). Biaya jasa yang dibutuhkan mencapai Rp20 juta per sertifikasi, di luar akomodasi auditornya.

Untuk lulus sertifikasi, BP2JK harus melewati dua tahap audit dari lembaga sertifikasi SMAP, yaitu pengecekan dokumen dan pengecekan di lapangan. Demi memastikan kesuksesan, tim Anjar melakukan pendampingan pada delapan BP2JK.

Karena masa pendampingan dilakukan saat pandemi Covid-19, maka semuanya dilakukan *via zoom*. “Perjuangan juga, karena kami *gak* bisa lihat *layout* ruangan seperti apa. Dulu masih *gapték* makai *zoom* juga,” jelas Anjar.

Pendampingan pertama dilakukan di BP2JK DKI Jakarta yang memakan waktu hingga tiga hari, sejak pagi sampai jam 10 malam. Setelah itu, masa pendampingan di Balai lain lebih singkat, karena sudah ada *template* dari hasil pendampingan pertama. Hanya perlu penyesuaian mitigasi risiko faktor eksternal yang beda di tiap Balai.





Hasilnya, pada tahun 2021, delapan balai tersebut akhirnya sukses mendapatkan sertifikasi SMAP. Selanjutnya pada tahun 2022 ada 14 balai yang lulus sertifikasi SNI ISO 37001 meliputi sembilan BP2JK dan lima BJKW. Sedangkan pada tahun 2023, 6 balai ditargetkan mendapat sertifikasi SMAP. Semua balai, ada 41, ditargetkan sudah bersertifikasi SMAP tahun 2025.

ADU KREATIF TOLAK SOGOKAN

Salah satu tantangan penerapan SMAP dan Zona Integritas adalah menghadapi potensi pengurangan pendapatan di luar gaji. Masing-masing kepala BP2K harus memikirkan solusinya. Anjar mencontohkan BP2JK Jawa Barat yang dipimpin oleh Dicki Rinaldi, membuat boks *kencleng* bernama Dana Umat Balai. Boks ini diletakkan di tempat terbuka yang bisa dilihat siapa saja.

Kotak ini bisa diisi oleh siapa saja, pegawai maupun pihak luar seperti penyedia jasa. Tanpa nama, tanpa identitas. Sehingga tak ada hutang budi atau pun tanam budi. “Dananya digunakan untuk nambah insentif, dalam tanda kutip untuk orang-orang yang non-ASN, kayak OB, satpam,” katanya.

Dana tersebut bisa juga dipakai untuk kepentingan bersama pegawai misalnya makan bersama, bantuan kesakitan, kedukaan, hingga pernikahan.

Kreativitas balai juga terlihat saat mendesain ruangan agar memenuhi standar ISO 37001, yaitu semua akses masuk dan keluar bisa terpantau. Balai yang hanya memiliki pintu

keluar masuk satu, lebih mudah memantau. Namun tidak berlaku untuk kantor BP2JK DI Yogyakarta yang memiliki banyak pintu. “Ada pintu samping, pintu kantornya, pintu depan. *Sebelahan* sama balai perumahan. Sehingga memungkinkan ada interaksi orang internal balai dengan eksternal,” ujar Anjar.

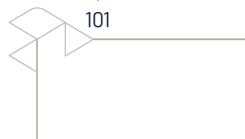
Akhirnya, beberapa akses pintu masuk itu ditutup. “Jadi ada dari segi *layout* ruangan, juga segi membatasi orang-orang penting yang punya risiko tinggi, untuk mencegah melakukan hal-hal menyimpang,” jelasnya.

BP2JK Sulawesi Selatan juga menerapkan pembatasan akses. Semua pintu ruangan harus selalu tertutup. Setiap orang luar yang masuk kantor wajib mengisi buku tamu, menunjukkan identitas, serta dipotret.

Pengaturan desain ruangan juga membutuhkan usaha lebih jika gedung kantornya masih sewa, seperti yang terjadi di BP2JK Kepulauan Riau. Untuk menata ulang ruangan, harus meminta izin pemilik ruko. Bila tidak dizinkan, berarti harus mencari tempat baru. “Kepri itu bentuknya ruko, kepalanya Pak Fani, bisa mengubah desain seizin pemilik ruko,” cerita Anjar.

GAMPANG-GAMPANG SUSAH ANTI RASUAH

SMAP akan berjalan dengan baik apabila dijalankan oleh seluruh ekosistemnya. “SMAP itu sebenarnya adalah suatu sistem. Jadi kalau sistem, semua bagian itu saling mendukung. Seperti suatu tata kelola yang mendukung anti-penyuapan,” kata Anjar.



Bila hanya satu bagian saja yang menjalankan mekanisme anti-suap, maka budaya dan kebiasaan anti-suap sulit tercipta. Padahal menurut KPK, pintu masuk utama terjadinya korupsi adalah melalui suap di PBJ.

Jadi, lanjut Anjar, budaya anti-suap mesti dipatuhi oleh seluruh pegawai si di suatu balai, mulai dari kabalai, pegawai, *office boy*, sopir, satpam, hingga tukang parkir. “SMAP itu gampang banget juga *enggak*, sulit banget juga *enggak*, saklek juga *enggak*,” kata Anjar.

Misalnya untuk petugas parkir atau satpam, bentuknya ‘sekedat’ menolak menerima tip seribu dua ribu. Untuk pegawai, menolak bingkisan atau hadiah makanan dari penyedia jasa atau pihak lain yang memiliki potensi benturan kepentingan. Tak lupa untuk menolak ajakan makan bersama atau *ngopi santuy* dari pihak-pihak lain yang terkait PBJ. “Dengan para *stakeholder*, kalau pertemuan itu biasanya kepala balai tidak mau bertemu sendiri, harus ada temannya, biasanya Kasubbag TU atau sekretaris,” jelas Anjar.

Secara ideal, SMAP seharusnya juga diterapkan oleh para penyedia jasa, APH, hingga balai yang dimiliki unor teknis di Kementerian PUPR. Sehingga tercipta komitmen bersama antara *stakeholder* terkait untuk bersama-sama mendukung penerapan SMAP. “Ketika ekosistemnya sudah bagus, penyedia jasa pun kalau sudah SMAP, *nggak* akan mau *ngasih*, karena *emang* dia *nggak* boleh,” papar Anjar.

Terkait dengan penyimpangan meski sudah tersertifikasi SMAP, Anjar menyebutkan masih mungkin terjadi. Karena dalam studi tentang korupsi, dikenal ada tiga jenis individu. Pertama, yang memang dasarnya baik sehingga tidak akan mau mengambil atau menerima suap. Kedua, yang bila ada kesempatan, akan menerima atau menyuap. Ketiga, yang meskipun sudah dipenjara tetap akan mengulangi suapnya. “Dalam organisasi, ketika ada tipe kedua dan ketiga terjerumus atau tergoda, ini menghindarkan organisasi mendapat tuntutan hukum,” jelas Anjar.

“

“SMAP itu sebenarnya adalah suatu sistem. Jadi kalau sistem, semua bagian itu saling mendukung. Seperti suatu tata kelola yang mendukung anti-penyuapan”

Anjar Pramularsih, 2023

”



Lebih jauh Anjar menjelaskan, penyimpangan SMAP dibagi menjadi dua: minor dan mayor. Untuk yang minor, biasanya berupa temuan ketidaksesuaian secara administrasi yang tidak mempengaruhi *system*, dan diberikan waktu sebulan hingga tiga bulan untuk perbaikan pasca proses audit SMAP selesai. Sedangkan temuan mayor, sifatnya ketidaksesuaian yang sangat krusial, dan dapat mempengaruhi penerapan *system*, dan diberikan waktu sebulan hingga tiga bulan juga untuk perbaikan pasca proses audit SMAP selesai. Bila tidak ada perbaikan, maka sertifikasi SMAP bisa gagal atau dicabut. “Kalau memang ada kondisi yang sangat-sangat buruk sekali, tidak ada perbaikan dalam jangka waktu tertentu, ya mohon maaf kami cabut,” tuturnya.

PEKERJAAN RUMAH BELUM SELESAI

Penerapan SMAP masih memiliki beberapa *PR* yang harus diselesaikan. Misalnya soal insentif atau remunerasi pegawai yang belum memadai. Ini mencakup jabatan pokja pemilihan, tim pelaksana, tim peneliti, serta jabatan fungsional PBJ, yang jauh dari sepadan dengan tingkat risiko yang dihadapi di lapangan.

Anjar menceritakan keluhan yang dia terima. “Bu, saya tuh pegang paket 150 M, saya ini jabfung PBJ, saya cuma dapet insentif 5 juta sebulan. Saya dapet satu persen aja dari situ, saya udah bisa pensiun dini. Apa sih *benefit* buat saya kalau saya nerapin SMAP?’.”

Dengan kata lain, *reward* yang mereka terima jauh lebih kecil daripada *punishment* yang besar. Belum lagi risiko berat hingga mengancam nyawa, harus dihadapi saat bertugas. “Saya pegang paket ini Bu, setiap hari saya tuh diteror.”

Mereka menjelaskan lebih jauh soal ketimpangan honor Standar Biaya Masukan Lainnya (SBML) dan honor paket per pokja hanya untuk non-PBJ. Untuk jabfung PBJ, honor tambahan akan didapat setelah menyelesaikan paket ke-30. Dengan batasan maksimal Rp 44 juta/tahun.

Nah, untuk wilayah seperti DKI Jakarta yang memiliki ratusan paket per tahun, tentu saja membuat pokja merasa ‘kerja bakti’. Apalagi bila dibandingkan dengan wilayah yang hanya memiliki paket 50 atau kurang. “Yang paketnya cuma ada 50, berarti 3 bulan lainnya bisa liburan,” ujar Anjar menirukan keluhan yang dia terima.

PR lain yang juga penting adalah tidak ada anggaran khusus dalam pemenuhan kebutuhan penerapan Zona Integritas dan SMAP. Padahal penerapan SMAP menjadi salah satu langkah mewujudkan pengadaan barang/jasa pemerintah yang independen dan akuntabel, sesuai dengan Peraturan Presiden Nomor 54 Tahun 2018 tentang Strategi Nasional Pencegahan Korupsi.



PENERAPAN SMAP MELALUI PENINGKATAN KUALITAS PELAYANAN PUBLIK

di BP2JK Wilayah DKI Jakarta



Pojok Informasi



Meja Resepsionis



Meja Resepsionis



Pin Tanda Pengenal Petugas Layanan



Kotak Saran/ Aduan



Mesin Antrian



Layar Panggilan Antrian



PC Ruang Pelayanan



Ruang Tunggu Tamu

PENERAPAN SMAP MELALUI PENINGKATAN KUALITAS PELAYANAN PUBLIK di BP2JK Wilayah Jawa Barat



Resepsionis



Loker Room



**Ruang Kaya
Riung Hegar**



Ruang Pokja



Ruang Pokja



**Sosialisasi SMAP di
Aula BP2JK**



Gedung BP2JK



**Meja
Resepsionis**



Ruang Laktasi

03

“I guarantee that everything will be finished in 14 months.”

RANCANG BANGUN: TAK SEKEDAR CEPAT

Ucapan Menteri PUPR Basuki Hadimuljono di hadapan delegasi Dewan Olimpiade Asia (OCA) pada 14 Desember tahun 2016 terekam jelas di benak Anggoro Putro. Delegasi OCA memberikan *standing applause* atas *personal guarentee* dari Menteri Basuki.

Garansi Basuki ini terkait paket pembangunan dan renovasi infrastruktur pendukung Asian Games 2018 di kawasan Gelora Bung Karno (GBK). Ada 13 *venue* olahraga yang direnovasi diantaranya Stadion Utama GBK, Stadion Renang GBK, Istana Olah Raga GBK, Stadion Tenis *Indoor* dan Tenis *Outdoor* GBK, serta Stadion Renang GBK.

Pernyataan Basuki juga memompa semangat Anggoro untuk menyelesaikan tanggung jawabnya selaku Pejabat Pembuat Komitmen (PPK) Pengembangan Pelaksanaan Penataan Bangunan Strategi 3 Ditjen Cipta Karya Kementerian PUPR. Ia mengibaratkan Basuki sebagai jenderal yang militan dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia. “Dibalik seorang jenderal infrastruktur banyak koprал-koprал yang juga militan yang akan berjuang keras untuk mewujudkan hal-hal tersebut,” ujar Anggoro.



Paket proyek renovasi 13 *venue* olahraga di GBK ini termasuk kategori 'pekerjaan mendesak' sehingga proses lelangnya memakai metode rancang dan bangun (*design and build-DB*), bukan metode konvensional *design bid build* (DBB).

Anggoro yang selalu ikut pertemuan rutin dengan delegasi OCA sejak 2016 sampai 2018. Pada pertemuan selanjutnya, OCA masih skeptis, semua proyek renovasi kawasan GBK bisa selesai dalam 14 bulan. "*It's crazy thing, in my country to solve all of this things we need minimum 3 years,*" ucap Anggoro menirukan salah satu anggota delegasi OCA.

Mereka juga berpikir bahwa Indonesia sekedar *bluffing* untuk menyenangkan hati delegasi OCA. Anggoro pun meyakinkan OCA bahwa Kementerian PUPR mampu membangun dengan cepat dengan hasil baik. Bahkan ia membumbui pemaparannya dengan legenda yang populer di Indonesia terkait dengan pembangunan super cepat seperti kisah Sangkuriang dan Roro Jonggrang.

Menjelang peringatan kemerdekaan Republik Indonesia tahun 2017, delegasi OCA kembali datang untuk inspeksi. Mereka terkejut melihat

progres pembangunan di lapangan. "Mereka menyampaikan bahwa gila ya orang Indonesia kalau *udah diniatin*. Ternyata *you prove it,*" ujar Anggoro yang saat itu sedang mengawas pelaksanaan paket proyek GBK.

"Ini menjadi pengalaman tidak akan pernah terlupakan bagi saya, bahwa mereka minta maaf kepada saya dan meminta maaf kepada bangsa Indonesia. *We also sorry that we are underestimate of your country,*" lanjut Anggoro. Keraguan OCA memang berdasar, apabila dilihat dari sisi waktu. Indonesia ditunjuk menjadi tuan rumah Asian Games 2018 menggantikan Vietnam yang lempar handuk putih pada tahun 2014. Artinya hanya tersisa 3,5 tahun untuk persiapan.

Namun sampai akhir tahun 2015, tidak terlihat tanda-tanda pembangunan fisik apa pun untuk penyelenggaraan Asian Games 2018. Menurut Anggoro pada awalnya kewenangan untuk persiapan pesta olah terbesar di Asia ini dipegang oleh Kemenpora. Tapi karena ada sikap kehati-hatian berbalut trauma kasus Hambalang, Kemenpora tak juga bergerak. "Saya ingat sekali ada dana sekitar 500 M, tahun 2015, itu *gak diapa-apain,*" kenang Anggoro.

“

"I guarantee that everything will be finished in 14 months"

Basuki Hadimuljono, 2018

”

Akibatnya OCA *menyangsikan* kesungguhan dan kesiapan Indonesia menjadi tuan rumah. Hal ini memicu kegelisahan berbagai pihak di Indonesia akan kemungkinan pemindahan lokasi ke negara lain.

Akhirnya Presiden Joko Widodo pun turun tangan. Meminta Kementerian PUPR sebagai komandan penyiapan sarana dan prasana Asian Games 2018 di Jakarta dan Palembang.

KERJA CEPAT PROYEK MENDESAK

Amanah Presiden Jokowi membuat Kementerian PUPR harus bekerja super cepat. Bila dilihat dari kategorinya, paket proyek ini tergolong sebagai pekerjaan mendesak. Sebab harus segera dimanfaatkan dan tidak cukup waktu untuk melakukan pekerjaan perancangan dan pekerjaan konstruksi secara terpisah.

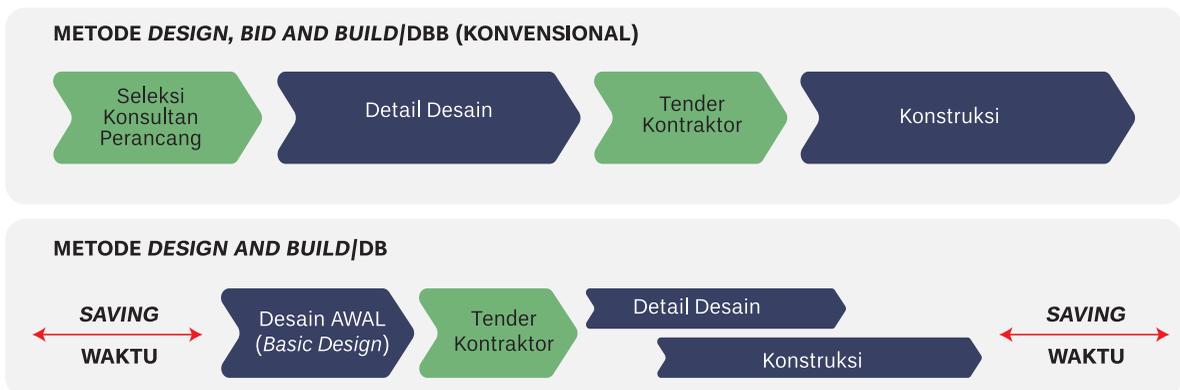
Maka dipilihlah metode DB yang memangkas waktu pengadaan karena perancangan dan pelaksanaan konstruksi dilaksanakan secara paralel. Standar dan pedoman pengadaan pekerjaan konstruksi terintegrasi dengan

metode DB dituangkan melalui Permen PUPR Nomor 19 Tahun 2015. Semenjak itu, sudah terjadi 5 kali pembaruan permen terkait DB.

Menurut Anggoro, metode DB bisa menjawab tantangan percepatan. "Paling tidak proses selangnya cuma sekali, karena dalam *desain and build* ada sebuah entitas yang menjadi satu antara kontraktor dan perencana, yang akhirnya menjadi kontraktor *desain and build*. Sehingga ini dianggap jadi *shortcut*," paparnya.

Anggoro, yang menyelesaikan disertasi doctoral dengan topik DB pada tahun 2023, sering menjadi narasumber seminar, berbagi pengalaman, hingga memberikan saran untuk kolega-koleganya. "Dalam *desain and build* ini, sebetulnya yang kita minta adalah rekayasa, *development* daripada kontraktor. Sesuatu yang terbaru, metode-metodenya. Jadi kita mengkompetisikan inovasi dari setiap *bidder*, setiap kontraktor yang ada," jelasnya.

Karena itu, pokja yang melelang paket pekerjaan dengan metode DB harus melihat bagaimana cara mewujudkan proyek agar sesuai standar dengan melihat faktor biaya dan



Perbedaan Metode Konvensional dan Metode Rancang & Bangun





Perbedaan Metode Konvensional dan Metode Rancang & Bangun

Aspek	Metode Konvensional	Metode Rancang & Bangun
Pengguna Jasa	Menyiapkan <i>Detail Engineering Desain (DED)</i>	Menyiapkan <i>basic design</i>
Penjaminan Mutu	Pengguna jasa melakukan <i>quality control</i> melalui konsultan supervisi	Pengguna jasa melakukan penjaminan mutu (<i>quality assurance</i>) melalui konsultan Manajemen Konstruksi
Inovasi	Inovasi kreatifitas intelektual penyedia jasa terbatas karena pelaksanaan pekerjaan berdasarkan DED yang ditetapkan pengguna jasa	Membuka peluang kreatifitas intelektual penyedia jasa (kontraktor DB)
Masa Pengadaan	Berjalan lebih lama dan bertahap	Berjalan lebih pendek dan paralel

memahami *basic design*. “Satu hal yang patut kita apresiasi dari *desain and build* ini adalah dalam hal pengadaan, tidak menstandarkan pada harga yang terendah,” kata Anggoro.

Seperti pepatah Jawa, *ono rego ono rupo*, maka hasil itu akan memperlihatkan apa yang kita bayar. Bila kita membayar dengan harga rendah, maka kualitas yang kita dapat pun tidak tinggi. Jadi, metode DB ini, lanjut Anggoro, membuka perspektif yang lain di tengah carut marutnya bantingan harga.

Anggoro merasakan sendiri bagaimana perihnya kontraktor membanting harga. “Banyak di antara mereka hanya ingin menang, misalkan mereka menawarkan 75%. Lalu mereka di termin terakhir itu, kewajiban terhadap *supplier*, vendor, itu sudah tidak diselesaikan. Ini mengakibatkan kita harus berhadapan dengan berbagai macam masalah hukum di *carut marutnya* kompetisi pertarungan mendapatkan proyek di Indonesia,” paparnya.

JIBAKU JAMIN MUTU

Selama proses pengerjaan proyek renovasi fasilitas olahraga di kawasan GBK, tim Anggoro berhadapan dengan peliknya memenuhi standar bangunan olahraga internasional. Mulai dari standar material yang tersertifikasi hingga desain interior yang mengutamakan keselamatan.

OCA memberikan daftar dari sederet federasi olahraga dunia terkait dengan persyaratan material sesuai standar mereka. “Nah, bagaimana kita mengamankan *requirement* tadi supaya juga tidak terlalu bertabrakan dengan ketentuan pengadaan barang dan jasa,” ujarnya.

Pemilihan bahan dan model kursi juga memperhatikan aspek ketahanan dari aksi *vandalisme* serta aksesibilitas saat evakuasi. Sehingga dipilih model satu kursi lipat yang mampu menahan beban hingga 250 kilogram. Desain pintu dan jalur evakuasi untuk penonton dan pemain juga harus memenuhi standar FIFA, yaitu dalam kondisi darurat stadion bisa dikosongkan dengan jangka 15 menit.



Strategi melibatkan asosiasi profesi juga diterapkan. Misalnya dengan menggandeng Ikatan Arsitek Indonesia (IAI) sebagai *principal architect*. "Itulah juga *local wisdom*-nya Indonesia, *principal architect* yang meng-*guide outlook* bangunan akan seperti apa," katanya.

Nah, terkadang terjadi perbedaan antara kontraktor dengan arsitek. Karena yang satu mengutamakan keekonomisan, yang satu mengutamakan tampilan. Disinilah peran dari tim Anggoro sebagai penengah. "Kita menjembatani karena biasanya arsitek akan berusaha untuk sebagus mungkin. Padahal memang harganya kalau mengikuti itu, sudah di luar range bangunan gedung negara," jelasnya.

KEMENTERIAN TUKANG SULAP

Keberhasilan penerapan metode di paket proyek sarana dan prasarana Asian Games 2018, membuat Kementerian PUPR disebut *bak* tukang sulap. Apalagi sederet paket proyek prestisius lain juga memakai metode DB. Sebut saja paket proyek infrastruktur penyelenggaraan G20 tahun 2022 dan pembangunan Ibu Kota Nusantara (IKN).

"Lambat laun, PUPR dinilai sebagai tukang sulap. Kita berhasil membuat satu sulapan, maka akan timbul *challenge* sulap-sulap berikutnya," ujar Anggoro.

Ia menilai keputusan Menteri Basuki untuk memakai metode DB dalam proyek IKN adalah bentuk kepercayaan pada efektivitas DB. Ia pun mengapresiasi kerja keras para koleganya yang sedang berjuang membangun IKN hanya dalam jangka dua tahun.

Selain itu, keberhasilan penerapan DB, juga membuat Direktorat Jendral Cipta Karya di mana Anggoro bernaung, makin banyak menerima paket-paket pekerjaan yang sebelumnya diurus pihak lain. "Sekarang ini kami membangun rumah sakit, kampus, sekolah, prasana olahraga stadion, bahkan pasar. Membangun apapun yang diperintahkan oleh Presiden yang dirasa harus dilakukan secara cepat," kata Anggoro.

KEJEDUT-JEDUT AUDIT

Proyek-proyek DB memang mendapat pujian banyak pihak, tapi juga menyimpan cerita sulit setelah proyek selesai. Menurut Anggoro, ia seperti *terjedut-jedut* saat menghadapi proses audit proyek. "Proyek sudah selesai dan dipakai, dapat penghargaan, bintang tanda jasa. Tapi pada saat kita berhadapan dengan auditor, semua itu gak akan pernah dilihat. Prestasi yang kita capai, tidak akan pernah menjadi konsideran yang terlalu penting pada saat pemeriksaan," jelas Anggoro.

Karena pada umumnya proyek di Indonesia termasuk DB memakai model pembiayaan *lump sum*. Sedangkan dari pihak auditor memakai pendekatan berbeda yaitu memakai *unit price*. "Pemeriksaan *as usual*, dari mana Anda mendapat dasar dari penentuan dari biaya ini, bagaimana menghitungnya, kenapa bisa menjustifikasi harganya seperti itu, bagaimana memeriksanya, jumlah yang di pasang berapa," kata Anggoro.





Ia memberikan contoh saat audit lampu stadion utama GBK yang memiliki standar *broadcast* 2500 luks. Pihaknya ditanya auditor, berapa lampu, panjang kabel, hingga jumlah saklar yang dipakai untuk mencapai standar itu. Jadi tidak bisa hanya melaputkan capaian luks meter atau alat pengukuran saja.

Anggoro bersyukur meski selalu susah dan butuh waktu lama saat menghadapi auditor, namun berakhir tanpa kasus karena dukungan dan kepercayaan penuh dari para pimpinan di PUPR. “Saya beruntung pada waktu itu memiliki pimpinan Pak Iwan Suprijanto, yang sekarang jadi Dirjen Penyediaan Perumahan. Beliau banyak menjembatani bagaimana *auditor* itu melakukan pemeriksaan terhadap Asian Games,” kenang Anggoro yang saat ini menjabat sebagai Kepala Satker PPPW II Jawa Tengah.

Meski begitu, Anggoro tetap menyarankan ada perbaikan dalam Permen yang bisa mengakomodir persoalan audit pasca proyek. Sehingga para Satker dan PPK yang menjadi ujung tombak saat audit bisa merasa lebih tenang dan damai. “Gak ada yang salah sebetulnya dengan kita PUPR ataupun *auditor*. Yang belum ada adalah suatu *device* yang bisa menyamakan frekuensi,” katanya.

“Terkadang *auditor* juga melihat basis datanya dari mana gitu ya, nah ini yang akhirnya disamakan dan pimpinan memiliki tingkat kepercayaan yang tinggi kepada kita karena dedikasi kita *gitu ya*, bagaimana kita bekerja, bagaimana kita mencapai *target-target milestone* yang sudah ditentukan, yang banyak orang juga mengira ini pasti sesuatu yang sangat berat gitu ya,” sambung Anggoro.

Sinergi antar pihak diperlukan agar implementasi model DB bisa berjalan mulus sejak awal sampai akhir. Mulai dari sisi internal PUPR harus ada sinergi antara DJBK selaku *regulator* dan para unsur selaku eksekutor dalam memandang *design and build*. Lalu dipadukan dengan cara pandang pihak auditor baik BPK, BPKP, maupun Itjen PUPR dalam mengukur akuntabilitas proyek DB.

Terutama terkait dengan sistem keuangan pencatatan aset yang memakai pola *detailing* sehingga tak mengakomodasi model *lump sum* dan penentuan standar pengukuran yang dipakai.

“Memang harus ada divisi yang melaksanakan *research and development*, sehingga bisa dikeluarkan standar, misalnya orang bertanya: untuk stadion kelas A seperti GBK, satu bangkunya taksirannya sekian juta. Itu menjadi standar tertinggi. Jadi jika bangun dengan kapasitas 40 ribu bangku, tinggal kalikan saja dengan harga standar tadi,” kata Anggoro.

Anggoro juga menekankan pentingnya *knowledge management* sebagai ajang berbagi pengetahuan, belajar dari pengalaman, dan penyamaan persepsi. “*Knowledge management* itu penting, *gak* bisa hanya orang PU yang paham tapi *auditor* juga. Bagaimana kita menyamakan frekuensi ini, sehingga auditor tidak melihat sesuatu yang beda dengan apa yang kita lakukan,” jelasnya.





Metode DB untuk pembangunan berbagai sarana olahraga GBK





Metode DB untuk pembangunan berbagai sarana olahraga GBK

03

Penunjukan langsung permintaan berulang (*repeat order*) merupakan suatu terobosan/*breakthrough* yang dilakukan oleh Pemerintah sebagaimana diatur dalam Perpres Nomor 16 tahun 2018 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah.

REPEAT ORDER UNTUK EFISIENSI SELEKSI

Repeat order bertujuan untuk meningkatkan kualitas pekerjaan (*quality improvement*) yaitu dengan melakukan pemilihan kembali penyedia jasa yang telah memiliki hasil pekerjaan berkualitas baik pada pekerjaan sebelumnya. *Repeat order* juga merupakan salah satu langkah percepatan proses bisnis pemilihan penyedia jasa, karena waktu pelaksanaan yang dibutuhkan dalam melaksanakan *repeat order* relatif lebih singkat dibandingkan melalui proses seleksi.

Repeat order dijadikan pula sebagai bentuk penghargaan/*award* kepada penyedia jasa yang memiliki kinerja baik, sehingga hal tersebut diharapkan dapat mendorong penyedia jasa lain untuk berkinerja baik dan menghasilkan pekerjaan berkualitas.

Dalam pelaksanaannya, SE Menteri PUPR No. 20 Tahun 2021 tentang Pedoman Operasional Tertib Penyelenggaraan Penunjukan Langsung Permintaan Berulang (*Repeat Order*) dalam Pengadaan Jasa Konsultansi Konstruksi di Kementerian PUPR dijadikan sebagai pedoman teknis.



Sedangkan untuk pekerjaan konstruksi, pedoman teknis *repeat order* diatur dalam SE Menteri PUPR No. 17 Tahun 2022 Tentang Pedoman Operasional Tertib Penyelenggaraan Penunjukan Langsung Permintaan Berulang (*Repeat Order*) Dalam Pengadaan Pekerjaan Konstruksi di Kementerian PUPR.

Adapun kriteria dan batasan *repeat order* dalam pengadaan jasa konsultasi konstruksi sesuai SE Menteri PUPR No. 20 Tahun 2021 adalah sebagai berikut: pekerjaan yang memiliki jenis pekerjaan yang sama dengan pekerjaan sebelumnya/ sejenis; uraian pekerjaan, metodologi pekerjaan, dan keluaran/*output* yang dihasilkan tidak melebihi paket pekerjaan sebelumnya; dan/atau jumlah, jenis keahlian, dan waktu penugasan tenaga ahli tidak melebihi pekerjaan sebelumnya.

Apabila salah satu kondisi diatas memenuhi, maka suatu pekerjaan dapat dilaksanakan melalui *repeat order*. Sedangkan penjelasan yang dimaksud dengan kriteria desain berulang yaitu: pada pekerjaan konstruksi sederhana; memiliki standar secara umum; dan penyesuaian desainnya hanya dilakukan untuk bagian fondasi atau dasar bangunan.

Untuk kriteria desain berulang, ketiga kondisi diatas harus terpenuhi dan dapat dijadikan dasar dalam penetapan pemenuhan kriteria untuk dilaksanakan *repeat order*.

Selain kriteria pekerjaan, dalam SE 20/2021 mengatur pula mengenai batasan pekerjaan yang dapat dilakukan *repeat order* jasa konsultasi konstruksi, antara lain sebagai berikut: pekerjaan jasa konsultasi konstruksi tersebut dilakukan oleh BP2JK yang sama; paling banyak pekerjaan tersebut dilakukan 2

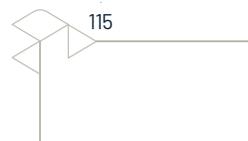
(dua) dalam tahun anggaran yang sama dan/ atau tahun berikutnya paling lama 3 (tiga) tahun anggaran sejak pekerjaan sebelumnya; dan segmentasi pemaketan sama dengan pekerjaan sebelumnya.

Kriteria dan penilaian kinerja penyedia jasa dalam *repeat order* jasa konsultasi konstruksi yang dapat ditunjuk sebagai penyedia jasa *repeat order* meliputi: memiliki kinerja baik atau sangat baik berdasarkan penilaian PPK pada pekerjaan sebelumnya; memiliki kualifikasi usaha yang sama dengan pekerjaan sebelumnya; penunjukan langsung dilakukan kepada penyedia jasa konsultasi konstruksi yang sama pada pekerjaan sebelumnya.

Dalam hal penyedia jasa melakukan kerja sama operasi, dapat ditunjuk ulang sepanjang melakukan kerjasama operasi dengan penyedia jasa konsultasi konstruksi yang sama.

Batasan pekerjaan yang dapat dilakukan *repeat order* pekerjaan konstruksi, antara lain sebagai berikut: paling banyak 2 (dua) kali dalam 3 (tiga) tahun anggaran sejak Berita Acara Serah Terima Akhir pekerjaan konstruksi sebelumnya; pekerjaan konstruksi sebelumnya merupakan hasil pemilihan penyedia melalui *tender* yang digunakan sebagai acuan untuk melakukan *repeat order* kepada penyedia jasa yang sama.

Pada pekerjaan *repeat order* yang dilakukan untuk kedua kali: dalam hal penyedia jasa telah menyelesaikan pekerjaan *repeat order* yang pertama, ketentuan dan penilaian kinerja penyedia jasa berdasarkan hasil pekerjaan *repeat order* yang pertama; atau dalam hal pelaksanaan pekerjaan *repeat order* yang pertama belum selesai, ketentuan dan

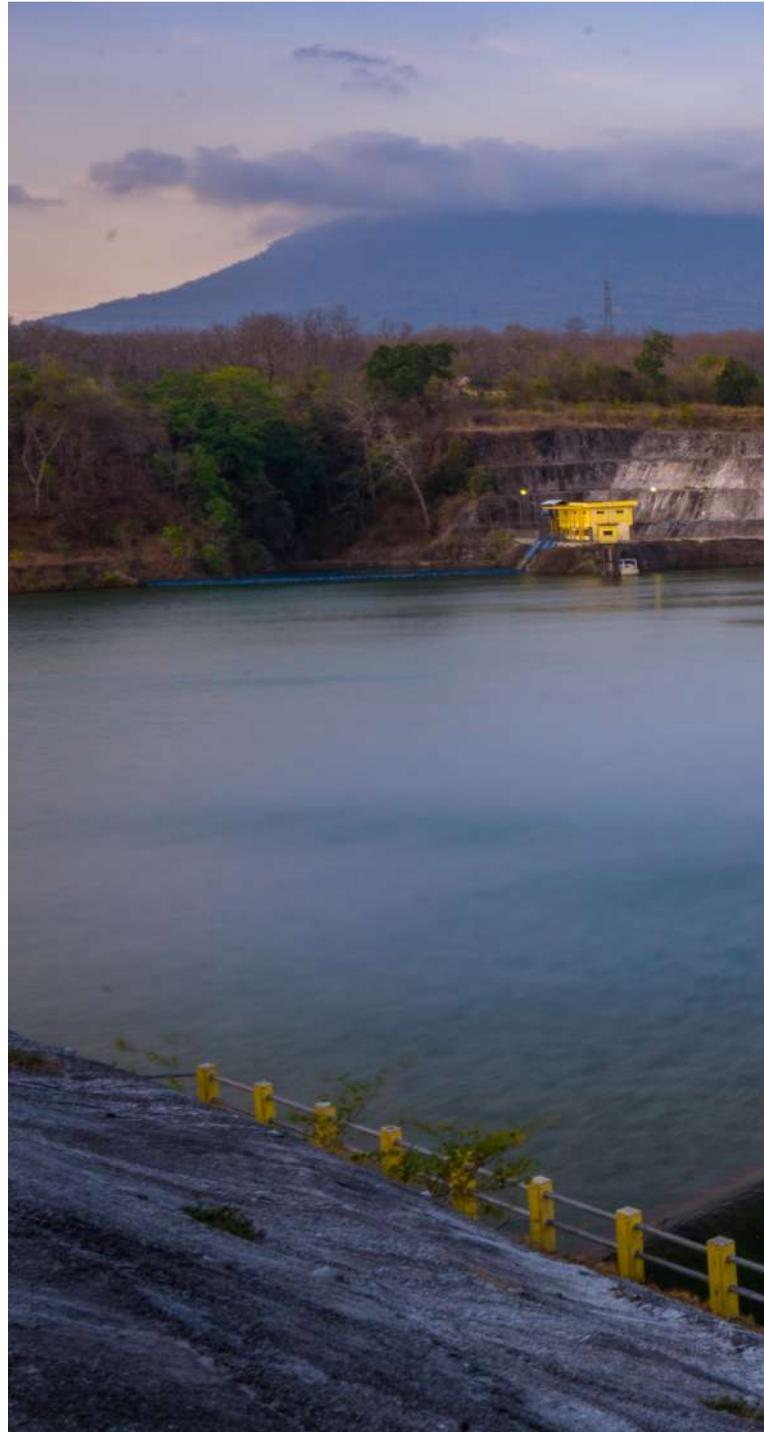


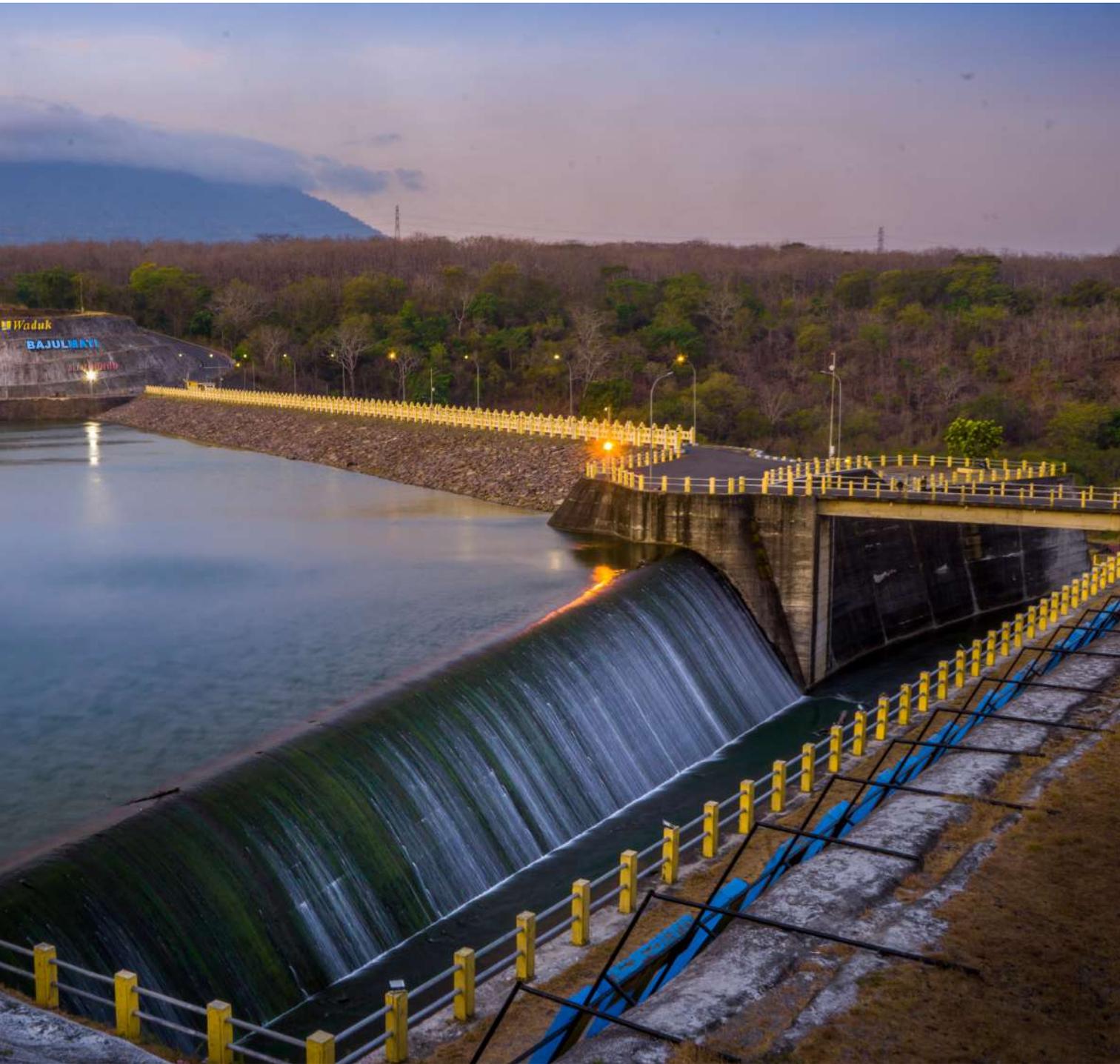
penilaian kinerja penyedia jasa dilakukan dengan berdasarkan pada hasil pemilihan penyedia melalui tender (pekerjaan pertama).

Untuk mengetahui pemenuhan batasan penyedia jasa yang telah ditunjuk melalui *repeat order*, telah tersedia Sistem Informasi *Repeat Order* (SiRO) yang digunakan di lingkup Kementerian PUPR.

Kriteria dan penilaian kinerja penyedia jasa dalam *repeat order* jasa konsultasi konstruksi dan jasa pekerjaan konstruksi yang dapat ditunjuk sebagai penyedia jasa *repeat order* meliputi:

- Penyedia jasa memiliki kinerja baik atau sangat baik untuk pekerjaan konstruksi kualifikasi usaha kecil dan menengah, serta sangat baik untuk kualifikasi usaha besar; dan
- Dalam hal penyedia jasa melakukan kerjasama operasi, dapat ditunjuk ulang sepanjang harus melakukan kerjasama operasi dengan penyedia jasa pekerjaan konstruksi dan *leadfirm* yang sama.





03

Bagi Agus Prabowo, e-katalog adalah primadona digitalisasi pengadaan barang dan jasa (PBJ). Apalagi aplikasi ini sudah ada sejak tahun 2012, sebelum lokapasar marak di Indonesia. Kehadiran e-katalog secara perlahan namun pasti mulai menggantikan tender skala kecil sampai menengah.

E-KATALOG MAKIN MENGGODA

“Waktu itu primadona pengadaan itu tender atau lelang. Kalau barang, jasa sudah ditender dan menang, udah jagoan. Padahal kami melihat keanehan di situ, karena barang yang ada di pasar pun ditender juga,” kata Agus yang pernah menjabat sebagai kepala Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah (LKPP) selama 4 tahun.

Agus mencontohkan pengadaan alat tulis kantor di Kementerian PUPR yang dulu dilakukan melalui tender. Padahal semua barang-barang itu ada di toko-toko alat tulis dengan harga yang lebih murah. “*Ngapain* ditender, dua kali kerjaan. Sudah hilang waktu, duitnya lebih mahal dan jadi bancakan,” ujar Agus yang saat ini menjadi staf khusus Menteri PUPR.

Kehadiran e-katalog juga menebas komponen biaya menyembunyikan, yang membuat suatu barang dijual dengan harga puluhan kali lipat. Agus mencontohkan harga *excavator* yang awalnya disembunyikan harganya. “Oleh karena itu kita memaksa membuka harga, supaya tidak disembunyikan. Itu *gak gampang lho* berani buka harga *tu*, masih bagus saya masih hidup sekarang,” ujar Agus.



“Dulu lewat tender bisa dua hingga tiga bulan, sekarang 10 menit selesai. Kita lihat e-katalog jaman sekarang. jembatan ada, perbaikan jalan ada, ini sesuatu yang tidak terbayangkan”

Agus Prabowo, 2023

”

Dia menyebutkan, e-katalog membuat proses jual beli makin mudah, cepat, dan terpercaya. “Dulu lewat *tender* bisa dua hingga tiga bulan, sekarang 10 menit selesai,” tegasnya.

Alhasil, e-katalog mendapat sambutan hangat dari para produsen, yang ingin segera memasarkan produknya di aplikasi gratis ini. Namun penolakan keras juga muncul dari sekelompok pihak yang selama ini sudah menikmati gurihnya kue tender barang dan jasa pemerintah.

Agus menyebutkan dirinya menghadapi aneka ‘*gebukan*’. Mulai dari tekanan politik hingga tudingan tidak memiliki dasar hukum sehingga tidak sah. “Mereka bencinya luar biasa itu. Mereka mendiskreditkan LKPP, menjelekkan saya, tidak tahu mekanisme pasar, tidak tahu aturan, tidak punya dasar hukum,” papar Agus. Tapi ibarat anjing menggonggong kafilah berlalu, e-katalog makin berkembang. Awalnya hanya memiliki segmen *internet service provider*, lalu mulai merambah ke alat kesehatan, angkutan umum massal, hingga jasa konstruksi. “Kita lihat e-katalog jaman sekarang. Bikin jembatan ada *lho*, perbaikan jalan ada *lho*, ini sesuatu yang tidak terbayangkan,” ujar Agus dengan nada puas.

E-katalog meski serupa lokapasar komersial umum, tapi juga tak sama. Pasalnya, e-katalog dimiliki lembaga pemerintah yang tidak boleh mengeruk untung. Alhasil, semua penyedia barang dan jasa tidak dipungut biaya sepeser pun untuk urusan administrasi atau lainnya. Nol rupiah, karena dibiayai oleh APBN. “Dulu saya pernah didatengin *Google* dan kita digoblokin, dalam arti kata ‘*You have done excellent job, but you didn’t take the money*,’” kenang Agus.

RAGAM ETALASE PUPR

Kementerian PUPR sejak Februari 2019 lalu telah melakukan kerja sama pengembangan e-katalog sektoral dengan LKPP. Agus bercerita, dia diminta langsung oleh Menteri Basuki untuk membantunya pada tahun 2018. Tugasnya dua yaitu membuat e-katalog sektor PUPR dan mengawasi penggunaannya di BP2JK.

Hingga Januari 2023 sudah ada 33 etalase sektor PUPR dengan lebih dari 20.000 produk. “Ada jembatan kabel, jembatan orang, jembatan gantung, alat *biotextile*, alat-alat berat ada semua. Harganya terpampang jelas di situ. Zaman dulu mana ada kayak gitu,” kata Agus.

PUPR saat ini tengah memproses satu etalase baru yaitu rumah susun, karena pembangunan rumah susun merupakan kebutuhan yang bersifat rutin atau berulang. Usulan etalase rumah susun ini terdiri dari dua tipe rumah susun kecil yakni Rumah Susun Barak Rembunai 2 Lantai dan Rumah Susun Barak Rembunai 3 Lantai.

Terkait dengan prosedur produsen membuka lapak baru di e-katalog, Agus menuturkan sebelumnya ada 9 tahap. Namun saat ini sudah terpankas menjadi 2 tahap. Hal ini terkait dengan target ambisius LKPP untuk mencetak 5 juta produk e-katalog pada tahun 2023 dengan nilai transaksi mencapai Rp 500 triliun.

DAMPINGI LINDUNGI PPK

Menurut Agus, pemangkasan menjadi 2 tahap memang membuat target ini bisa tercapai dengan cepat. Namun hal ini juga meningkatkan risiko kemahalan, kualitas rendah, dan peluang kongkalikong. Produsen bisa janji memasang harga sesuai kesepakatan dengan pembeli.

Selain itu, simplifikasi proses ini membuat tanggung jawab berpindah dari kepala LKPP ke PPK. "Tanggung jawab PPK, semakin besar, selain memilih produk juga wajib negosiasi, jadi subyek audit, dan rentan seandainya harga di luar lebih murah," papar Agus.

Karena itulah, untuk mengawasi sekaligus melindungi PPK dalam penggunaan e-katalog, Menteri PUPR mengeluarkan Surat Edaran No. 9 Tahun 2023. Agus menjelaskan SE 9/2023 ini mengatur prinsip kehati-hatian melalui dua hal. Pertama, pendampingan di lini persiapan.

Apabila nilai pakatnya kurang dari Rp15 miliar, maka tidak perlu ada pendampingan. Untuk paket senilai Rp15 miliar sampai Rp50 miliar, unit kepatuhan internal mendampingi PPK. Sedangkan untuk paket yang lebih besar dari Rp50 miliar, pendampingan dapat melibatkan Inspektorat Jenderal.

Kedua, penguatan dokumentasi di lini pelaksanaan. "Jadi PPK tu kalau di atas 15 M, harus dibantu tim teknis dan PPK harus punya dokumentasi pribadi, *print screen*, bisa *history lock*, *zoom* dan sebagainya ketika negosiasi, tidak semata-mata mengandalkan sistem dari LKPP," jelas Agus.

MISI, KENALI, AWASI

Agus menuturkan setidaknya ada tiga hal yang harus dijalankan untuk menjaga eksistensi e-katalog. Pertama, di level pemimpin, harus terbebas dari kepentingan politik dan memiliki jiwa *mission-driven*, bukan *rule-driven*. Ia mencontohkan aplikasi ojek *online* yang secara aturan tidak sesuai, tapi inovasi ini menyelesaikan masalah dan disambut hangat oleh publik.

Kedua, produk-produk yang dijual harus sesuai kebutuhan pembelinya. *Captive market* e-katalog memang lebih sempit dari lokapasar pada umumnya. "Contohnya, e-katalog PUPR itu isinya jembatan, preservasi jalan, alat berat. Pasti dibeli oleh PUPR, pusat maupun daerah," jelasnya.

Ketiga, pemanfaatan pengawasan publik untuk menjaga kualitas produk dan layanan. "Kalau ada harga terlalu mahal, lapor, kita koreksi. Kalau delivery system tidak beres, lapor, kita koreksi," tegasnya.



The screenshot displays the e-catalogue website interface. At the top, there is a navigation bar with the 'e-catalogue' logo, 'Etalase Produk', a search bar, and a 'Login' button. Below this is a main menu with links for 'Beranda', 'Pengumuman', 'Berita', 'Money', 'Unduh', 'Tanya Jawab', and 'Hubungi Kami'. The central banner features the 'LKPP' logo and the title 'Katalog Elektronik v.5.0'. Below the banner are several red buttons for product categories: 'Nasional', 'Lokal', 'Sektoral', 'UMKK', 'Inovasi', 'TKDN', 'BUMDes', and 'SNI'. A 'Pengumuman' section follows, with a 'Lihat Selengkapnya' button. The lower part of the image shows a product listing for 'Tanpa Merek Jembatan Rangka Baja Kelas A Bent...'. The listing includes technical drawings, a product name, manufacturer 'PT. Wijaya Karya Industri & Ko...', and pricing details: 'TKDN(%) : 58.39', 'BMP : n/a', and 'TKDN + BMP : 58.39'. The price is listed as IDR 6,304,679,164.00. A 'Bandingkan' button is present at the bottom of each product card.

Tampilan dashboard e-katalog

03

Dewi Chomistriana sudah kenyang berhadapan dengan sikap acuh tak acuh. Selama periode awal SIMPAN disosialisasikan, Dewi kerap tak digubris dan disepelekan.

SATU DATA PENGADAAN BARANG & JASA

“Banyak yang tidak menggubris karena kayaknya sepele, apa sih menginput data pengalaman. Kayaknya pekerjaan yang biasa-biasa aja, *ngapain sih diributin*,” kenang Dewi yang menjabat sebagai Sekretaris DJBK Kementerian PUPR.

Padahal aplikasi Sistem Informasi Manajemen Pengalaman (SIMPAN) mendapat penghargaan menempati peringkat kedua Pelatihan Kepemimpinan Nasional (PKN) 1 Tahun 2020. Aplikasi yang memuat data/dokumen dan informasi pengalaman penyedia jasa di sektor jasa konstruksi, dinilai bisa mengurangi *fraud* di pengadaan barang dan jasa.

Menurut Dewi, perjalanan SIMPAN memang tak semulus jalan tol. Butuh sekitar 2,5 tahun sejak sosialisasi hingga akhirnya SIMPAN dijadikan syarat wajib tender pada bulan April 2023.

“Banyak sekali alasannya, bukan karena sistemnya sulit diakses, bukan karena tidak *user-friendly* tapi ternyata penyedia jasa atau tenaga ahli itu tidak bisa menyediakan dokumen pendukung seperti kontrak dan referensi. Artinya data yang selama ini yang digunakan bisa jadi bodong,” papar Dewi.



Jejak digital juga membuat para penyedia jasa enggan untuk mengisi SIMPAN. Sebab data yang sudah ada aplikasi atau sistem sebelumnya seperti SIKI dan SPSE masih bisa diakses. "Item data itu pasti ada yang beririsan. Nah ini yang saya bilang jejak digital memang susah untuk dihapus, kecuali kalau ada pemutihan," jelas Dewi.

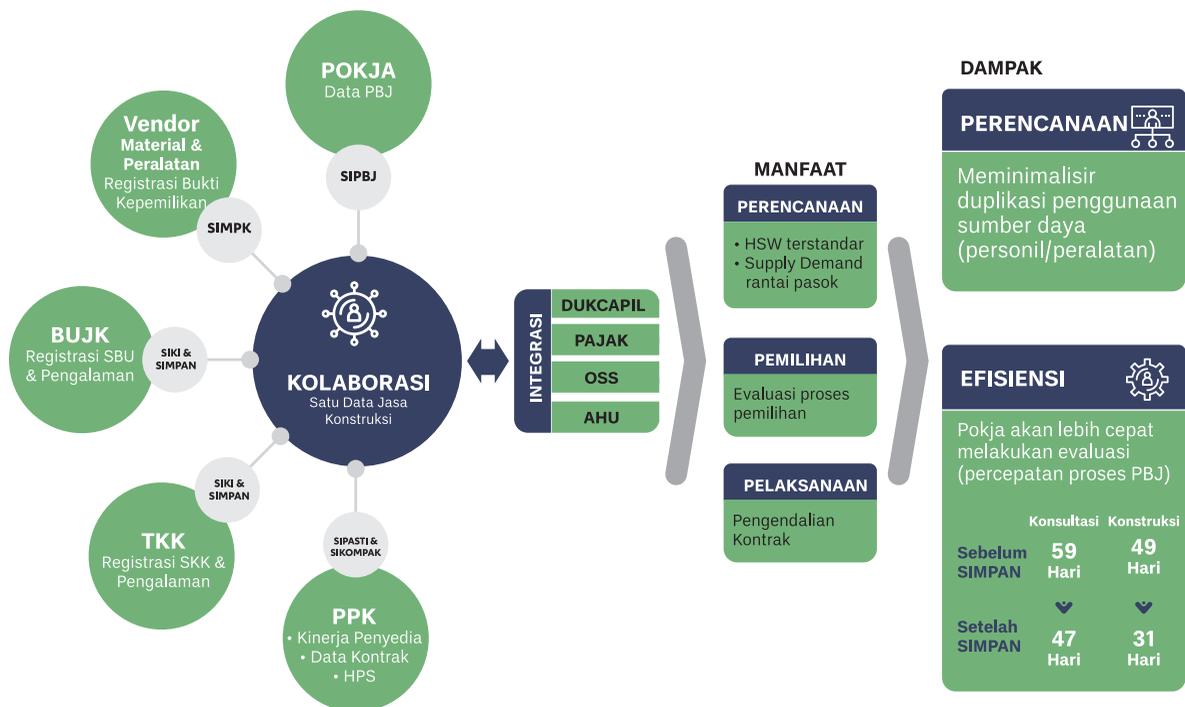
Karena resistensi tinggi, Dewi menyiasatinya dengan menarik data dari sistem-sistem yang ada sebelumnya, seperti SPSE untuk data tender dan e-monitoring serta SIKI untuk data pengalaman.

Namun muncul masalah baru. Data di ketiga sistem itu beda-beda untuk obyek yang sama.

Misalnya pengalaman si A tercatat 5 tahun di satu sistem, tapi di sistem lain tertulis 7 tahun dan 10 tahun.

Alhasil, Dewi memutuskan untuk memberikan opsi pada para penyedia jasa, memilih mana data pengalaman A yang akurat. "Mereka harus buktikan dengan bukti kontrak atau referensi. Setelah mereka milih satu, yang dua lainnya kami *take down*," tegas Dewi.

Saat ini enam aplikasi sudah tergabung menjadi satu dalam Sistem Informasi Jasa Konstruksi Terintegrasi (SIJKT) yaitu Sistem Informasi Konstruksi Indonesia (SIKI), Sistem Informasi Manajemen Peralatan Konstruksi (SIMPK), Sistem Informasi Manajemen Pengalaman



Kolaborasi dalam Pengisian Sistem Pendukung PBJ

(SIMPAN), Sistem Informasi Harga Perkiraan Sendiri Terintegrasi (SIPASTI), Sistem Informasi Pengadaan Barang dan Jasa (SIPBJ), dan Sistem Informasi Manajemen Kontrak dan Pengendalian Kontrak (SIKOMPAK). Ada sebagian data-data yang beririsan seperti NIK dan pengalaman penyedia jasa.

TERTATA DAN TERPERCAYA

Sejak adanya SIJKT, pendataan tenaga kerja konstruksi dan badan usaha makin tertata dan terpercaya keabsahan dokumennya. Sebelumnya, jumlah badan usaha hampir mencapai 144 ribu, menjadi 83.141 perusahaan. Sedangkan jumlah tenaga kerja, sebelumnya hampir 700 ribu orang, saat ini menjadi 335.133 orang terdiri dari 120.993 ribu tenaga ahli dan 214.140 tenaga terampil (Data SIKI LPJK, 5 September 2023).

Saat ini, sudah ada sekitar 54,4% tenaga ahli yang menginput data dalam SIMPAN. Sedangkan untuk badan usaha, masih sedikit, baru 11,5% perusahaan dari keseluruhan badan usaha jasa konstruksi di Indonesia (Data LPJK, 8 September 2023).

Dewi menjelaskan badan usaha kualifikasi kecil dan menengah yang jumlahnya mencapai 95%, masih kesulitan melakukan input data pengalaman ke SIMPAN. Sebab, umumnya mereka belum memiliki dokumen digital.

Untuk mengatasi problem ini, Dewi mengusulkan penerapan berbagi sistem. “*Sharing* sistem kayak Gojek. Jadi bagaimana kualifikasi kecil ini mengadopsi aplikasinya, tinggal pakai aja aplikasi yang disediakan oleh LPJK,” ujarnya.

Lebih jauh Dewi menjelaskan, proses verifikasi terhadap input data pengalaman di SIMPAN memakai prinsip *trust* dan *crowd control*. Selama penyedia jasa bisa mengunggah dokumen yang benar, ada data kontrak dan referensinya, maka bisa langsung tayang di SIMPAN.

Selanjutnya adalah *crowd control* dari masyarakat yang menemukan data palsu atau tidak benar. Mereka bisa langsung melaporkan ke LPJK, maksimal lima hari setelah data ditayangkan.

MERAYU UNOR ABCP

Tak hanya penyedia jasa, kekhawatiran juga muncul dari unor ABCP terkait pencapaian target pekerjaan. Kepentingan DJBK dengan kepentingan unor ABCP beda, mereka target *outputnya* infrastruktur harus cepet selesai tepat waktu tepat biaya. Sedangkan DJBK selaku pembina jasa konstruksi yang merapikan regulasi dan sistemnya. “Jadi mereka sudah zona nyaman, ini juga *nggak* ada kecelakaan kerja, aman-aman aja, *ngapain sih musti* diganggu *pake* itu,” jelas Dewi.

Untuk menyakinkan para unor, Dewi lalu memaparkan bagaimana SIMPAN bisa sangat membantu kerja pokja yang selama ini sangat rentan terhadap sanggah dan banding. Pokja harus melakukan evaluasi dalam waktu yang singkat di tengah tekanan tinggi untuk menjaga integritas.

Dengan menerapkan SIMPAN, kata Dewi, maka kerja pokja akan lebih cepat serta meminimalisir potensi sanggah akibat dokumen palsu tenaga ahli maupun badan usaha.



“

“Tender gagal, sanggah, sanggah banding, ujung-ujungnya itu hanya karena hal-hal yang sepele. Misalnya, pemalsuan sertifikat, pemalsuan pengalaman. Bisa kita selesaikan kalau data kita akurat, bisa dilihat oleh siapa saja, dan *real-time*”

Dewi Chomistriana, 2023

”

“Waktu itu, tender gagal, sanggah, sanggah banding, ujung-ujungnya itu hanya karena hal-hal yang sepele. Misalnya, pemalsuan sertifikat, pemalsuan pengalaman. Bisa kita selesaikan kalau data kita akurat, bisa dilihat oleh siapa saja, dan *real-time*,” kata Dewi yang pernah menjadi pokja pemilihan selama 10 tahun di Ditjen Cipta Karya.

Menurut Dewi, akurasi data pengalaman badan usaha dan tenaga kerja, mungkin masih dianggap sepele oleh banyak pihak. Namun dampaknya bisa sangat besar seperti menyebabkan terjadinya kecelakaan konstruksi. “Kalau pekerjaan kita dilakukan oleh badan usaha dan tenaga ahli yang tidak sesuai, resiko kegagalan konstruksi dan kecelakaan kerja menjadi sangat tinggi sekali,” jelas Dewi.

PAKAI YANG PASTI-PASTI SAJA

Selain soal pengalaman penyedia jasa, penyusunan Harga Perkiraan Sendiri (HPS) yang terstandarisasi menjadi hal krusial untuk mewujudkan PBJ yang bebas *fraud*, sekaligus bisa mengefisienkan paket-paket pekerjaan konstruksi. “SIPASTI merupakan satu hal yang sangat penting di Kementerian PUPR, karena SIPASTI mendorong seluruh unor teknis menyusun HPS tidak lagi secara manual, tapi secara elektronik, sehingga bisa di-sharing bersama,” kata Dewi.

Seperti halnya SIMPAN, perlu usaha lebih besar untuk menyosialisasikan SIPASTI pada unor ABCP. Apalagi sebelumnya tak jarang terjadi perbedaan HPS antara dua PPK dalam satu satker yang sama. “PPK A sama PPK B



untuk material yang sama dia bisa beda harga satuannya, *lucu kan?* Padahal untuk wilayah yang sama, untuk di provinsi yang sama ini bisa beda harga satuannya,” kata Dewi.

Selain itu, sebelumnya dalam proses tender paket pekerjaan, ada pemenang yang menawarkan 60% dari HPS. Lalu pekerjaan itu bisa selesai tepat waktu, dengan kualitas sesuai spek. Artinya, ada kemungkinan HPS yang terlalu tinggi alias tidak efisien. “Kalau kita dari awal sudah bisa mengefesiensikan HPS, PUPR bisa lebih banyak menghasilkan infrastruktur,” kata Dewi.

Masalahnya ketika kemudian SIPASTI diterapkan, lalu HPS turun dengan selisih besar, berarti para PPK berpotensi menghadapi masalah hukum, dituntut penyedia jasa karena kemahalan. Untuk mengatasi masalah ini, Dewi menyebutkan butuh komitmen penuh dari semua pimpinan di Kementerian PUPR. “Oke kita perbaiki sama-sama, kalian kami lindungi, yang *kemaren* ya sudah. Kita sekarang melihat ke depan,” ujar Dewi.

Selain itu, perlu dukungan dari KPK hingga Kemenkeu untuk melindungi para PPK dari jeratan hukum untuk PBJ sebelum penerapan SIPASTI.

Apalagi KPK juga menjadi pihak yang mendorong pemberlakuan SIPASTI sejak awal tahun 2023. Pada awalnya hanya 10 paket pekerjaan dari tiap unor yang wajib memakai SIPASTI. Tahun 2024, semua paket proyek harus memakai aplikasi SIPASTI dalam penyusunan HPS.

KERJA BERSAMA PERKAYA DATA

Payung hukum digitalisasi PBJ di level nasional, sebenarnya sudah lengkap. Namun, menurut Dewi, dalam implementasi di level kementerian, masih belum sepenuhnya mulus. Masih perlu kerja bersama semua pihak. “Kalau digitalisasi harus kerja *sharing*, *gak* bisa sendiri-sendiri,” kata Dewi.

Selain itu yang tidak kalah penting dari piranti teknologi informasi adalah perlunya perubahan *mindset*, perilaku, dan budaya organisasi. Karena itu perlu mengubah pola pikir agar sejalan dengan perkembangan cepat teknologi, sehingga piranti pun bisa diperbarui *tiap* saat.

Dewi mencontohkan aplikasi Sistem Informasi Kinerja Penyedia (SIKAP) yang sampai saat ini masih minim pengisian ratingnya. Sebab mayoritas PPK belum memiliki kebiasaan untuk mengisi rating untuk penyedia jasa. “Jadi wadahnya udah ada. Kekayaan isi wadah ada di input datanya. Tapi pada *gak* ngisi. Akhirnya saat kita mau melakukan *repeat order* penunjukkan langsung, *gak* ada yang *ngasih* bintang, ya sama aja,” kata Dewi.

Dewi mengharap para PPK bisa perlahan-lahan mengubah *mindset*. Salah satunya dengan menerapkan asas kesetaraan antara pengguna dan penyedia jasa. Si pengguna jasa sudah terbantu penyelesaian pekerjaannya oleh penyedia jasa. Nah sepatutnya pengguna jasa membantu penyedia dengan memberikan rating yang bagus agar bisa dipakai referensi untuk mengikuti tender selanjutnya.





03

“*Fraud PBJ is my risk appetite*”

INOVASI REGULASI PBJ

Ucapan Menteri PUPR Basuki Hadimuljono sering terngiang di telinga Staf Khusus Menteri PUPR Binsar H Simanjuntak. Sejak membantu Basuki tahun 2018 sampai kini, Binsar kerap kali mendengar pernyataan ini dari Basuki. “*My risk appetite* itu artinya bahwa beliau sangat sadar tingkat risiko PBJ sangat luar biasa,” ujar Binsar.

Selama puluhan tahun, titik rawan timbulnya *fraud* dalam pengadaan barang dan jasa sudah muncul sejak tahap persiapan PBJ, lalu pada tahap pemilihan penyedia barang/jasa, hingga pelaksanaan kontrak. Risiko-risiko *fraud* ini dimitigasi dengan munculnya 9 strategi mencegah penyimpangan di PBJ. Selain itu, lanjut Binsar, ada *four big no's* dari Basuki yaitu: *no bribery, no kickback, no gift, no luxurious lifestyle*.

Menurut Indro Pantja Pramodo, Direktur Pengembangan Jasa Konstruksi DJBK, pelaksanaan 9 Strategi juga memuat inovasi-inovasi yang sudah dilakukan dalam regulasi PBJ. Serangkaian inovasi ini meliputi penerapan *design and build (DB)*, *repeat order (RO)*, hingga Sistem Informasi Jasa Konstruksi Terintegrasi (SIJKT).

Salah satunya, lanjut Indro, adalah SIMPAN yang tujuannya mempercepat dan lebih akuntabel. Karena dengan SIMPAN, proses klarifikasi yang banyak menyita waktu pokja bisa dipangkas. “SIMPAN itu sistemnya *crowd control*, kalau ada satu orang yang bisa membuktikan pengalaman itu tidak benar, semua orang juga langsung tahu, jadi lebih akuntabel,” kata Indro.





“Fraud PBJ is my risk appetite”

Basuki Hadimuljono, 2018



ATURAN SELARAS ACUAN PAS

Indro menyebutkan pembuatan regulasi PBJ juga membutuhkan kehati-hatian serta keselarasan dengan peraturan hukum di atasnya maupun peraturan terkait lain. Indro menceritakan pengalamannya saat membuat Permen 7/2020 yang mengubah segmentasi pasar badan usaha dengan semangat pemberdayaan usaha mikro kecil dan koperasi.

Saat itu segmentasi pasar yang mengacu pada Perpres 16 Tahun 2018 terbagi menjadi kecil yaitu dibawah Rp2,5 miliar, menengah yaitu senilai Rp2,5 miliar sampai Rp50 miliar, dan besar diatas Rp50 miliar.

Pada Permen 7 Tahun 2020, segmentasi diubah menjadi dibawah Rp10 miliar untuk klasifikasi kecil, Rp10 miliar sampai Rp50 miliar untuk menengah, dan tetap sama untuk klasifikasi besar. “Kami perluas si kecil ini, dari 2,5 sampai 10, jadi pasar mereka membesar 4 kali lipat,” ujar Indro.

Aturan ini menuai protes dari asosiasi badan usaha. Mereka khawatir pembesaran pasar si kecil akan membuat badan usaha kelas menengah menurunkan klasifikasi usahanya menjadi kecil. Akibatnya si kecil kalah bersaing

dan hancur oleh kehadiran si menengah yang punya modal dan pengalaman lebih mumpuni.

Mereka pun mengajukan uji material ke Mahkamah Konstitusi. Hasilnya, Permen 7/2020 dinyatakan bertentangan dengan Perpres 16/2018. Aturan ini harus diubah dalam waktu 90 hari.

Indro dan tim mau tak mau harus menyingingkan lengan baju berpacu dengan waktu membuat permen baru. Bekerja lembur sampai malam hingga akhir pekan pun *dilakoni*. Hasilnya, Permen PUPR No. 14 Tahun 2021 yang memiliki 5.000 halaman selesai dibuat sebagai pengganti Permen 7/2020.

Namun, selang beberapa bulan setelah Permen 14/2021 selesai disebut, muncul Perpres No. 12 tahun 2021 sebagai pengganti Perpres No. 16 Tahun 2018. Dalam perpres baru, klasifikasi di kecil malah melonjak menjadi dibawah Rp15 miliar.

Perpres baru ini membuat Permen 14 yang susah payah dibuat, hanya seumur jagung. “Tapi ya *nggak* apa-apa, karena itu kan dari pimpinan. Memang syarat tata kelola komunitas harus seperti itu, ada lembaga yang melakukan pembinaan secara nasional seperti LKPP,” kata Indro.



Keberadaan Perpres 12/2021 juga mengukuhkan secara substansial perubahan klasifikasi yang dibuat Kementerian PUPR melalui Permen 7/2020 sudah tepat. “Artinya secara kondisi lapangan, harusnya sudah naik kan. Tapi waktu itu *kebentur* aturan yang masih berlaku. Revisi kami sudah benar sebenarnya. Tantangan kita buat aturan ya, harus lihat aturan-aturan yang lain juga, bertentangan *nggak* dengan aturan-aturan lainnya,” papar Indro.

REGULASI SAAT SEMUA SERBA CEPAT

Fani Dhuha—Kepala BP2JK Wilayah Kepulauan Riau yang pernah menjadi staf di Direktorat Pengembangan Jasa Konstruksi—menuturkan pembuatan regulasi PBJ seringkali berpacu dengan waktu. Salah satu contohnya saat menyusun regulasi terkait dengan pembangunan Ibu Kota Nusantara tahap pertama. Sebagai regulator, pihaknya harus memastikan aturan yang dibuat bisa menjamin proses PBJ berlangsung secara cepat dan efisien, namun tetap transparan serta bersih dari penyimpangan. “Kami *musti pintar* ngatur waktunya, *pinter* juga melihat efektivitas substansi atau kontennya,” ujar Fani.

Misalnya untuk pembangunan IKN, regulasi yang dibuat tidak boleh terlalu longgar, sehingga penyedia jasa senang tapi pengguna jasa merasa susah. Sebaliknya aturan juga tidak terlalu ketat dan sulit persyaratannya.

“Jadi kami punya tantangan tersendiri itu, walaupun belum tentu *everyone is happy*. Karena apabila aturan keluar, pasti ada yang pro ada yang kontra, yang pro pasti diuntungkan, yang kontra merasa tidak diuntungkan atau tidak siap,” ujar Fani.

Pihaknya juga harus siap dikejar, siap mental, dan harus memahami beragam perspektif dari tiap-tiap pemangku kepentingan.

TANPA KLARIFIKASI MASA PANDEMI

Indro menyebutkan peraturan terkait PBJ tak hanya menghadapi tantangan dari pihak luar, tetapi juga dari dalam. Misalnya suara-suara keberatan dari PPK pada Permen 14 yang diterbitkan pada masa pandemi Covid-19. Beleid ini menghapuskan klarifikasi di lapangan dalam proses tender/lelang akibat pembatasan mobilitas.

“Ini kan berdampak pada PPK, terus bagaimana kami meyakini alat yang ditawarkan tersebut masih layak untuk digunakan?” ujar Indro menirukan salah satu keberatan dari PPK.

PPK menganggap penilaian hanya dari dokumen saja, membuat PPK memiliki risiko tinggi dalam menentukan apakah si penyedia jasa mampu bekerja di lapangan. Sedangkan dari sisi Indro, penghapusan klarifikasi di lapangan ini justru bisa meminimalkan potensi penyimpangan karena tidak ada pertemuan fisik antara penyedia jasa dengan Pokja dan PPK.

KRING KRING CUSTOMER SERVICE

DJBK tak hanya memroduksi peraturan PBJ. Tak jarang mereka juga harus melayani sederet telepon hingga pesan dari para pemangku kepentingan lain. Bak petugas *customer service*, Indro, Fani, dan Kiki Patricia, pun harus siap merespon konsultasi, pertanyaan, bahkan protes yang masuk ke ponsel mereka.





“Karena aturan PBJ digunakan oleh banyak orang, posisi kita jadi banyak kenalan orang daerah. *Handphone* Kiki itu pasti ada aja yang konsultasi dan *nanya-nanyalah*, dari provinsi-provinsi,” ujar Indro sembari tertawa.

Kiki menceritakan biasanya pihak yang bertanya, langsung mengirim pertanyaan ke tiga orang sekaligus. Dia menduga tujuannya untuk mendapatkan jawaban pembandingan yang bisa dipakai untuk pembenaran. “Kami respon satu-satu. Biasanya satu orang yang *nanya* ke saya, terus *nanya* ke Fani juga, *nanya* ke Pak Indro juga,” jelas Kiki yang merupakan salah satu staf di Direktorat Pengembangan Jasa Konstruksi.

Menurut Indro, mereka tetap harus memberikan respon, meskipun mereka belum memiliki jawaban atau solusi atas pertanyaan yang diterima. “Paling kami jawab, ‘*wah* ini belum diatur, terima kasih telah menghubungi kami,’” kata Indro.

Menurut Kiki dan Indro, pihaknya juga *acapkali* mendapatkan masukan dari proses interaksi selama menjadi ‘petugas *customer service*’. “Jadi kita banyak dapat masukan-masukan juga dari kasus-kasus di lapangan tersebut. Ada aja setiap hari, hal-hal baru yang *gak* terpikir sebelumnya,” kata Indro.





Kementerian PUPR menerima anugerah KPPU Award 2023 (16-2-23)



Kementerian PUPR mendapat penghargaan nilai transaksi e-Purchasing terbesar tahun 2023 (3-8-23)





Kementerian PUPR mendapat penghargaan (7-11-2023) di bidang PBJ sebagai juara I Kementerian dengan belanja PDN terbesar dan juara I Kementerian dengan belanja UMKK terbesar



RAKORNAS
PENGADAAN
2023



TRANSFORMASI PENGADAAN
UNTUK INDONESIA MAJU

Jakarta, 7 - 11 November 2023



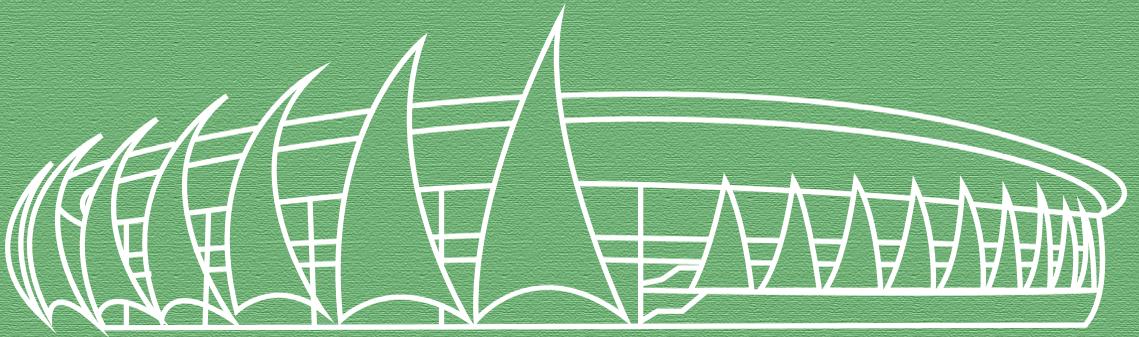


04

**BELAJAR DARI KASUS
KECELAKAAN KONSTRUKSI**

.....
**MITIGASI KECELAKAAN
KONSTRUKSI**

.....
**KONSTRUKSI
BERKELANJUTAN
DI IBUKOTA NUSANTARA**



04

Boooooom....

Suara menggelegar memecah keheningan dini hari di sisi *fly over* Jalan Gubernur Haji Bastari, Jakabaring, Palembang. Selongsong kotak baja bantalan rel untuk ruas P672 jatuh menimpa empat rumah dan ruko warga. Genteng dan dinding rumah dan ruko itu seketika hancur berserakan.

BELAJAR DARI KASUS KECELAKAAN KONSTRUKSI

Dua belalai *crane* berwarna hijau juga patah bersamaan dengan ambruknya kotak baja seberat puluhan ton itu. Sedangkan badan dua *crane* pengangkat kotak baja itu terlihat terjungkit dan tergeser dari jalurnya.

Dua operator *crane* dari PT Waskita Karya, selamat, dan bergegas keluar. Lalu bersama puluhan pekerja lainnya berlari menuju rumah warga yang tertimpa pelat besi. Berupaya sesegera mungkin memberikan pertolongan.

Tercatat ada tujuh penghuni rumah dan ruko yang terluka. Syukurlah, semua pulih setelah mendapatkan perawatan di RS Muhammadiyah Palembang selama beberapa hari.

Insiden di zona lima proyek pembangunan *Light Rail Transit* (LRT) Palembang terjadi pada Selasa, 1 Agustus 2017 pukul 02.55 pagi ini, mengawali rentetan kecelakaan konstruksi yang terjadi sepanjang periode 2017 hingga 2018.





Kecelakaan Konstruksi Fly Over LRT Palembang (Selasa, 1 Agustus 2017)

Syarif Burhanuddin, Direktur Jenderal Bina Konstruksi Kementerian PUPR periode 2017-2020, menyebutkan kecelakaan konstruksi memang sering terjadi pada *shift* tengah malam atau akhir pekan. "Dan itu beruntun, awalnya dari Palembang dulu yang LRT, lalu berlanjut ke Jawa termasuk Jakarta," ujar pria yang akrab dipanggil Cali ini.

Lantas mengapa kecelakaan beruntun baru dimulai tahun 2017? Cali menjelaskan program percepatan infrastruktur dimulai tahun 2015. Pemerintah mencanangkan target pembangunan 1.000 proyek infrastruktur selama lima tahun, termasuk konstruksi layang seperti jalan tol dan rel kereta api. Besarnya target pembangunan infrastruktur yang juga dibatasi tenggat waktu penyelesaian, membutuhkan rantai pasok yang mumpuni baik material, peralatan berat hingga sumber daya manusia.

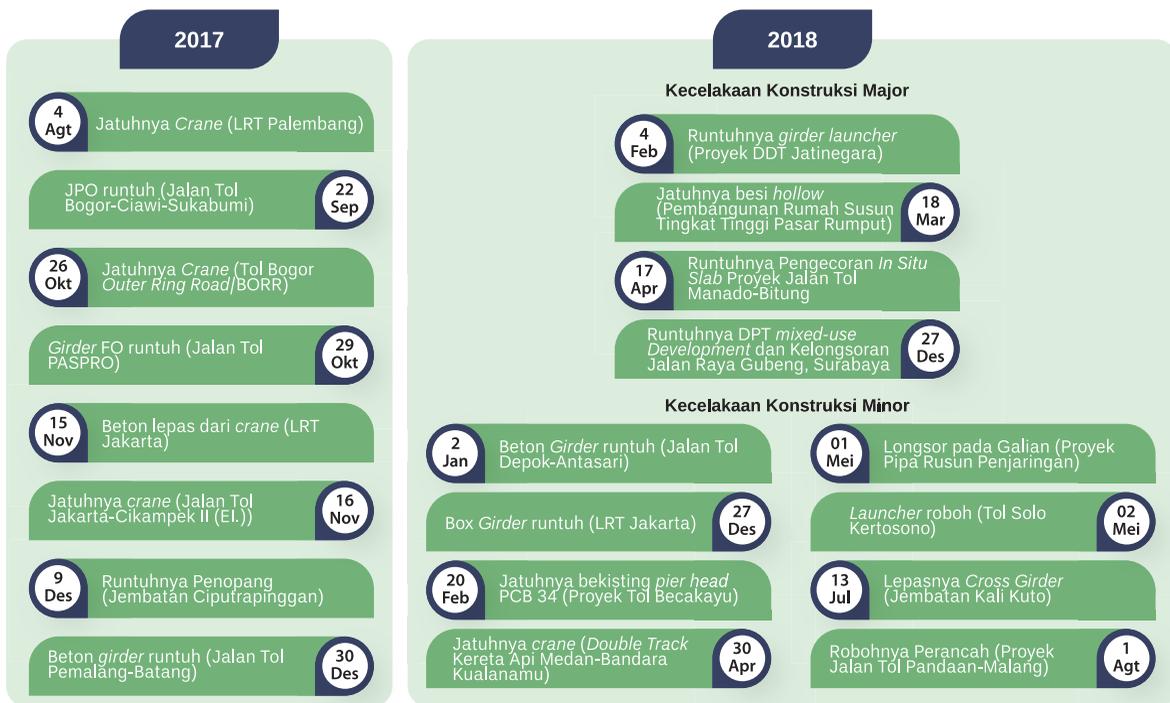
Tahun 2016, rata-rata proyek layang tersebut masih dalam tahap pembebasan lahan dan pembangunan pondasi. Saat berganti ke tahun 2017, mulai ada percepatan pembangunan

dengan penambahan orang, alat-alatnya, dan teknologi. Seharusnya, kata Cali, ada penambahan *shift* tenaga kerja dan pengawas untuk menjaga kualitas serta menurunkan risiko kecelakaan karena kelelahan. "Dalam pembangunan *elevated* ini butuh ketelitian. Kalau terburu-buru dan kurang tenaga kerja, pasti alami kelelahan, yang memicu kecelakaan," jelas Cali.

Memasuki tahun 2018, kecelakaan konstruksi terus terjadi, bahkan hingga memakan korban jiwa. Misalnya keruntuhan pengecoran *in situ slab* pada proyek pembangunan tol Bitung-Manado pada 17 April 2018 yang menyebabkan dua pekerjanya meninggal. Cali yang datang menyelidiki ke lokasi menyimpulkan penyebab utamanya adalah ketiadaan pengawasan dan kurangnya kompetensi pekerja. "Sesuai SOP, harusnya dua kali cor. Pengecoran kedua seharusnya menunggu pengecoran pertama kering, supaya kuat penahan di sisi bawah. Karena tidak ada pengawas, dan mau cepat-cepat, maka dicor sampai *full* ketinggiannya. Akhirnya penahannya itu tidak kuat dan runtuh," jelas Cali.



Penyelidikan Proyek Tol Bitung-Manado (17 April 2018)



Data Kecelakaan Konstruksi dan Kegagalan Bangunan 2017-2018

Selama kurun waktu dua tahun itu, Komite Keselamatan Konstruksi (K2) mencatat ada 20

kasus kecelakaan konstruksi dan kegagalan bangunan.



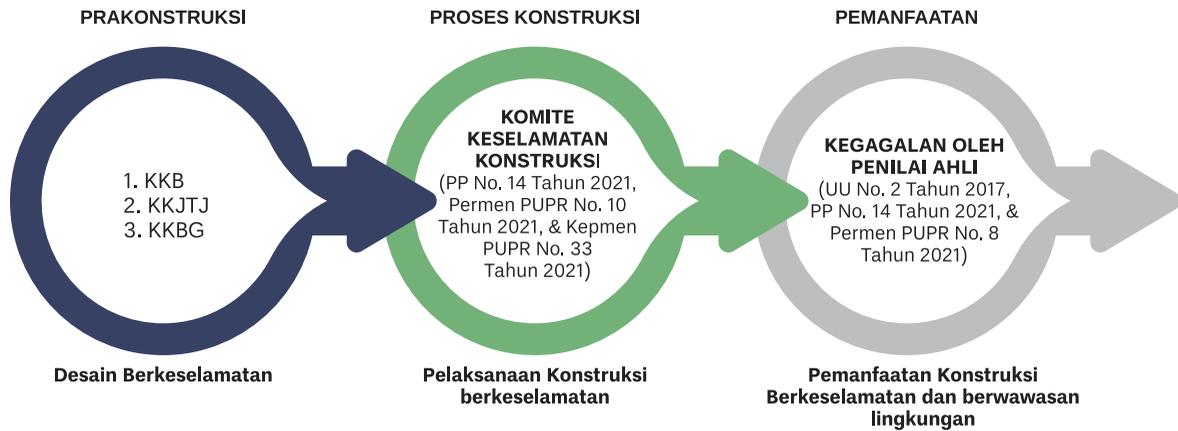


Kecelakaan konstruksi dan kegagalan bangunan:
 (a) Tol Bocimi, 22/9/2017; (b) Proyek Double Track Jatinegara, 4/2/2018; (c) Tol Desari, 2/1/2018;
 (d) LRT Jakarta, 23/1/2018; (e) Underpass Bandara Soekarno-Hatta, 5/2/2018; (f) Tol Becakayu, 20/10/2018

Menurut Kimron Manik, Direktur Keberlanjutan Konstruksi Direktorat Jenderal Bina Konstruksi Kementerian PUPR, kecelakaan konstruksi adalah suatu kejadian akibat kelalaian pada tahap Pekerjaan Konstruksi karena

tidak terpenuhinya Standar Keamanan, Keselamatan, Kesehatan dan Keberlanjutan yang mengakibatkan kehilangan harta benda, waktu kerja, kematian, cacat tetap dan/atau kerusakan lingkungan.





- KKB = Komisi Keamanan Bendungan (Permen PUPR No. 27/PRT/M/2015 & Kepmen PUPR No. 1320/KPTS/M/2020);
- KKJTJ = Komisi Keamanan Jembatan dan Terowongan Jalan (Permen PUPR No. 41/PRT/M/2015 & Kepmen PUPR No. 1003/KPTS/M/2019);
- KKBG = Komite Keselamatan Bangunan Gedung (Kepmen PUPR No. 93/KPTS/M/2019).

Posisi Komite K2 dalam Pekerjaan Konstruksi

“Komite K2 itu seperti KNKT yang ditambah dengan fungsi pembinaan. Jadi, dengan keberadaan komite-komite sebelumnya, maka seharusnya kecelakaan sudah tidak terjadi lagi,” ujar Herry.

Menurut Cali, berdasarkan hasil pemantauan dan investigasi Komite K2 selama masa kepemimpinannya, tak jarang kecelakaan fatal terjadi karena hal-hal sederhana. “Seperti yang di Rusun Pasar Rumput, jaring pengaman nggak dipasang, sehingga ada material yang jatuh dari lantai 10, menimpa seorang ibu yang sedang belanja di pasar di area belakang rusun, meninggal, kena di kepala,” katanya.

Temuan Komite K2 lainnya adalah mayoritas kecelakaan konstruksi ini terjadi pada waktu lembur dan pada hari libur, karena minimnya peran dan tanggung jawab dari konsultan pengawas, dan kelelahan kondisi fisik pekerja

yang kurang fit. Kasus jatuhnya crane dalam proyek pembangunan jalan tol Jakarta-Cikampek II (*elevated*) oleh Waskita Karya tanggal 16 November 2017 menjadi contoh kecelakaan yang penyebab utamanya kelelahan.

Terkait dengan publikasi, berbeda dengan KNKT, hasil investigasi dan rekomendasi Komite K2 tidak dipublikasikan secara terbuka ke masyarakat. Meski dalam beberapa kasus, hasil rekomendasi Komite K2 yang disampaikan ke Menteri PUPR, dapat diumumkan dan menjadi konsumsi publik.

DITAKUTI DAN DITOLAK BERKALI-KALI

Selama menjalankan tugasnya, beberapa anggota Komite K2 mengalami serangkaian kejadian menarik dan tak terlupakan. Lihat saja pengalaman Paulus Kuniawan, salah satu anggota Komite K2 saat menginspeksi



Jakarta

KECELAKAAN PROYEK RUSUN PASAR RUMPUT

Proyek Pengerjaan Rumah Susun Dihentikan Sementara untuk Investigasi

Berita nasional kecelakaan Rusun Pasar Rumpit



BEKASI, JAWA BARAT

KOMPAS
PETANG

"CRANE" JATUH DI TOL JAKARTA-CIKAMPEK MULAI DIPINDAHKAN

Kejadian crane ambruk pada Proyek Tol Jakarta-Cikampek (16 November 2017)





kecelakaan beruntun di proyek Kereta Cepat Indonesia Cina (KCIC) pada tahun 2019. Saat pertama kali datang pada tanggal 22 Oktober 2019 ke lokasi kecelakaan di area Padalarang, Paulus disambut dengan ketakutan dan upaya untuk menutupi situasi.

Saat itu terjadi insiden terbakarnya pipa bensin Pertamina akibat pengeboran oleh KCIC yang menewaskan operator bor dengan kewarganegaraan asing. "Takutnya bukan main mereka itu KCIC, dikira mau menyelidiki dan sebagainya untuk memberikan *punishment*. Padahal yang kita berikan adalah rekomendasi agar jangan sampai terjadi kecelakaan konstruksi dan kegagalan bangunan," jelas Paulus.

Pada saat sidang pertama dengan Komite K2, pihak KCIC berkilah jika bukan bor mereka yang membuat pipa bensin Pertamina bocor dan terbakar. Mereka menuding adanya pembakaran sampah di area pengeboran, yang kemudian memicu kebakaran pipa. Pada akhirnya mereka tak bisa mengelak saat Komite K2 menyampaikan fakta serpihan mata bor KCIC ditemukan ada di pipa bensin yang terbakar.

Selang sebulan, Paulus kembali menyelidiki kasus KCIC. Kali ini karena pembangunan terowongan sepanjang 1.300 km yang dilakukan KCIC membuat puluhan rumah di atasnya rusak berat dan ringan. Komite K2 menemukan kesalahan teknik pembangunan terowongan yang abai pada struktur batuan lempung di area tersebut.



Kebakaran pipa minyak PT Pertamina di proyek KCIC (22 Oktober 2019)



Batuan lempung memiliki sifat muai dan susut yang tinggi, sehingga bisa menimbulkan penurunan tanah di atas terowongan. Nah, karena itu seharusnya pembangunan terowongan dilakukan secara bertahap, tidak sekaligus langsung 150 meter. Selain itu mata bor harus memakai *stillrate* dengan *convic lining*. Komite K2 menyarankan agar KCIC memberikan progres pembangunan terowongan per meter dan tidak buru-buru ingin menyelesaikan proyeknya.

Paulus mengakui jika kinerja para kontraktor asing seringkali lebih cepat daripada yang lokal. Mereka bisa menyelesaikan pekerjaan dua kali lebih cepat, yang lokal butuh 6 hari, yang asing hanya 3 hari. "Semangatnya memang besar, di samping itu mereka kerja di luar negeri, pasti dapat bonus kalau kerja lebih cepat, nah itu dorong kerja cepat," jelas Paulus.

Kegigihan Paulus berbuah manis. Rekomendasi Komite K2 dipatuhi, dan setelah itu sampai sekarang, pihak KCIC rajin meminta pendampingan dari Komite K2.

Selain di KCIC, penolakan keras juga dialami Paulus saat datang ke lokasi kecelakaan di PLTA Batangtoru di Sumatera Utara yang menewaskan 13 pekerja. "Mereka menolak kedatangan kita, dengan alasan punya *security* sendiri serta sudah diamankan dengan polisi," ujarnya sembari menambahkan pada akhirnya Komite K2 tetap bisa masuk ke lokasi karena permintaan polisi.

Tindakan defensif dan upaya menutupi dari kontraktor lapangan saat menghadapi tim Komite K2 juga dialami Herry Vaza dalam insiden balok tergelincir di Proyek Kayu Agung – Palembang – Betung pada awal tahun 2023. Dalam beberapa kali pertemuan untuk pencarian data dan mencari penyebab, pihak kontraktor defensif karena merasa sudah memakai tim ahli akademisi saat pemasangan balok.

Sementara dari hasil penyelidikan Komite K2, terindikasi ada barang yang semestinya *digrouting*, tapi tidak dilakukan. Sehingga dandanannya licin dan tergelincir. "Kami minta



Kerusakan rumah akibat pembangunan terowongan Proyek KCIC



mereka bikin *mock up*, dengan mengasarkan yang licin tadi, dan sukses tidak tergelincir,” kata Herry dengan nada puas.

Penolakan juga dialami anggota Komite K2 Kimron Manik saat datang ke Universitas Bunda Mulia karena jatuhnya *bucket cor* seberat dua ton yang menewaskan 2 pekerja dan melukai 2 pekerja lain. “Saat kita datang, satpamnya tidak *welcome*. Mereka beralasan karena sudah ada polisi sebelumnya,” cerita Kimron.

Pada akhirnya mereka bisa ikut menginvestigasi kecelakaan kerja yang terjadi 19 Maret 2022. Lalu pihak kontraktor meminta maaf atas penolakan yang pernah terjadi.

Penolakan keras di lapangan, kata Paulus, umumnya mereka hadapi pada proyek-proyek yang dikerjakan oleh lintas K/L dan swasta. “Ada juga yang di Serpong. Kita mau masuk, gak boleh sama *security*, atas perintah *project manager*. Kita dianggap seperti polisi. Mereka lihat kita takut, kita padahal ingin cari jalan terbaik supaya tidak terjadi lagi,” tuturnya.

Menurut Cali untuk mengatasi resistensi semacam ini, mereka mencoba untuk menghubungi terlebih dahulu K/L yang bersangkutan sebelum turun ke lapangan. Rata-rata resistensi terjadi karena para pelaksana proyek takut dituduh sebagai pihak yang bersalah dan kena pidana. “Untuk penyelidikan, olah TKP, dan uji forensik, itu ranahnya polisi. Sedangkan kami panggil mereka untuk kumpulin data,” ujar Cali.

Terkait dengan kelancaran pelaksanaan tugas di lapangan, menurut Paulus, Komite K2 membutuhkan asupan dana yang mencukupi untuk melakukan investigasi, pendampingan,

serta sosialisasi. Menurutnya, sosialisasi penting dilakukan utamanya ke lintas K/L dan pihak swasta. “Kita memberi pembelajaran, karena Komite K2 dibentuk di PUPR agar semua pembangunan infrastruktur yang *on-going* ini terselesaikan dengan aman dan tidak memberikan dampak di masa depan, tapi juga berkelanjutan,” papar Paulus.

Selain itu, menurut Kimron, idealnya Komite K2 tidak hanya menjadi pemadam kebakaran, yang baru dipanggil setelah ada kejadian. Semakin banyak proyek yang mendapatkan pendampingan dari Komite K2 sejak awal pengerjaan, semakin rendah risiko kecelakaannya. “Setiap proyek yang didampingi terlebih dahulu, hampir 100% proses pelaksanaannya berjalan mulus. Sedangkan banyak yang terjadi kecelakaan karena dia *nggak* minta pendampingan kita. Mungkin mereka merasa pede, mampu, lalu terjadilah kecelakaan,” katanya.

MATA-MATA DI MANA-MANA

Sekuat apapun usaha menutupi kasus, tetap takluk pada kekuatan media sosial. Inilah yang sering terjadi pada kasus kecelakaan konstruksi di Indonesia. “Pernah kejadian di tempat terpencil, yang merekam teman sendiri, lalu di-*share*, sehingga sampai juga ke kita di Komite K2,” ujar Kimron.

Dia mengakui, salah satu dampak positif media sosial adalah kemampuannya menjalankan fungsi pengawasan publik (*crowd control*). Sebab masih sulit jika mengandalkan laporan sukarela dari para pihak yang terlibat dalam kecelakaan konstruksi. Alhasil Komite K2 acap kali menerima laporan dari para pihak karena sudah terlanjur viral di media sosial.



Kimron mencontohkan kejadian jatuhnya *girder* besi di Jalan Tol Dalam Kota pada tahun 2021 saat masih pandemi Covid-19. Peristiwa ini menyebabkan satu pekerja meninggal akibat tertimpa *girder* besi itu. “Kejadiannya diketahui dari medsos duluan. Kontraktor tahunya juga dari medsos, bukan laporan dari anak buahnya,” cerita Kimron.

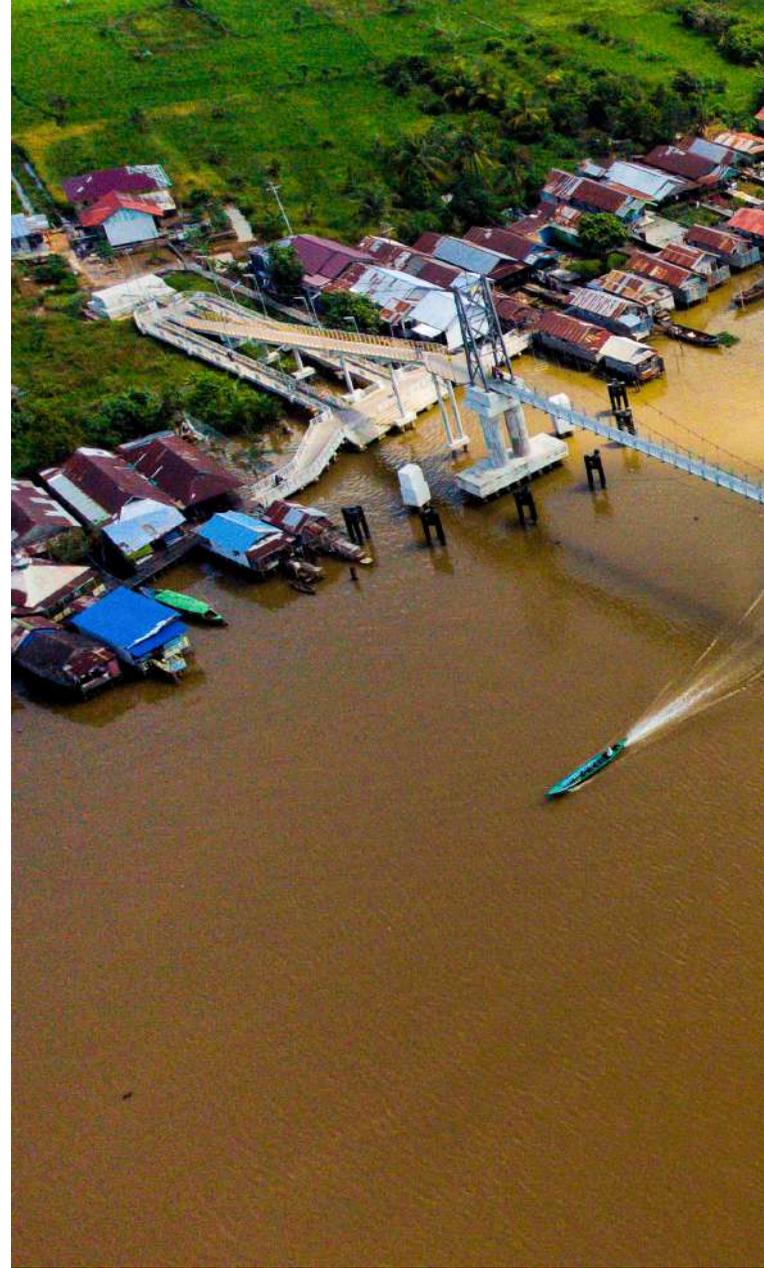
Dua contoh kasus tadi menunjukkan pentingnya media sosial sebagai sarana bagi publik untuk ikut mengawasi pelaksanaan pekerjaan konstruksi. Bahkan media sosial seringkali lebih cepat menginformasikan terjadinya kecelakaan konstruksi dibandingkan dengan jalur aduan resmi yang dimiliki oleh Kementerian PUPR.

LIMA PENYEBAB UTAMA

Anggota Komite K2 Paulus Kuniawan menuturkan kecelakaan konstruksi dan kegagalan bangunan umumnya tidak disebabkan oleh satu faktor, namun kombinasi dari beberapa faktor. Berikut ini faktor-faktornya:

Manusia, hal ini terkait dengan kurangnya kompetensi tenaga kerja konstruksi sehingga kurang mampu menjalankan peran dan tugasnya di lapangan. Bisa juga karena pekerja belum taat *Standard Operational Procedure* (SOP) proyek konstruksi. Atau karena tidak patuh pada aturan Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) seperti lalai memakai alat pelindung diri (APD) dan alat pelindung kerja (APK).

Peralatan, misalnya penggunaan peralatan yang tidak memperhatikan *safety factor*, dan tidak laik. Atau karena peralatan tidak disertai dengan informasi penggunaan yang mudah dipahami oleh pekerja. Atau bisa pula karena



operator yang mengoperasikan tidak memiliki kompetensi untuk mengoperasikan alat tersebut (tidak memiliki Surat Izin Operator/SIO).

Metode, misalnya tidak ada simulasi mendalam pada SOP dan identifikasi risiko. Biasanya karena metode kerja dan identifikasi risiko dibuat hanya sekedar memenuhi syarat administrasi. Selain itu masalah juga muncul





dari kurangnya komunikasi metode kerja oleh penyelenggara proyek terutama pada proyek dengan Kerja Sama Operasional (KSO).

Material, hal ini terkait dengan penggunaan material berbahaya atau belum memenuhi standar mutu. Juga karena ketidaktepatan penanganan dan cara penyimpanan material sehingga dapat menimbulkan potensi berbahaya.

Uang, seharusnya tidak menjadi penyebab karena ada Harga Perkiraan Sendiri (HPS). Namun dalam pelaksanaannya, tak sedikit pekerjaan konstruksi yang mengalami *defect*, atau cacat mutu. Sehingga menyebabkan ketersendatan jadwal dan berpotensi memicu terjadinya kecelakaan konstruksi.

04

Selasa, 20 Februari 2018, menjadi hari yang sibuk bagi Kementerian PUPR di tengah upaya untuk menghentikan rentetan kecelakaan konstruksi. Jarum jam masih menunjuk di angka 7, namun tim Komite K2 yang baru seumur jagung sudah bergegas melakukan investigasi.

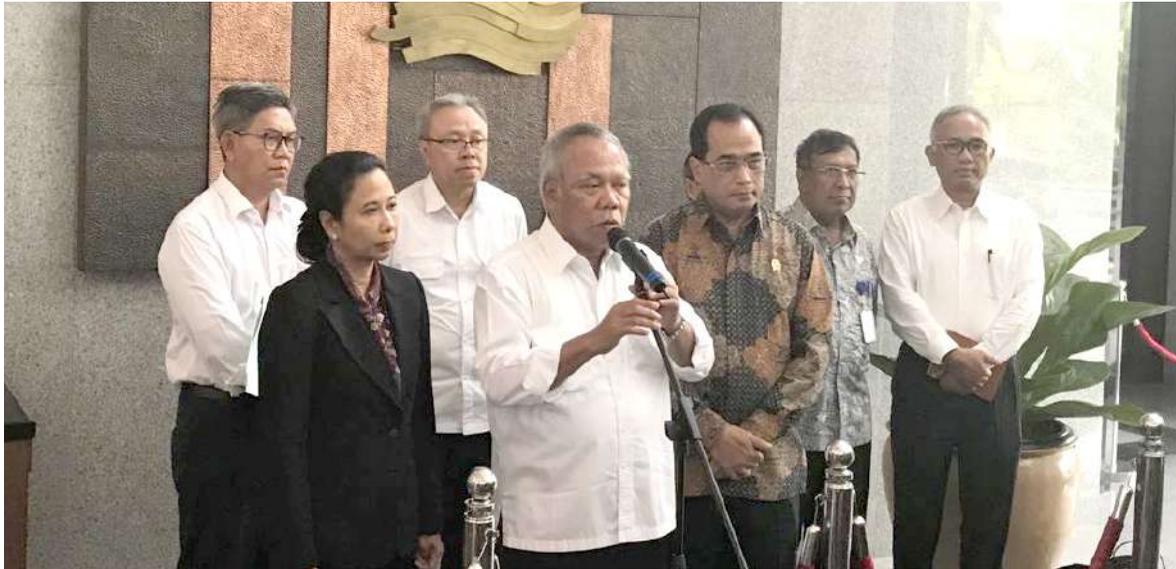
MITIGASI KECELAKAAN KONSTRUKSI

Mereka meneliti kasus jatuhnya bekisting *pier head* di lokasi proyek Jalan Tol Becakayu yang terjadi empat jam sebelumnya. Peristiwa yang terjadi di Jalan DI Pandjaitan Jakarta ini menyebabkan 7 pekerja PT Waskita Karya terluka.

Saat jarum jam menunjuk angka 12, ruangan rapat utama di Kementerian PUPR tampak ramai. Menteri PUPR Basuki Hadimuljono bersiap mengadakan rapat dengan dua tamunya yaitu Menteri BUMN Rini Soewandi dan Menteri Perhubungan Budi Karya. Ketiganya bertemu selama dua jam untuk mencari solusi mengatasi kecelakaan beruntun pada proyek layang di Indonesia.

Tepat jam 2 siang, ketiganya memberikan konferensi pers ke media massa yang telah setia menunggu sejak awal rapat. Basuki yang mengenakan seragam kemeja putih celana hitam, berdiri di antara Rini dan Budi. Sambil memegang *mic*, Basuki mengumumkan moratorium pembangunan proyek layang di Indonesia.





Konferensi pers Menteri PUPR, Menteri BUMN, dan Menteri Perhubungan

“Penghentian sementara berlaku untuk seluruh pembangunan jalan tol Trans Jawa, Trans Sumatera, tol di Kalimantan, Sulawesi, jembatan panjang maupun proyek LRT, MRT dan proyek swasta. Evaluasi menyeluruh akan dilakukan oleh Asosiasi Kontraktor Indonesia (AKI) dibantu oleh konsultan independen. Sementara untuk konstruksi *at grade* seperti pekerjaan *rigid pavement*, pengaspalan, fondasi, bendungan terus dilanjutkan,” papar Basuki sembari menambahkan apabila keputusan ini sesuai dengan instruksi Presiden Joko Widodo.

Syarif Burhanuddin, Ketua Komite K2 sekaligus Dirjen Bina Konstruksi saat itu, memberikan penjelasan lebih lanjut bahwa keputusan moratorium berdampak pada 32 proyek jalan tol dan 4 proyek LRT. Penghentian sementara ini diperkirakan berlangsung selama dua pekan. “Lebih baik telat dua minggu daripada

dibiarkan terus berulang. Keputusan tiga menteri ini, ibaratnya mundur satu langkah untuk maju seribu langkah,” ujar Cali.

Terbukti, kata Cali, moratorium ini mampu menjadi titik tolak dimulainya perbaikan menyeluruh pada sistem keselamatan konstruksi di Indonesia. Bahkan bukannya terhambat, malah target pembangunan 1.000 proyek dalam lima tahun, jauh terlampaui menjadi 1.800 proyek.

Moratorium proyek layang ini terjadi kurang dari sebulan setelah Gerakan Nasional Keselamatan Konstruksi (GNKK) yang dilakukan Kementerian PUPR mulai 29 Januari 2018. “K3 is a must. Apa yang baru kita tanda tangani bersama tentang K3 yaitu materialnya, manusianya, peralatannya, metodologinya dan teknologinya harus sesuai dengan yang disepakati,” ujar Basuki saat peluncuran GNKK.



Penandatanganan komitmen pada Launching GNKK (29 Januari 2018)

Untuk mewujudkan GNKK maka Kementerian PUPR melakukan serangkaian transformasi regulasi keselamatan konstruksi yang meliputi pencetakan petugas keselamatan konstruksi, pengalokasian biaya penerapan

SMKK diluar *overhead* pekerjaan konstruksi, pembentukan forum QHSE BUMN Konstruksi, dan pembentukan Unit Keselamatan Konstruksi pada proyek konstruksi.





“

“mundur satu langkah untuk maju seribu langkah”

Syarif Burhanuddin, 2018

”

KETIKA TIGA MENTERI BERTEMU

Salah satu keputusan penting yang menjadi tindak lanjut moratorium proyek layang adalah keluarnya surat rekomendasi dari Menteri PUPR Basuki Hadimuljono kepada Menteri BUMN Rini Soewandi, pada tanggal 9 Maret 2018. Surat ini melampirkan hasil investigasi Komite K2 selama masa moratorium serta saran teknis dan usulan pemberian sanksi pada pihak-pihak yang dinilai bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan konstruksi.

Menteri PUPR menyarankan peningkatan manajemen dalam proses pembuatan dan penerapan SOP, standarisasi, kalibrasi, sertifikasi alat dan operator serta masa layanan peralatan. Saran selanjutnya adalah perlunya persetujuan tiga pihak yaitu pemilik, pelaksana, dan konsultan pengawas untuk setiap pekerjaan dengan potensi risiko tinggi keselamatan konstruksi besar. Serta perlunya pemilihan sub kontraktor, tenaga kerja, dan konsultan pengawas yang memenuhi kriteria teknik dan kualifikasi yang dipersyaratkan. Menteri PUPR juga menyarankan pemberian

peringatan tertulis kepada PT Adhi Karya dan PT Wijaya Karya terhadap kecelakaan konstruksi yang terjadi. Sedangkan untuk PT Hutama Karya diberikan peringatan tertulis dan sanksi dengan mengganti Kepala Proyek yang bertanggung jawab pada proyek *Double Double Track (DDT)* Manggarai-Jatinegara.

Peringatan tertulis dan sanksi juga diberikan kepada konsultan PT Virama Karya dengan mengganti Kepala Divisi yang bertanggung jawab pada proyek-proyek yang mengalami kecelakaan konstruksi. Sanksi penggantian direksi yang terkait juga diberikan kepada PT Waskita Karya.

UNIT QHSE NAIK KELAS

Cali menyebutkan bahwa moratorium dua minggu berjalan efektif untuk perbaikan organisasi sekaligus *shock therapy* untuk para pihak di sektor konstruksi. “Jadi saat moratorium kami usulkan reformasi birokrasi. Di semua BUMN, harus ada Direktur K3, supaya saat dia bilang tidak boleh dilanjutkan, maka ya *stop*,” jelas Cali.



UKK	Kriteria Risiko	Besar	Sedang	Kecil
Struktur Organisasi		Pimpinan UKK terpisah dengan pimpinan tertinggi pekerjaan konstruksi	Pimpinan UKK terpisah dengan pimpinan tertinggi pekerjaan konstruksi	Pimpinan UKK dapat merangkap pimpinan tertinggi pekerjaan konstruksi
Kualifikasi personel Manajerial selaku pimpinan UKK		<ul style="list-style-type: none"> Ahli Keselamatan/K3 Konstruksi Utama; atau Ahli Keselamatan/K3 Konstruksi Madya pengalaman minimal 3 (tiga) tahun 	<ul style="list-style-type: none"> Ahli Keselamatan/K3 Konstruksi Madya; atau Ahli Keselamatan/K3 Konstruksi Muda pengalaman minimal 3 (tiga) tahun 	<ul style="list-style-type: none"> Ahli Keselamatan/K3 Konstruksi Muda; atau Petugas Keselamatan Konstruksi
Perbandingan personel keselamatan konstruksi dan jumlah tenaga kerja konstruksi dalam pekerjaan konstruksi		<ul style="list-style-type: none"> 1:4, dengan minimal 1 (satu) ahli K3 konstruksi muda dan/atau ahli keselamatan konstruksi muda pengalaman minimal 3 tahun 1 orang tambahan Petugas Keselamatan Konstruksi dan/ atau Petugas K3 Konstruksi untuk setiap penambahan pekerja kelipatan 40 orang 	1:50, dengan minimal 1 (satu) ahli K3 konstruksi muda dan/atau ahli keselamatan konstruksi muda	1:60, dengan minimal 1 (satu) Petugas keselamatan konstruksi

Ketentuan UKK berdasarkan kriteria risiko

Posisi Direktur K3 atau QHSE (*Quality, Health, Safety, and Environment*) selevel dengan Direktur Pelaksana, artinya sejajar di bawah posisi Direktur Utama. Sebelumnya, unit K3 selalu ada di bawah Direktur Pelaksana. Alhasil, tak mampu menolak perintah jika ada instruksi Direktur Pelaksana untuk percepatan pengerjaan proyek, meski bisa membahayakan jiwa dan bangunan.

Untuk itu, pihaknya memfasilitasi pelatihan khusus untuk para direktur QHSE di BUMN, dengan menggandeng badan pelatihan dan para tutor ahli. Waktu *training* berkisar sepekan. BUMN pertama yang mencicipi program ini adalah Hutama Karya.

Kewajiban memiliki divisi QHSE juga berlaku untuk penyedia jasa pekerjaan konstruksi dan jasa konsultansi konstruksi.

Di masa selanjutnya, kewajiban ini diperkuat dengan keluarnya PP No. 14 Tahun 2021 yang mengatur mekanisme pembentukan Unit Keselamatan Konstruksi (UKK). Unit ini bertanggung jawab pada pelaksanaan SMKK di proyek konstruksi. Posisi pimpinan UKK pun harus sejajar dengan pimpinan tertinggi di proyek konstruksi (*project manager/general manager*, dan lain-lain), tujuannya agar pimpinan UKK dapat berkoordinasi dengan pimpinan tertinggi di proyek, sehingga penerapan keselamatan konstruksi di lapangan dilakukan dengan optimal dan tidak dikorbankan untuk mengejar progress pekerjaan semata.





WAJAH BARU SMKK

Transformasi budaya K3 menjadi budaya keselamatan konstruksi terjadi melalui pencabutan Permen PUPR Nomor 05 Tahun 2014 tentang Pedoman SMK3 Bidang PU, yang diganti menjadi Permen PUPR 21 Tahun 2019 tentang Pedoman Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK), kemudian dimutakhirkan menjadi Permen PUPR Nomor 10 Tahun 2021 tentang Pedoman SMKK. Regulasi SMKK menekankan kewajiban penerapan SMKK bagi pengguna dan penyedia jasa konstruksi serta pembinaan dan pengawasan keselamatan konstruksi secara nasional.

Pada regulasi yang lebih tinggi, SMKK terdapat di pasal 84G PP Nomor 14 Tahun 2021. Pasal ini menyatakan, pemenuhan standar keamanan, keselamatan, kesehatan dan keberlanjutan diwujudkan dengan tercapainya keselamatan keteknikan konstruksi, keselamatan dan kesehatan tenaga kerja, keselamatan publik dan keselamatan lingkungan sebagai upaya untuk mewujudkan pembangunan infrastruktur yang berkeselamatan di Indonesia.

Menurut regulasi, standar K4 (Keamanan, Keselamatan, Kesehatan, dan Keberlanjutan) paling sedikit meliputi: standar mutu bahan, standar mutu peralatan, standar keselamatan dan kesehatan kerja, standar prosedur pelaksanaan jasa konstruksi, standar mutu hasil pelaksanaan jasa konstruksi, standar operasi dan pemeliharaan, pedoman perlindungan sosial tenaga kerja, dan standar pengelolaan lingkungan hidup.

Menurut Herry Vaza, pelaksanaan SMKK harus lebih hulu lagi, salah satunya dengan

mengawal SMKK agar sesuai prosedur untuk diberikan ke TKK yang memang lulus sertifikasi. Selain itu perlu ada perbedaan jenjang dengan jelas. "Seperti kelas bulu, kelas berat. Kalau kelas berat, ya tidak boleh ikut pertandingan kelas bulu, bisa habis lah nanti kelas bulu. Sebaliknya, kelas bulu nggak mampu dia ikut kelas berat. Nah ini belum terbangun dengan baik," kata Herry.

Herry berharap SMKK juga menyertakan *achievement* dari kualitas dan perencanaan. "Karena dulu, apa saja yang dilakukan pasti benar asal struktur benar. Tapi yang jadi masalah kalau pekerja males, capek, ngantuk, sakit, maka ini yang menjadi penyebab kecelakaan. Tapi kita lihat tahun 2018, kecelakaan bukan karena manusia, tapi karena strukturnya tidak kuat. Jadi seharusnya SMKK menyoal juga kualitas desain," harapnya.

Herry mencontohkan insiden di Proyek Tol Becakayu yang terjadi karena kesalahan desain. "Seharusnya ada lobang untuk *scaffolding*, tapi *nggak* ada. Mungkin kesalahan di gambar desain, atau realisasinya. Ada juga yang lubangnya sama, tapi barang yang dimasuki beda spek. Contohnya diameter 32 itu ada baja tulangan yang bisa ditarik dengan kekuatannya 4 kali lebih besar. Coba kalau kita pasang kebalik *kepiye*, fatal ini," papar Herry.

Terkait penerapan SMKK di lapangan, menurut pengalaman Herry, masih terdapat banyak kendala. Mulai dari dokumen SMKK yang tidak bagus, hingga tidak diterapkan dengan baik oleh pelaksana lapangan. Dia mendengar keluhan bahwa SMKK terlalu berbelit-belit. Padahal menurutnya, aturan SMKK sudah termasuk sederhana.



Kualitas dokumen SMKK juga menjadi sorotan Paulus. Saat melakukan investigasi kasus penurunan tanah di atas terowongan yang sedang dibangun KCIC, Paulus melihat mereka memang memiliki dokumen SMKK. “Jadi kita berikan saran buat dokumen SMKK lengkap dengan mitigasi kondisi geologis dan jenis material untuk menghindari dampak negatif saat proses konstruksi atau setelah bangunan jadi,” jelas Paulus.

Lebih jauh, Paulus menilai level kepatuhan penerapan SMKK berbeda-beda. Untuk BUMN Karya, cenderung patuh. Namun untuk swasta atau proyek K/L lain, masih belum sepenuhnya taat. “*Nah* itu sekarang Direktorat Keberlanjutan Konstruksi sudah membuat panduan SMKK dan SOP investigasinya. Jadi sudah tersedia *tools*-nya. Yang perlu ditingkatkan adalah intensitas sosialisasi terutama ke swasta besar maupun kecil,” papar Paulus.

Paulus menjelaskan, untuk memastikan penerapan SMKK di lapangan, perlu inspeksi rutin dari Kementerian PUPR. Saat ini inspeksi rutin sebulan sekali baru dilakukan di proyek IKN. Sedangkan untuk proyek lain, belum bisa dilakukan karena kendala dana. “Selain itu juga harus ada dukungan dari penyedia jasa agar inspeksi rutin bisa terlaksana,” katanya.

Sementara itu, menurut Kimron, untuk mendorong kepatuhan penerapan SMKK, memang agak susah bila memakai pendekatan konvensional. Pilihan lain jatuh pada pendekatan filosofis. Pendekatan ini tidak hanya dengan otak dan rasio, tapi juga dengan hati dan nurani. Misalnya dengan menanamkan kesadaran bahwa yang mereka bangun memakai dana besar dan kelak akan dinikmati banyak orang. “Jadi harus selalu *eling*, untuk semua yang kerja di konstruksi. Hindari adanya keinginan *macem-macem*. Jangan sampai ada kecelakaan, apalagi karena pengurangan spek,” tutur Kimron.

Sedangkan terkait dengan pentingnya standar mutu di SMKK, menurut Herry, masih perlu sosialisasi. SMKK bisa dikatakan sebagai gabungan 3 mazhab, yaitu ISO 9000, ISO 14000, dan ISO lingkungan. “Saya merasakan apa yang saya lakukan dulu itu, belum jadi kebutuhan mereka. Saya kasih contoh, sejak tahun 2000, saya sudah mendorong untuk dapat sertifikasi ISO, itu hanya 50 juta. Dan kita tidak ulangi pekerjaan yang sia-sia. Sistem mutu itu kan sederhana, yaitu tidak mengulangi pekerjaan yang pernah dikerjakan dan salah,” jelasnya.

“

“harus selalu *eling*, hindari keinginan macem-macem”

Kimron Manik, 2023

”



TANG, TING, TUNG BIAYA SMKK

Biaya Penerapan SMKK adalah biaya yang diperlukan untuk menerapkan SMKK dalam penyelenggaraan jasa konstruksi. Dalam penganggaran biaya SMKK, dilakukan perhitungan yang disesuaikan dengan bentuk pengendalian risiko yang diperlukan, sebagaimana tercantum dalam sasaran dan program di elemen ke-2 perencanaan keselamatan konstruksi di dokumen Rencana Keselamatan Konstruksi (RKK).

Permen PUPR No 10 Tahun 2021 tentang Pedoman SMKK mengatur bahwa biaya penerapan SMKK harus dimasukkan pada daftar kuantitas dan harga dengan besaran biaya sesuai dengan kebutuhan berdasarkan pengendalian dalam RKK. Sederet *item* yang masuk dalam biaya SMKK diantaranya adalah: penyiapan RKK, RKPPL¹⁾, dan RMLLP; sosialisasi, promosi, dan pelatihan; alat pelindung kerja dan alat pelindung diri; asuransi dan perizinan; personel keselamatan konstruksi; fasilitas sarana, prasarana, dan alat kesehatan; rambu dan perlengkapan lalu lintas yang diperlukan atau manajemen lalu lintas; konsultasi dengan ahli terkait keselamatan konstruksi; dan kegiatan dan peralatan terkait dengan pengendalian risiko keselamatan konstruksi, termasuk biaya pengujian/pemeriksaan lingkungan.

Sedangkan untuk pekerjaan dengan risiko keselamatan konstruksi kecil melalui pengadaan langsung dan/atau padat karya, biaya penerapan SMKK paling sedikit meliputi: pengadaan APD/ APK, sarana dan prasarana kesehatan terkait protokol kesehatan, dan rambu keselamatan sesuai kebutuhan.

Berdasarkan data Ditjen Bina Konstruksi, terdapat korelasi antara investasi keselamatan kerja dengan biaya kecelakaan. Investasi yang tinggi dalam keselamatan memberikan kinerja keselamatan yang tinggi tetapi jika dilakukan dengan biaya yang berlebihan, akan membuat investasi tersebut secara ekonomis tidak layak dan tidak efektif.

Tetapi, ketika tidak ada investasi keselamatan sama sekali, total biaya keselamatan akan timbul secara eksponensial sebagai akibat dari meningkatnya jumlah kecelakaan yang mungkin terjadi. “Sekarang dengan adanya Peraturan Menteri tentang SMKK biaya itu masuk sendiri. Jadi bagus sekali itu permen. Besar untuk pengamanan ini. Dulu, *kan* asal masuk *lump sum*, begitu ketemu di lapangan kecelakaan, *kan* jadi berat,” jelas Paulus.

Permen ini juga mencegah terjadinya praktik umum sebelumnya, yaitu menyajikan SMKK secara lengkap setelah menang. Sekarang, hal ini tidak bisa terjadi. Istilahnya menurut Paulus, “Sekarang nggak bisa lagi ngomong *mbuh karepmu*, nanti ngerjainnya terserah.”

Senada dengan Paulus, Cali menilai kebijakan Kementerian PUPR yang mewajibkan kontraktor secara khusus memasukkan biaya SMKK di luar biaya umum adalah sebuah terobosan bagus. “Kalau dulu *kan* tidak ketahuan, karena ditaruh di biaya umum. Jadi memang diutamakan semua kontraktor masukkan SMKK di RAB. Sehingga sekarang jadi bobot saat tender. Jika tidak dimasukkan maka bobotnya tidak 100,” jelas Cali.

¹⁾ RKPPL: Rencana Kerja Pengelolaan dan Pemantauan Lingkungan, RMLLP: Rencana Manajemen Lalu Lintas Pekerjaan





Rakernas Forum QHSE

Sedangkan Herry menyoroti tingkat kepatuhan aturan ini di lapangan. “Saya melihat pembuatan RKPPL dan RMLLP ini yang belum diikuti. Apa yang ditulis, masih belum dikerjakan sehingga terjadi kecelakaan. Jadi mungkin perlu ada contoh dulu. Patuh, tidak mengulangi pekerjaan, dan reputasi, ini yang mungkin belum banyak dipahami. Reputasi itu penting sekali apalagi yang sudah TBK,” jelas Herry.

FORUM QHSE BUMN KONSTRUKSI

Tanggal 21 Januari 2020, Forum QHSE BUMN Konstruksi resmi berdiri dengan 15 anggota. Inisiatif pendirian Forum QHSE bermula dari kegiatan *SHE (Safety and Health Environment) Sharing* yang menjadi salah satu program di PT Wijaya Karya pada Maret 2019. Merasa prihatin dengan banyaknya kecelakaan konstruksi, peserta *SHE Sharing* mengusulkan

agar para peserta diantaranya Pertamina, Waskita, PP dan Adhi Karya, bersama-sama mengembangkan SHE.

Saat ini Forum QHSE memiliki 17 anggota, serta sudah menjalin kerjasama dengan Kementerian PUPR, Kementerian Tenaga Kerja, Dewan Keselamatan dan Kesehatan Kerja Nasional (DK3N), dan Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia (FKM UI).

Menurut Ketua Forum QHSE Subkhan, pihaknya bekerjasama dengan Kementerian PUPR sudah menyusun lima *quick win* untuk pembangunan di Ibu Kota Nusantara. Kelimanya meliputi menerapkan standarisasi penerapan QHSE di proyek IKN, standarisasi tenaga kerja QHSE, standarisasi program kerja, penerapan keselamatan keteknikan, dan kemandirian forum.²⁾

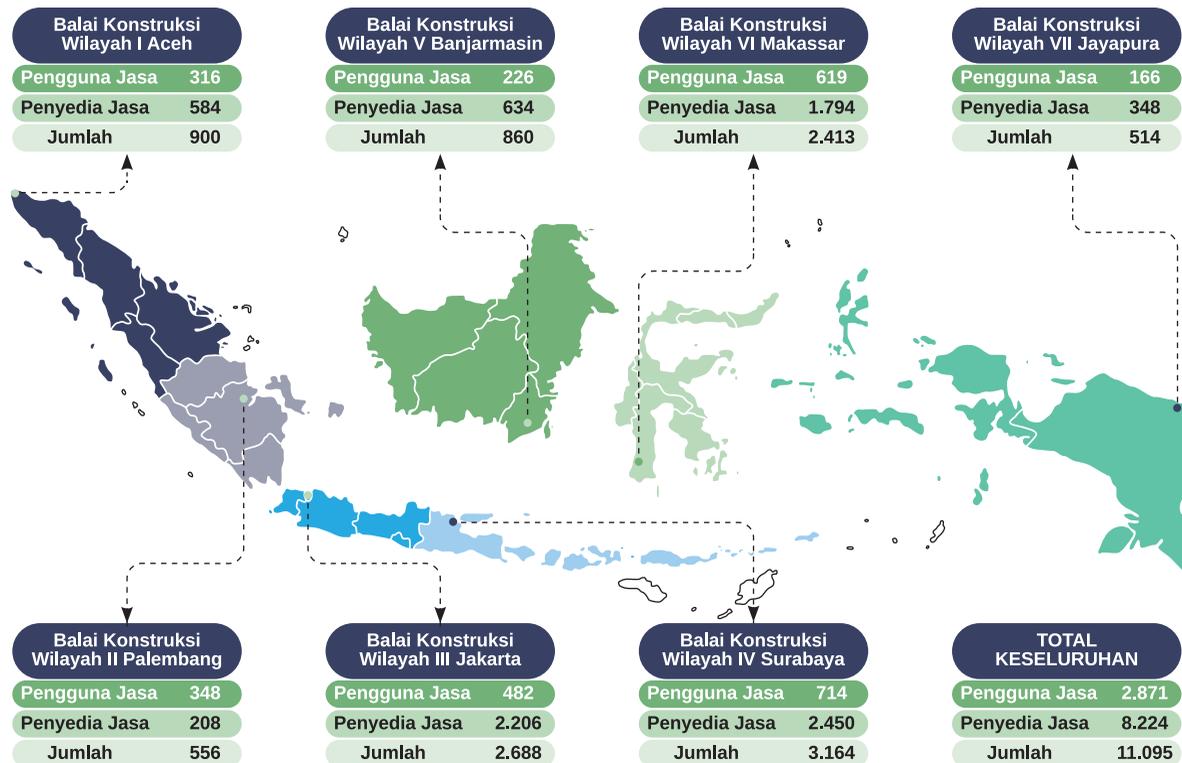
²⁾ Sumber: <https://konstruksimedia.co.id/program-prioritas-forum-qhse-bumn-konstruksi/>



Bulan Februari 2023, lanjut Subkhan, Forum QHSE dan FKM UI meresmikan *Occupational Safety and Health Center of Excellent*. Tujuan pembentukan *Center of Excellent* ini adalah menjadi pusat pembelajaran bagi ilmu keselamatan dan kesehatan kerja di Indonesia sehingga dapat berkontribusi pada pencapaian *zero accident* di setiap proyek konstruksi. Harapannya, perguruan tinggi lain seperti UGM, Undip, UNJ dan lain-lain, bisa ikut membangun hal serupa di kampus masing-masing. Saat ini di UI dan Universitas Hassanudin, ada program S-2 jurusan SMK. ³⁾

PENCETAKAN PETUGAS KESELAMATAN KONSTRUKSI

Dari hasil evaluasi Komite K2, salah satu penyebab kecelakaan adalah terbatasnya jumlah dan kompetensi SDM pengawas di lapangan. Karena itu perlu ada upaya masif dan cepat untuk melatih dan mensertifikasi personil konsultan, kontraktor, operator peralatan, para pejabat pelaksana (Satker dan PPK) di bidang K3 Konstruksi. "Tahun 2018 dibuatlah sertifikasi massal, itu bagian dari memenuhi kebutuhan. Kalau ada percepatan



Data per 18 Juli 2022

Sumber : Direktorat Keberlanjutan Konstruksi

Rekap peserta Bimtek SMK (orang) di BJKW Tahun 2020-2021

³⁾ Sumber: <https://konstruksimedia.co.id/kolaborasi-forum-qhse-bumn-dengan-fkm-ui-resmikan-laboratorium-center-of-excellence/>

infrastruktur atau pembangunan konstruksi, ya harus ada penambahan orang, peralatan juga, termasuk teknologi,” ujar Cali.

Sebelumnya, sejak tahun 2015, DJBK sudah mulai melatih petugas K3 konstruksi, namun belum secara masif. Setelah adanya sertifikasi massal di masa kecelakaan beruntun, pada tahun selanjutnya di 2019, PUPR mengganti nama sertifikasinya menjadi Petugas Keselamatan Konstruksi. Pertama kali diperkenalkan melalui Permen PUPR No. 21 Tahun 2019 yang kemudian diperbaharui menjadi Permen PUPR No. 10 Tahun 2021.

Dalam industri konstruksi, SDM yang memiliki kompetensi di bidangnya merupakan salah satu kunci penting dan strategis dalam mencapai keberhasilan infrastruktur. Kompetensi tenaga kerja konstruksi adalah amanah UUJK Nomor 2 Tahun 2017.

Pasal 70 ayat 1 dan 2 menyebutkan bahwa setiap tenaga kerja konstruksi yang bekerja di bidang jasa konstruksi wajib memiliki sertifikat kompetensi kerja. Setiap pengguna dan penyedia jasa juga wajib mempekerjakan tenaga kerja konstruksi yang bersertifikat. Bila tidak dilakukan, maka sanksi tegas sudah menanti di Pasal 99 ayat 1 dan 2.

Menurut UUJK, TKK yang kompeten memiliki beberapa karakter dasar yaitu memiliki inisiatif dan bisa berinovasi dalam menghadapi kendala di lapangan, dapat membuat keputusan penting yang bersifat darurat dan memberi usulan rancangan perbaikan desain.

Berdasarkan hasil rekap pelaksanaan Bimtek SMKK yang telah dilaksanakan oleh Balai Jasa Konstruksi Wilayah, tercatat peningkatan yang cukup signifikan pada tahun 2020–2021.

IT TAKES TIME, BUT WE ARE ON THE RIGHT TRACK

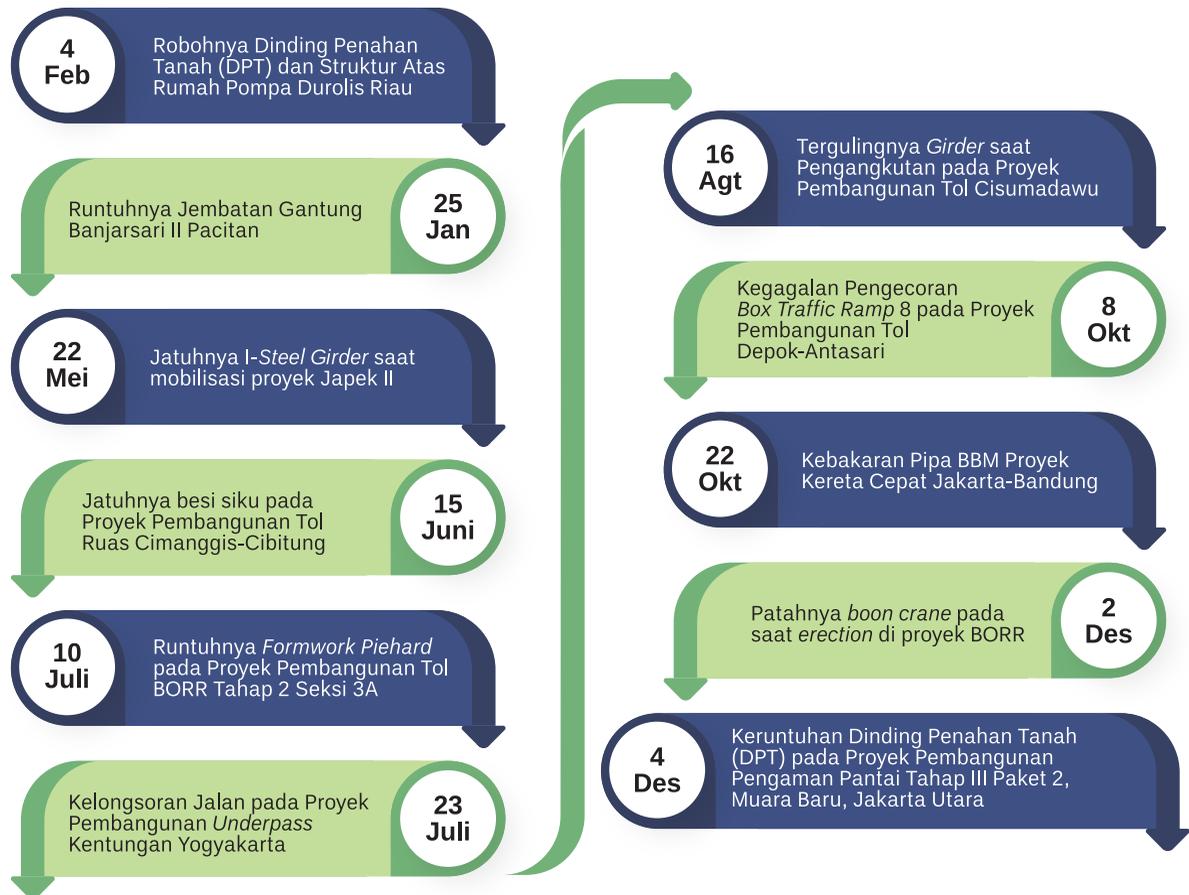
Menurut Kimron Manik proses menuju budaya konstruksi yang berkeselamatan tidaklah mudah. Peran dan komitmen para pihak sangat dibutuhkan. Banyaknya peraturan, standar operasional dan standar teknis yang diterbitkan, seolah menjadi dokumen yang *me-refresh* pemahaman namun belum dapat menihilkan kecelakaan konstruksi.

Meski Komite K2 sudah terbentuk, kecelakaan konstruksi tetap terjadi pada tahun 2019 sampai 2023. Setidaknya ada 11 kecelakaan konstruksi pada tahun 2019 seperti yang tercantum dalam grafik disamping.

Kimron bercerita, pihaknya sempat bingung, mengapa sederet peraturan keselamatan yang telah dibuat, belum mampu meniadakan kecelakaan. Setelah mempelajari hasil penyelidikan kasus-kasus kecelakaan konstruksi, Kimron menyebutkan, kecelakaan tetap bisa terjadi meski hanya ada satu orang yang lalai atau lengah atau tidak waspada. “Memang sangat susah memastikan kecelakaan bisa hilang para pekerja sudah diajarkan soal keselamatan konstruksi,” jelasnya.

Tantangan ke depan adalah tidak hanya sekedar mengajarkan, tapi menciptakan budaya keselamatan konstruksi. Apabila sudah menjadi budaya, maka tubuh dan pikiran secara otomatis bisa membaca dan waspada pada situasi bahaya. “Saat ini keselamatan konstruksi masih menjadi konsep yang di luar dirinya. Belum meresap ke dalam dirinya,” kata Kimron.





Data kecelakaan konstruksi tahun 2019

Itulah mengapa pada tahun-tahun mendatang, perlu penguatan pendampingan pelaksanaan, pemantauan, audit, hingga pelaporan. “Memang butuh waktu untuk sadarin ke para pihak tentang budaya keselamatan. *It takes time,*” ujar Kimron.

Apabila budaya keselamatan konstruksi sudah meresap pada para pihak, maka setiap orang sejak awal pembangunan konstruksi, sudah menunjukkan komitmen untuk taat aturan. Tidak boleh tercipta ruang setitik pun

yang dapat memunculkan niat untuk serakah dan bermain-main dengan proyek. Misalnya kontraktor ingin mendapat untung sebanyak-banyaknya sehingga mengurangi spek, mengurangi jumlah pekerja, hingga memakai peralatan tidak sesuai standar.

Untuk memastikan mutu suatu pekerjaan konstruksi sesuai standar dan berkelanjutan, Ditjen Bina Konstruksi sudah memiliki Sistem Informasi HPS Terintegrasi (SIPASTI). Dengan adanya aplikasi ini, diharapkan kedepannya

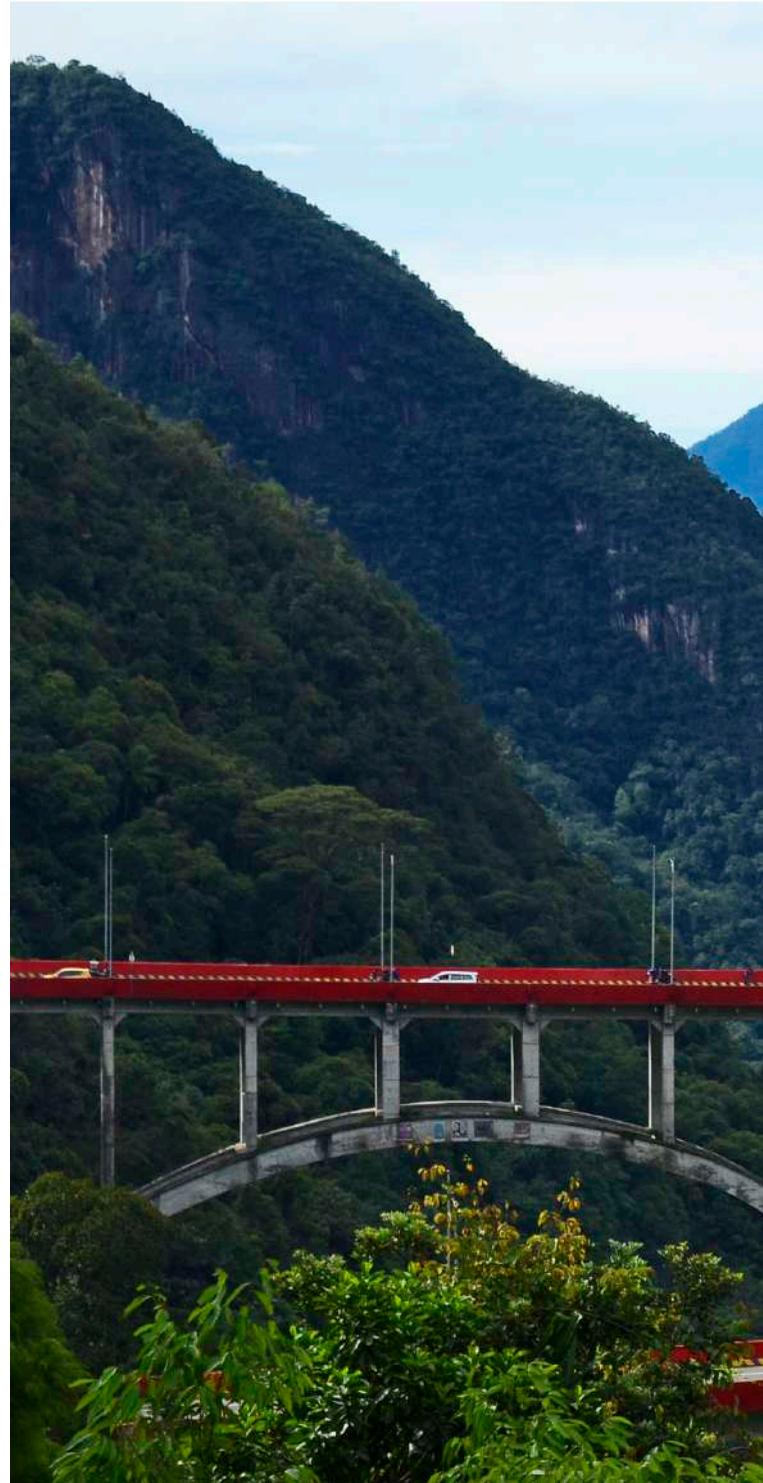
semua penawaran dengan nilai di bawah 80% dari HPS seharusnya dinyatakan gugur. Karena apabila nilainya di bawah 80%, maka kualitas bangunan kemungkinan tidak memenuhi standar.

Penghitungan HPS ini memiliki payung hukum berupa Permen PUPR No 08 Tahun 2023 tentang Pedoman Penyusunan Perkiraan Biaya Pekerjaan Konstruksi Bidang Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. SIPASTI memastikan HPS yang *rigid*, sehingga tidak ada lagi pos untuk mark up. Jadi yang diadu adalah kualitas dari tenaga kerja, material, dan peralatan yang dipakai. “Kita kawinkan penawaran dengan nilai, semacam *passing grade*. Kita pakai database SIMPAN⁴⁾ untuk membantu pokja kerja akurat dan cepat dalam lelang PBJ,” jelas Kimron.

Pihaknya juga mendorong pembuatan rancangan konseptual untuk mendeteksi potensi kecelakaan konstruksi. Seperti yang tertuang dalam SE Menteri PUPR No. 10 Tahun 2022 tentang Panduan Operasional Tertib Penyelenggaraan Keselamatan Konstruksi di Kementerian PUPR.

Kimron menyebutkan semua konsultan harus melek keselamatan konstruksi di masa pra pekerjaan. Para konsultan perlu memiliki kepekaan apa saja potensi bahaya yang memunculkan kecelakaan kerja dan mencantulkannya dalam rancangan konseptual. “Nanti saat pelaksanaan baru dirinci apa saja. Jadi SMKK itu sudah dimulai sejak awal. Ini memang jalan yang panjang. Tapi kita sudah *on the track*,” kata Kimron.

⁴⁾ SIMPAN: Sistem Informasi Manajemen Pengalaman





04

*Burung enggang satwa asli Kalimantan
Begitu juga bekantan dan orang utan
Mari kita bangun Indonesia dengan
berkeselamatan
Agar Indonesia bisa jadi negara terdepan*

KONSTRUKSI BERKELANJUTAN DI IBUKOTA NUSANTARA

Sebait pantun gubahan Kimron Manik ini terinspirasi dari tugasnya selama ikut mengawal pembangunan Ibu Kota Nusantara (IKN) di Provinsi Kalimantan Timur. Kimron yang saat ini menjabat Direktur Keberlanjutan Konstruksi Ditjen Bina Konstruksi Kementerian PUPR, ikut ambil bagian sebagai pemantau pelaksanaan SMKK di IKN.

Pedoman SMKK yang tercantum dalam Permen PUPR Nomor 10 Tahun 2021 mempunyai tiga pilar dasar. Pertama, secara ekonomi layak dan dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Kedua, menjaga pelestarian lingkungan, dan ketiga, memperhatikan aspek keselamatan konstruksi.

Pembangunan IKN yang dimulai sejak 2022 menerapkan SMKK sejak tahap perencanaan, pengadaan tanah, pengerjaan, operasional, dan pemeliharaan. Penerapan SMKK di IKN juga untuk memastikan kualitas mutu konstruksi dan ketepatan waktu pembangunan.





Dashboard Pemantauan SMKK di IKN

DJBK memiliki tugas melakukan pengecekan rutin penerapan SMKK di IKN. Kontrol yang dilakukan meliputi kualitas material bangunan, pengujian kelayakan fungsi bangunan, pemeriksaan kesehatan TKK, serta penggunaan APD. “Kita harus mengawasi dan mengawal pekerja di lapangan dengan kerja yang cepat dan selamat,” ujar Kimron.

Pengawasan penerapan SMKK tak hanya dilakukan melalui inspeksi secara fisik ke lapangan, namun juga memanfaatkan teknologi digital. Kimron menyebutkan pihaknya menciptakan *dashboard* yang memuat semua poin SMKK sesuai Permen 10/2021. “Jadi ini semacam buku harian untuk memantau kondisi aktual di lapangan di lapangan,” katanya.

DASHBOARD PEMANTAUAN SMKK DI IKN

Setiap operator di lapangan wajib mengisi setiap progres ke dalam komputer. Dari hasil isian ini, komputer bisa mengolahnya menjadi bangunan tiga dimensi sesuai yang terjadi di lapangan. Programnya dikenal dengan sebutan *Building Information Modelling (BIM)*.

Untuk menghindari laporan yang tidak akurat, Kimron menjelaskan, mereka memakai beberapa teknologi pendukung lain seperti CCTV dan foto satelit di area proyek serta pemasangan GPS pada kendaraan proyek. “Ada kendaraan yang posisi GPS-nya tidak bergerak. Selidik punya selidik, ternyata habis

ada kecelakaan tunggal. Jadi data digital ini membuat kita bisa mengetahui apa yang terjadi di lapangan,” jelas Kimron.

Review laporan di *dashboard* dilakukan tiap minggu. Namun pergerakan kemajuan pembangunan di IKN bisa dipantau tiap saat. Cukup dengan membuka *dashboard* SMKK IKN.

Selain pengawasan melalui teknologi digital, pengawas di lapangan tetap ada. Mereka umumnya adalah warga lokal. Pengawasan melekat ini perlu dilakukan, apalagi standar kerja yang diterapkan oleh Menteri PUPR Basuki Hadimuljono memang tinggi. “Misalnya, saat Pak Menteri datang dan melihat cor-an yang tidak rapi, atau sampah dibuang sembarangan, langsung minta diberesin. Jadi IKN ini adalah praktik kami melaksanakan konstruksi terbaik,” kata Kimron.

AWAL MULA DIREKTORAT KEBERLANJUTAN KONSTRUKSI

Syarif Burhanuddin bercerita pada pada tahun 2019, Menteri PUPR melakukan reorganisasi untuk menjalankan instruksi Jokowi merampingkan organisasi dan menghapus beberapa eselon 3 dan 4. Akibatnya, di Ditjen Bina Konstruksi, jumlah direktur dikurangi menjadi tiga. Tapi, justru saat itu, Cali menilai perlu ada tambahan satu direktur lagi. “Saya malah minta ditambah satu untuk khusus nanganin K3. Itulah yang kemudian muncul Direktorat Keberlanjutan Konstruksi,” katanya.

Direktorat ini salah satu tugasnya adalah menangani kasus-kasus kecelakaan konstruksi. Sebelumnya tugas ini ada di salah satu unit di bawah Direktorat Pengembangan

Jasa Konstruksi. Untuk mengisi posisi Direktur Keberlanjutan Konstruksi terpilih lah Kimron Manik.

Alasan kedua, lanjut Cali, proyek konstruksi itu meliputi tiga tahapan yaitu pra, pelaksanaan, dan pasca. Masa pra pengerjaan memastikan aspek keamanan, lalu masa pelaksanaan memastikan unsur keselamatan dan kesehatan dan masa pasca mensyaratkan unsur keberlanjutan. “Bila merujuk pada peraturan terbaru yaitu Undang Undang Cipta Kerja, istilah K3 sudah bertransformasi menjadi K4 yaitu keamanan, keselamatan, kesehatan, dan keberlanjutan. K4 ini digabung menjadi Keselamatan Konstruksi,” katanya.

FOREST CITYALAIKN

Konsep konstruksi berkelanjutan mulai diperkenalkan pada tahun 1987 oleh *World Commission on Environment and Development*. Implementasi konsep pembangunan ramah lingkungan ini dilakukan oleh para pelaku konstruksi dalam rangka memenuhi tantangan pembangunan yang berkelanjutan. Aspek lingkungan meliputi penggunaan sumber daya yang efisien dan pengurangan limbah.

Di Indonesia, Kementerian PUPR sudah menerapkan konstruksi berkelanjutan dengan pemberlakuan Peraturan Menteri PUPR No 9 Tahun 2021 tentang Pedoman Penyelenggaraan Konstruksi Berkelanjutan. Dalam Permen ini, pembangunan infrastruktur di Indonesia dilihat melalui tiga aspek yaitu ekonomi, sosial, dan lingkungan.

“Jangan membangun tapi merusak alam. Jangan membangun yang memiskinkan si





miskin dan memperkaya si kaya. Jangan membuat kesenjangan sosial. Jangan Jawa sentris, tapi harus merata,” jelas Kimron.

Menurut Kimron, pembangunan konstruksi seperti gedung-gedung, tidak bisa dilakukan secara asal, misalnya dengan menembus hutan. Sebab, ada ketentuan daerah mana yang boleh dibangun, mana yang tidak. Pembangunan harus mengikuti persyaratan teknis konstruksi berkelanjutan mulai dari tahapan perencanaan umum, pemrograman, pelaksanaan konsultasi konstruksi, hingga pengerjaan. Alias, harus disiapkan sejak dari nol.

Secara umum, implementasi konstruksi berkelanjutan menghadapi beraneka tantangan mulai dari kurangnya kesadaran dan pemahaman tentang konsep ini, kurangnya dukungan dari pemerintah dan masyarakat, serta biaya yang lebih tinggi dibandingkan dengan konstruksi konvensional.

Untunglah, Permen 9 yang lahir berkat adanya UUCK ini menjadi lebih cepat internalisasinya karena diterapkan secara masif dalam pembangunan IKN. Kota yang mengusung konsep ‘forest city’ ini memanfaatkan rantai pasok lokal sebanyak mungkin. Mulai dari tenaga kerja, material, alat konstruksi, hingga teknologi informasi. “IKN itu pertarungan kita untuk *nunjukkan* bahwa kita bisa membangun dengan konsep lingkungan. Soal tenaga kerja lokal, Pak Menteri PUPR sudah tegas, kami yang tentukan kapan kami butuhkan asing atau tidak,” ujar Kimron.

Kementerian PUPR melalui Ditjen Bina Konstruksi membuat pelatihan warga lokal agar mereka tak hanya jadi penonton saja. Per Mei 2023, Ditjen Bina Konstruksi sudah melatih 2.962 tenaga kerja konstruksi (TKK) di IKN. Selama pembangunan IKN, para TKK ini juga tinggal di rusun yang bersih dan rapi, bukan di bedeng-bedeng khas proyek.



Rusun TTK di IKN

“

“konstruksi bukan proyek *bancakan*, tapi sebagai proyek berkelanjutan yang harus dijaga bersama”

Kimron Manik, 2023

”

Sementara itu, untuk kelestarian lingkungan, IKN menjalankan terobosan baru dengan tidak merusak humus yang dikeruk kemudian dipindahkan sementara ke area lain. Caranya, selama masa pembangunan, lapisan humus yang dikeruk kemudian dipindahkan sementara ke area lain. Setelah konstruksi selesai, lapisan humus tersebut dikembalikan lagi ke tempat semula. Alhasil, tanah di IKN tetap subur dan bisa ditanami pohon-pohon endemik Kalimantan.

Nah, di masa depan, tak hanya IKN yang berlabel kota berkelanjutan, tapi proyek-proyek lain seperti jalan tol, gedung, bandara, rel kereta api, hingga bendungan. Pembangunan jalan tol misalnya, bisa menggunakan konsep jalan hijau dengan menutup sisi kiri kanannya dengan vegetasi, tak melulu dengan beton.

Pembangunan gedung pun nantinya akan mengikuti level keberlanjutan dengan skema: muda, madya, dan utama. Pilihan lain adalah meniru konsep *green carbon certificate* yang bisa dijual untuk mendapatkan pendanaan. “Target kami, minimal ada satu setiap tahun di PUPR yang dibangun dengan konstruksi berkelanjutan,” tegas Kimron.

Untuk meminimalisasi resistensi maupun ketidaksiapan para pihak dalam penerapan konsep konstruksi berkelanjutan, kata Kimron, perlu ada sosialisasi intensif dan luas. Salah satu materi sosialisasi yang penting adalah menanamkan paham bahwa konstruksi bukan proyek *bancakan*, tapi sebagai proyek berkelanjutan yang harus dijaga bersama.

Menurut Kimron, seluruh jajaran di Kementerian PUPR sudah bertekad untuk meninggalkan warisan infrastruktur dan tata kelola yang baik untuk generasi masa depan. Jadi, siapapun pejabatnya, sudah ada panduan alur kerja dan pengawasan yang baik. Selain itu, tata kelola yang benar akan melestarikan tanah subur Indonesia.

Tekad serta optimisme mereka tercermin melalui sepenggal pantun penutup karyanya:

*Badak Jawa satwa asli Banten
Demikian juga dengan owa Jawa
Mari kita laksanakan SMKK dengan telaten
Agar infrastruktur di Indonesia awet dan
selamat semuanya*





05

**CINTAILAH PLODUK-PLODUK
INDONESIA**

.....

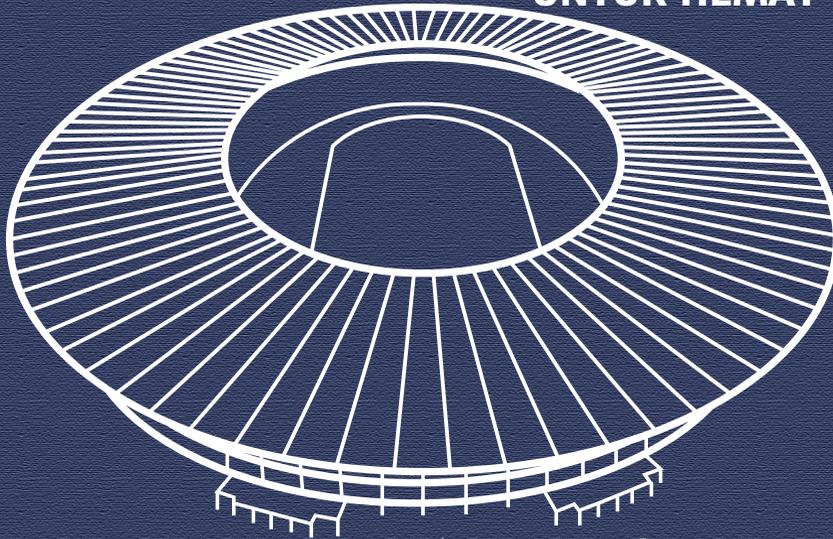
**JALAN BERLIKU MENGEREK
PAMOR ASPAL BUTON**

.....

**SEMEN BEBAS EMISI UNTUK
KONSTRUKSI**

.....

**BAJA BERKUALITAS
UNTUK HEMAT DEVISA**



05

“Presiden Joko Widodo memberikan arahan yang tegas soal proyek pembangunan infrastruktur bahwa semua pekerjaan semaksimal mungkin menggunakan Produk Dalam Negeri”

Basuki Hadimuljono, 2019

CINTAILAH PLODUK-PLODUK INDONESIA

Tepuk tangan membahana di Istora Gelora Bung Karno, Rabu, 15 Maret 2023. Di atas panggung dengan dekor abu-abu kehitaman tampak Presiden RI Joko Widodo menyerahkan plakat ke Menteri PUPR Basuki Hadimuljono. Senyum mereka menghiasi wajah keduanya yang sama-sama berkostum batik. Bedanya, Menteri Basuki memakai batik biru seragam PUPR, sedangkan Presiden Jokowi mengenakan batik krem bermotif parang.

Malam itu, Kementerian PUPR meraih sukses menjadi jawara di acara Penghargaan Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri (P3DN). Jokowi mengatakan Kementerian PUPR sangat layak menempati ranking satu. “Dulu saya ingat urusan aspal saja 80% kita impor. Kita punya Aspal Buton, saya perintah langsung Menteri PUPR. Kita bikin jalan, deposit aspal kita di Buton besar sekali malah kita impor. Jadi kalau sekarang Pak Menteri PUPR juara sudah betul, penilainya betul menetapkan juara satu,” kata Jokowi sembari tersenyum lebar.





“

“Jangan impor produk yang sudah dapat diproduksi di dalam negeri, saya minta komitmen belanja TKDN minimal Rp400 Triliun”

Joko Widodo, 2022

”

Jokowi lalu menjelaskan pemerintah terus mendorong pembelian Produk Dalam Negeri (PDN) dengan menggunakan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) karena hal ini sangat strategis dalam

rangka mendorong pertumbuhan ekonomi Indonesia. Targetnya 95% dari pagu anggaran barang dan jasa harus dibelikan PDN. Kalau ini bisa dilakukan, maka industri dalam negeri dan UMKM akan hidup dan berkembang.

Berdasarkan data *e-monitoring* Kementerian PUPR, capaian penggunaan PDN dalam belanja infrastruktur PUPR tahun 2022 mencapai angka sebesar 93,4% atau senilai Rp112 triliun dari rencana sebesar Rp120 triliun.

Pada tahun 2023, Kementerian PUPR berkomitmen membelanjakan anggarannya untuk Produk Dalam Negeri sebesar 95% atau Rp135,6 triliun dari pagu anggaran tahun 2023 sebesar Rp142,7 triliun. Sedangkan impor diusahakan seminimal mungkin, dimana realisasi saat ini hanya 0,21% dari anggaran atau sebesar Rp296 miliar.

Menurut Basuki pihaknya memiliki komitmen tinggi dalam proses pengadaan untuk penggunaan PDN. Apalagi penggunaan komponen Produk Dalam Negeri menjadi cara ampuh untuk mencegah inflasi dan menjaga roda ekonomi nasional. “Pasca-pandemi (*covid-19*) ini kita dorong pemanfaatan produk-produk dalam negeri, kalau dulu perintahnya utamakan produksi dalam negeri, kalau sekarang dilarang impor,” tandas Basuki.

LEBIH DULU (BUKAN) LEBIH TAHU

Direktur Kelembagaan dan Sumber Daya Konstruksi DJBK Nicodemus Daud ikut mendampingi Basuki pada acara penghargaan ini. Nico menjelaskan, sehari sebelum malam penghargaan, ia sudah mengetahui jika Kementerian PUPR yang menjadi kampiun. “Saya dikasih tahu Kemenperin, ‘Pak Nico juara,’” tuturnya.

Nico bercerita dia ikut terlibat selama proses penjurian. Pada babak terakhir, Kementerian PUPR mengirimkan tiga wakil untuk mempresentasikan upaya-upaya pemenuhan TKDN. Nico hadir bersama dengan Staf Ahli Menteri PUPR Dadang Rukmana dan Kepala Pusdatin PUPR Nazib Faizal.

Ada tiga finalis yang terpilih hari itu, yaitu Kementerian PUPR, Kementerian Kesehatan, dan Kementerian Pertahanan. Pemeriksanya berasal dari BPKP dan Kementerian Koordinator Maritim dan Investasi. “Saya jelaskan kalau kami ini mulai lebih dulu, bukan karena lebih tahu. Jadi orang masih belum *ngomong*, kami sudah jalan,” kenang Nico.

“

“Kami mulai lebih dulu, bukan karena lebih tahu. Jadi orang masih belum *ngomong*, kami sudah jalan”

Nicodemus Daud, 2023

”



Menteri PUPR mengeluarkan Surat Edaran No 2775 tanggal 30 Desember 2020 yang meminta semua unor memakai barang PDN. Apabila terpaksa impor, maka harus seizin eselon 1. Langkah ini, lanjut Nico, menjadi yang paling awal dibandingkan K/L lain.

Namun, penerapannya tidak gampang. Sebab, menghitung kandungan TKDN membutuhkan waktu dan menambah kerja. “Jadi, selama tahun 2021, saya masih belum dihiraukan,” ujar Nico. Angin mulai berubah pada bulan Maret 2022, saat acara *Business Matching* PDN Pertama di Bali.

Kala itu, Jokowi menegaskan semua harus menggunakan PDN sebanyak 95% dari anggarannya dengan total nilainya sekitar Rp400 triliun. Ucapan Jokowi ini menjadi amunisi Nico setiap kali menyosialisasikan sederet kebijakan PDN di Kementerian PUPR.

Nico pun berinisiatif membuat penjenjangan izin impor untuk para unor pada bulan Oktober 2022. “Saat itu saya bilang ke Pak Menteri, kita *nggak* bisa jaga PDN, tapi kita bisa jaga supaya tidak impor. TKDN itu susah kita bicara, kalau impor kan gampang,” jelasnya.

Nico dan timnya juga berupaya untuk mengawasi pengajuan-pengajuan izin impor. “Saya setengah mati menjaga itu supaya bisa menang. Misalnya dari Rp10 M, tim saya bisa turunin sampai Rp320 ribu saja yang impor,” kata Nico.

Menurut Nico, komitmen seluruh jajaran Kementerian PUPR untuk menggunakan PDN tak perlu diragukan lagi. Karena itu, Nico menilai, sudah seharusnya tunjangan kinerja (tukin) Kementerian PUPR dinaikkan menjadi 100%.

Nico masih mengingat dengan jelas, pernyataan Jokowi di malam Penghargaan P3DN tentang penerima penghargaan TKDN akan mendapatkan kenaikan tukin. Jokowi meminta Kemenko Marves untuk membuat kriteria *reward and punishment* tukin ini. “Saya catat itu. Semua *happy* banget,” kata Nico.

Namun, bulan terus berjalan, tanpa kejelasan kenaikan tukin. Nico berinisiatif mengirim surat ke Kemenko Marves menagih janji tukin. Dia juga beberapa kali rapat dengan KemenPAN RB membahas realisasi kenaikan tukin. Nico berharap kenaikan tukin untuk Kementerian PUPR bisa diteken sebelum tahun berganti, serta berlaku surut mulai awal tahun 2023.

SAMA-SAMA KERJA KERAS

Penghargaan yang diraih PUPR ini memang hasil kerja keras bersama seluruh jajaran PUPR. Penghargaan ini juga menjadi yang kedua untuk Kementerian PUPR. Pada 10 Desember 2019, Kementerian PUPR mendapatkan penghargaan sebagai instansi pemerintah yang paling banyak menggunakan PDN sepanjang tahun 2018.

Saat itu penggunaan TKDN Kementerian PUPR mencapai 86% atau senilai Rp47 triliun dari total 1.294 paket kontrak yang diaudit BPKP. Penghargaan ini diberikan oleh Kementerian Perindustrian dalam acara Forum Bisnis dan Apresiasi P3DN.

Sebagai panglima di kementerian yang mendapat amanah penganggaran APBN terbesar, Basuki tak kenal lelah memantau dan mengawasi penerapan kebijakan penggunaan produk-produk lokal di Kementerian PUPR.



“

“Kalau dari luar negeri saya bongkar, karena perintah Presiden dilarang impor, lebih tegas lagi”

Basuki Hadimuljono, 2021

”

Salah satu sikap tegas Basuki terlihat pada instruksinya pada 8 Agustus 2021. Kala itu, Basuki menyatakan pelarangan produk impor di sektor konstruksi. “Kalau bukan Produk Dalam Negeri harus ada pabriknya di dalam negeri. Itu harus diutamakan atau dipakai yang ada pabriknya di dalam negeri. Kalau dari luar negeri saya bongkar, karena perintah presiden dilarang impor, lebih tegas lagi,” ucapnya.

Kewajiban penggunaan material dalam negeri ini tentu saja bukan tanpa sebab karena dengan belanja Produk Dalam Negeri akan menimbulkan *multiplier effect* bagi pertumbuhan perekonomian Indonesia yaitu dapat meningkatkan pertumbuhan industri dalam negeri, meningkatkan investasi, serta dapat meningkatkan lapangan kerja.

Kementerian PUPR juga memiliki komitmen kuat untuk mendukung peningkatan penggunaan produk UMKK sebagai bagian dari aktivitas Gerakan Nasional Bangga Buatan Indonesia (Gernas BBI). Misalnya, dengan mewajibkan pemakaian produk UMKK pada pengadaan barang/jasa swakelola, serta pekerjaan padat karya yang memenuhi kebutuhan spesifikasi.

Gernas BBI menargetkan 30 juta UMKK *on boarding* ke dalam ekosistem digital dengan nilai transaksi mencapai Rp1,1 triliun pada tahun 2023. Untuk itu, UMKK serta asosiasi rantai pasok material dan peralatan konstruksi perlu segera mendaftarkan produknya pada *e-katalog*. Selain itu, anggota asosiasi juga dianjurkan untuk mencatatkan produknya melalui Sistem Informasi Material dan Peralatan Konstruksi (SIMPK) dan mensertifikasi TKDN produknya melalui Kementerian Perindustrian.





Gernas BBI dan BBWI Yogyakarta (22-23 Juni 2023)



Gernas BBI dan BBWI Sulawesi (4-11 Agustus 2023)

APRESIASI PEJABAT PEMBUAT KOMITMEN

DJBK berinisiatif memberikan penghargaan kepada Pejabat Pembuat Komitmen (PPK) yang memiliki kinerja terbaik dalam mendukung implementasi kebijakan peningkatan penggunaan Produk Dalam Negeri. Harapannya penghargaan ini akan menjadi motivasi dalam meningkatkan kinerjanya dan kebanggaan bagi penerima atas pencapaiannya.

Penyerahan penghargaan dilaksanakan pada Malam Penganugerahan Penghargaan Jasa Konstruksi Tahun 2022 di Bali pada tanggal 19 Desember 2022. Penerimaannya ada tiga PPK yaitu:

1. Rokhmad Purnomo, ST-PPK Satker Pelaksanaan Jalan Nasional Wilayah Provinisi D.I Yogyakarta, BBPJK dengan nama paket Pembangunan Jalan Baru Tepus-Jerukwudel.
2. Sadli Soleman, ST-PPK Rumah Susun dan Rumah Khusus, Satker Penyediaan Perumahan Provinsi Maluku Utara, Balai Penyediaan Perumahan Maluku dengan nama paket Pembangunan Rumah Susun ASN BPKP Maluku Utara.
3. Rangga Ardiansah, SH, ST-PPK Sungai dan Pantai II, SNVT Pelaksanaan Jaringan Sumber Air Ws. Palu-Lariang, Ws. Parigi-Poso, Ws. Kaluku-Karama Provinsi Sulawesi Tengah, Balai Wilayah Sungai Sulawesi III dengan nama paket *Rehabilitation and Reconstruction of Palu Coastal Protection, Central Sulawesi Province*.



Malam Penganugerahan Penghargaan Bidang Jasa Konstruksi tahun 2022



Malam Penganugerahan Penghargaan Bidang Jasa Konstruksi tahun 2022

Ketiganya mengumpulkan nilai tertinggi dari enam indikator yang dipakai oleh tim juri yaitu: persentase realisasi belanja Produk Dalam Negeri, capaian TKDN pekerjaan konstruksi, penggunaan barang impor dan tenaga kerja asing (dalam satu paket), penggunaan barang bersertifikat TKDN, penggunaan barang bersertifikat SNI, dan belanja produk UMKK.

Melihat antusiasme dari para peserta, DJBK berencana untuk memperluas kategori penerima penghargaan di tahun-tahun mendatang. Tak hanya PPK, tapi juga diberikan pada Kelompok Kerja Pengadaan, Konsultan, Penyedia Jasa, dan Tim P3DN Unit Organisasi.



2021

- Permen PUPR Nomor 7 Tahun 2021 tentang Pencatatan Sumber Daya Material dan Peralatan Konstruksi (SDMPK) terhadap material dan peralatan dari industri konstruksi pencatatan melalui mpk.binakonstruksi.pu.go.id
- Uji petik 4 Proyek Strategis Nasional (PSN): (1) Bendungan Napun Gete; (2) Bendungan Raknamo; (3) Bendungan Rotiklot; (4) Jembatan Teluk Kendari
- 7 Oktober 2021: Surat Direktur Kelembagaan dan Sumber Daya Konstruksi Nomor Bk0403- Kd/770 tentang Referensi Sumber Informasi Produk Dalam Negeri

2022

2021

2020

2020

- 30 Desember 2020: Surat Menteri PUPR Nomor PB.01.01-Mn/2775 perihal Penggunaan Produk Dalam Negeri pada Pengadaan Barang/Jasa di Kementerian PUPR menjadikan tertib penyelenggaraan dalam hal pengadaan barang non produk dalam negeri di Kementerian PUPR
- Permen PUPR 13 Tahun 2020 DKSDK melaksanakan perumusan kebijakan, penyusunan produk pengaturan, pembinaan penerapan dan pengawasan dalam pengelolaan material, peralatan, teknologi dan Tingkat Kandungan Dalam Negeri (TKDN) konstruksi
- Permen PUPR 14 Tahun 2020 diatur mengenai kewajiban pemanfaatan MPK dalam negeri, sehingga pelaksanaan pekerjaan konstruksi di lingkungan Kementerian PUPR wajib menggunakan material/bahan produk dalam negeri atau yang diproduksi di dalam negeri

2022

- 21 Maret 2022: Pembentukan Tim Peningkatan Produk Dalam Negeri (P3DN) Tahun 2022- 2024 melalui Kepmen PUPR Nomor 280 Tahun 2022 Inventarisasi data baik rencana maupun realisasi belanja produk dalam negeri UMKM dan produk impor seluruh paket pekerjaan TA 2022 dari belanja barang dan belanja modal
- 21 Maret 2022: Surat Sekjen PUPR kepada Kemenko Marves Komitmen Belanja PDN TA 2023 sebesar 95% dari pagu atau Rp118,94T
- 6 Juli 2022 Keputusan Direktur Kelembagaan dan Sumber Daya Konstruksi Nomor 510/KPTS/Kd/2022 tentang Tim Pendukung P3DN Kementerian PUPR Tahun 2022-2024
- INPRES No 2 Tahun 2022 tentang Percepatan Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri dan Produk Usaha Mikro, Usaha Kecil dan Koperasi
- 17 Oktober 2022: Surat Menteri PUPR Nomor PB.01.01-Mn/2075 tentang Pengendalian Penggunaan Barang Impor dan TKA pada Pengadaan Barang/Jasa di Kementerian PUPR
- 25 Oktober 2022: terbit BUKU KITA (Kendali Impor dan Tenaga Asing)
- 23 November 2022: SE Menteri PUPR Nomor 21/2022 tentang Pengendalian Penggunaan Barang Impor dan/atau Tenaga Kerja Asing pada Pelaksanaan Pembangunan dan Pengelolaan Jalan Tol

2023

- Kepmen PUPR Nomor 602/KPTS/M/2023 tentang Batas Minimum Nilai Tingkat Komponen Dalam Negeri Jasa Konstruksi
- SE Menteri PUPR Nomor 02/2023 tentang Pengendalian Penggunaan Barang Impor dan/atau TKA pada Penyediaan Infrastruktur di Kementerian PUPR melalui Pola Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha
- SE Sekjen PUPR Nomor 04/SE/Sj/2023 tentang Peningkatan Penggunaan Produk Usaha Mikro, Usaha Kecil, dan Koperasi pada Pelaksanaan Kegiatan di Kementerian PUPR
- Surat Dirjen Bina Konstruksi Nomor PB.01.01-Dk/356 tentang Himbauan kepada PP/PPK dalam Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa melalui e-Purchasing mengacu SE LKPP Nomor 3 Tahun 2023 yang menjadi Target STRANAS-PK Tahun 2022-2023





05

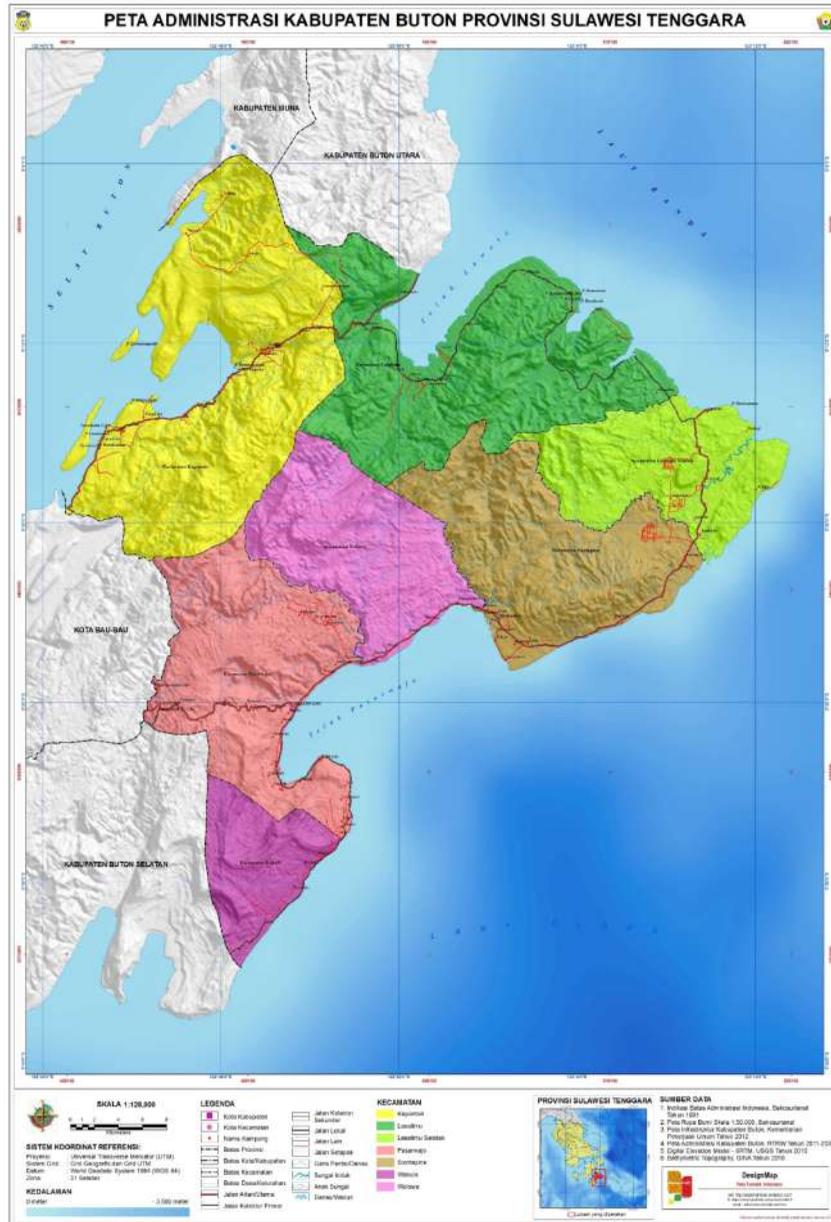
Desa Lawele, Kabupaten Buton. Irwan Hermanto berdiri tegak di tengah hamparan bukit-bukit kapur. Deru mesin beberapa unit *excavator* terdengar dari kejauhan. Belalai-belalai *excavator* bergerak ritmis mengeruk bebatuan. Tumpukan material hasil kerukan terlihat menggunung di sekitar mesin-mesin ini.

JALAN BERLIKU MENGGEREK PAMOR ASPAL BUTON

Kemudian Irwan beranjak mendekati area penggalian. Meski melewati tanah berbatu, Direktur Utama PT Kartika Prima Abadi (KPA) ini merasa seperti berjalan di atas permukaan yang lentur. Sebab, bebatuan kapur di bawah kakinya banyak yang mengandung aspal alam hitam pekat.

Jumlah deposit aspal alam di Pulau Buton (asbuton) memang mencengangkan, ada 662 juta ton, terbesar sedunia. Cadangan asbuton ini menguasai 80% cadangan aspal alam global. Sisanya terkandung di dalam tanah negara Iran dan Trinidad-Tobago.





Peta Pulau Buton

Deposit asbuton sebesar ini, diketahui dari data Kementerian ESDM, tidak menyebar di seluruh Pulau Buton. Namun, hanya terkonsentrasi di lembah sepanjang 75 kilometer yang membentang dari Teluk Sampolawa ke Teluk

Lawele. Butiran-butiran mineral hitam pekat itu umumnya terdapat di kedalaman empat meter. Kandungan aspal di dalam batuan kapur juga bervariasi, antara 10% hingga 40%.

Irwan menyebutkan, di tambang milik KPA meski semuanya terletak di Desa Lawele, kandungan aspalnya beda-beda. "Modelnya

seperti kantung-kantung begitu. Jadi beda jarak 30-40 meter saja, sudah beda karakter batuan dan kandungan aspalnya," jelas Irwan.



Penambangan asbuton dan produk aspal buton



Karena karakter ini, maka saat material mentah asbuton ini diangkut ke pabrik pengolahan KPA, ada perlakuan berbeda dalam proses ekstraksi untuk menghasilkan asbuton murni. KPA harus membuat beberapa modifikasi mesin-mesin *crusher* sesuai dengan karakter batuan.

Saat ini, KPA yang baru beroperasi pada bulan Desember 2022, adalah satu-satunya pabrik yang memproduksi asbuton murni di Indonesia, bahkan di dunia. “Aspal kami sudah aspal jadi bisa langsung dipakai. Dijualnya dalam bentuk sak. Jadi bukan aspal cair yang diangkut dengan tongkang, yang pastinya lengket sekali dan susah dibersihkan,” tutur Irwan. (*Selengkapnya lihat boks: Aneka Varian Asbuton*)

Pabrik KPA memiliki kapasitas terpasang untuk memproduksi asbuton murni sebanyak 100.000 ton/tahun. Sepanjang tahun pertama, produksi KPA mencapai 30.000 ton, sesuai dengan permintaan pasar. Pembeli asbuton murni KPA berasal dari tujuh provinsi, termasuk dari Balai di Kalimantan Timur yang juga membawahi wilayah Ibu Kota Nusantara. Sebanyak 10 proyek ruas jalan Kementerian PUPR sudah memakai asbuton murni KPA dengan total volume 6.839 ton untuk jalan sepanjang 63,75 kilometer.

18 TAHUN MERINTIS USAHA

KPA adalah pemain paling baru di kalangan produsen asbuton Indonesia. Sampai tahun 2023, ada 16 produsen asbuton yang menjadi anggota Asosiasi Pengembang Asbuton Indonesia (ASPABI) diantaranya PT. Wika Bitumen, PT. Olah Bumi Mandiri, PT. Putindo Bintech, PT. Cipta Wahana Persada, dan PT. Buton Aspal Nasional. Sementara itu, konsesi

penambangan asbuton pertama kali diberikan pada tahun 1924, sebelum Indonesia merdeka.

Menurut Irwan, KPA menapaki jalan panjang dan terjal selama 18 tahun untuk memulai produksi pertama asbuton murni. Optimisme memenuhi dada Irwan saat berhasil mendapatkan izin usaha pertambangan asbuton pada tahun 2004. Untuk menghasilkan asbuton yang berkualitas, harga bersaing, dan suplai produksi berkelanjutan, Irwan memulai usahanya dengan riset.

Lima tahun pertama diisi dengan riset yang menggandeng sejumlah pihak dari lingkup kampus maupun lembaga penelitian. Belum ada karyawan tetap selama masa ini. Selanjutnya dimulai fase *trial and error* membuat prototipe mesin-mesin produksi.

Untuk satu pabrik saja, KPA harus menghubungi 68 penyedia mesin. Bisa dibayangkan kerumitan rantai pasok dan sinkronisasinya. Belum lagi saat menghadapi material asbuton mentah yang beda kualitasnya, sehingga menuntut modifikasi, perbaikan dan pengembangan. Dan cukup banyak penyedia mesin yang tidak mau membuat mesin prototipe tersebut karena terlalu rumit untuk menangani asbuton.

Asbuton memiliki daya rekat sangat tinggi yang menempel pada batuan kapur selama jutaan tahun. Untuk memisahkan mineral aspal dari batuan, dibutuhkan bahan lain seperti asam sulfat. Namun setelah terpisah, bagaimana memurnikan aspal dari bahan pencampur tersebut.

“Teknologi yang kami pakai ini, pertama dan satu-satunya di dunia, karena materi yang

persis dengan asbuton, ya hanya ada di Pulau Buton. Sehingga kami mau cari mesin dan teknologi yang *ready* itu tidak ada. Jadi *mau ga mau* kita mencontek, modifikasi, dan eksperimen berulang kali sampai kita dapat formula *processing* yang bisa kami perbesar skalanya menjadi industri,” papar Irwan.

Selama berusaha nyaris dua dekade, KPA memakai pendanaan mandiri. Untuk itu KPA mengajukan *tax holiday* ke pemerintah dan dikabulkan. Saat mulai berproduksi, KPA memiliki sekitar 230 pegawai tetap di pabrik. “Kami ingin ikut punya kontribusi pada pengembangan produksi dalam negeri dan bangga bila melihat asbuton murni buatan kami bisa digelar di jalan-jalan di seluruh Indonesia. Jadi kami selalu berpikir optimis, tinggal sedikit lagi. Meski ujungnya, ternyata butuh 18 tahun untuk memulai produksi,” pungkask Irwan.

AKSI BINA KONSTRUKSI

Sejak tahun 2012, DJBK sudah giat menelurkan aturan untuk mendorong peningkatan penggunaan asbuton sebagai pengganti aspal minyak. Menurut Mochammad Natsir, Ahli Utama Pembina Jasa Konstruksi PUPR, pada tahun itu dibuat peta jalan Efisiensi Sistem Industri Konstruksi yang mencakup pemberlakuan harmonisasi rantai pasok sumber daya konstruksi.

Visinya adalah mencapai kemandirian serta kedaulatan industri konstruksi Indonesia secara efektif, efisien, dan mandiri. “Khusus untuk peningkatan konsumsi asbuton saat itu Ditjen Bina Konstruksi bergandeng tangan dengan Balitbang PU dan Ditjen Bina Marga,” ujar Natsir.

Natsir menyebutkan pengesahan UUK No 2/2017 makin mengukuhkan perjuangan untuk memopulerkan asbuton. Sebab UUK No 2/2017 beserta aturan-aturan turunannya, memberikan arah eksplisit dan tegas dalam pembinaan rantai pasok dan pemakaian produk-produk dalam negeri dalam dunia konstruksi.

Nah, asbuton sangat cocok untuk mendukung program Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri (P3DN). Karena asbuton punya nilai sekitar 86% dalam ukuran Tingkat Komponen Dalam Negeri (TKDN). Angka ini jauh lebih tinggi dari TKDN aspal minyak yang ada di kisaran 2,5%.

Apalagi mutu asbuton jauh lebih baik dari aspal minyak impor. Alhasil, jika pemakaian asbuton bisa meroket, maka negara bisa menghemat devisa.

Tak heran jika Kementerian PUPR tanpa kenal lelah terus membuat serangkaian kebijakan afirmasi untuk mendongkrak pamor asbuton. Pada tahun 2021, Menteri PUPR Basuki Hadimuljono membuat terobosan melalui Peraturan Menteri PUPR Nomor 5 Tahun 2021. Isinya mendorong peningkatan, bahkan kewajiban, penggunaan aspal Buton untuk pembangunan dan preservasi jalan provinsi/kabupaten/kota, yang dibiayai oleh Dana Alokasi Khusus (DAK). “Saya instruksikan agar PUPR menggunakan seluruh kapasitas produksi Aspal Buton yang ada asalkan harganya wajar dan hal tersebut menjadi komitmen Kementerian PUPR,” ujar Basuki sembari menegaskan jika ada balai yang tidak mau memakai, maka akan diganti.



“

“PUPR harus menggunakan seluruh kapasitas produksi Aspal Buton yang ada asalkan harganya wajar”

Basuki Hadimuljono, 2021

”

Sejalan dengan Menteri PUPR, DJBK melalui Direktorat Kelembagaan dan Sumber Daya Konstruksi memberikan informasi terkait asbuton melalui Sistem Informasi Material dan Peralatan Konstruksi (SIMPK). Melalui sistem ini, kita bisa tahu berapa kapasitas produksi asbuton setiap tahun, kapasitas produksi terpasang, dan tingkat konsumsi.

Kerja keras Kementerian PUPR dan jajarannya mendapatkan apresiasi dari para produsen asbuton. “Saya lihat Kementerian PUPR komitmennya paling tinggi dalam pemenuhan TKDN, termasuk di asbuton. Karena tanpa kebijakan pemerintah, maka tingkat adopsi pemakaian asbuton ini akan sangat pelan. Jadi, meski kami sudah capai *milestone* produksi dan pemasaran, tapi inovasi tetap jalan terus. Kami juga sangat berterima kasih pada bantuan dan dukungan sejak awal dari Ditjen Bikon,” ujar Irwan.

Para produsen asbuton pun berharap, Kementerian PUPR bisa konsisten menjalankan kebijakan ini. Bahkan perlu secara bertahap meningkatkan jumlah jalan dengan spek aspal PG70 yang memakai asbuton. Saat ini Kementerian PUPR menargetkan penyerapan asbuton spek PG70 sebanyak 32.000 ton tiap tahun.

Sedangkan kapasitas produksi asbuton murni yang memiliki spek setara dengan PG70 sudah mencapai 100.000 ton per tahun. Artinya dari sisi pasokan, sudah siap, hanya perlu mengejar angka penyerapan produk serta mempertahankan harga di level kompetitif.

PAKET PENANDATANGANAN KONTRAK ANTARA PENYEDIA JASA DAN PRODUSEN UNTUK PENGGUNAAN ASBUTON DI WILAYAH SULAWESI

PUPR
CIGAP MEMBANGUN NEGERI

No	Satker	Nama Paket	Asbuton	Produsen	Penyedia Jasa	PPK	Kebutuhan Asbuton TA 2023	
							Panjang Efektif (km)	Volume (ton)
1	PJN I Sulawesi Tenggara	Preservasi Jalan Bts. Prov. Sulsel - Tolala - Leluwawa	Asbuton Murni	PT. Kartika Prima Abadi	PT. Andifa Dua Putra	PPK 1.1 Provinsi Sulawesi Tenggara	16,51	760,03
2	PJN I Sulawesi Tenggara	Preservasi Jalan Sp. Kampung Baru - Wolulu - Bambaee	Asbuton B 50/30	PT. Putindo Bintech	PT. Satria Jaya Sentosa	PPK 1.3 Provinsi Sulawesi Tenggara	8,97	407,26
3	PJN II Sulawesi Tenggara	Preservasi Jalan Bts. Prov. Sulteng - Asera - Belalo/Lasole	Asbuton B 50/30	PT. Dua Tiga Sejahtera	PT. Mawar Enam Sembilan	PPK 2.3 Provinsi Sulawesi Tenggara	14,40	958,21
Total							39,88	2.125,50



PELIKNYA MENAMBANG SI HITAM PEKAT

Bila bicara popularitas, maka asbuton sangat terkenal. Sejak masih di SD, semua siswa sudah mendapatkan informasi Pulau Buton sebagai satu-satunya penghasil aspal alam berkualitas

tinggi di Indonesia. Sayang popularitas tak seindah realita.

Sejak puluhan tahun silam, konsumsi aspal nasional didominasi aspal minyak dan aspal impor. Industri penambangan dan pengolahan aspal di Buton sepi dan nyaris mati suri. Selama





seabad, dimulai dari penambangan pertama asbuton tahun 1924, konsumsi asbuton tidak sampai 5 juta ton.

Produksi terbesar terjadi pada tahun 1987 sebesar 350 ribu ton, serta tahun 1994 sebanyak 200 ribu ton. Setelah itu terjun bebas. Ironis, di tengah gencarnya pembangunan infrastruktur yang membutuhkan aspal sampai 1,3 juta ton per tahun. Sekitar 96% kebutuhan aspal nasional dipenuhi oleh aspal minyak, asbuton hanya mengambil porsi 4% saja. Lebih miris lagi, aspal minyak yang dipakai mayoritas adalah aspal impor, jumlahnya lebih dari 60% total kebutuhan aspal nasional.

Karena itu, saat Presiden Joko Widodo melakukan kunjungan ke pabrik asbuton PT. Wika Bitumen di Pulau Buton pada 27 September 2022, muncul instruksi untuk menghilangkan impor aspal pada tahun 2024. “Tadi sudah kita putuskan, dua tahun lagi tidak ada impor aspal. Semuanya harus dikerjakan oleh Buton. Industri aspal di Buton harus dibangkitkan, sekaligus melakukan hilirisasi industri. Hilirisasi industri aspal dilakukan agar mendapatkan nilai tambah. Buton harus

dihidupkan kembali sebagai penghasil aspal, bukan sekedar tambang. Mau BUMN silakan, swasta silakan, *join* dengan asing juga silakan, tetapi kita ingin ada nilai tambah dari aspal yang ada di Buton,” tutur Presiden Jokowi.

Pertanyaannya, apa yang membuat asbuton tidak dipakai oleh para kontraktor pembangun jalan? Padahal jalan beraspal lebih disukai ketimbang beton, karena lebih elastis, lentur, saat menerima beban. Menurut Mochammad Natsir karakteristik asbuton yang beragam membuat produksi asbuton juga beraneka rupa kualitasnya. Sehingga, para pelaksana proyek di lapangan sering mengalami kesulitan untuk menjamin kualitas lapisan pengerasan jalan yang memakai asbuton.

Misalnya, pada era 1980-an, produksi asbuton masih berupa butiran bitumen yang kadang kala terlalu tinggi porsinya. Kekentalan tinggi membuatnya sulit menjadi adonan yang homogen dengan pasir dan kerikil. Sehingga, saat sudah mengering, lapisan jalan dari asbuton menjadi terlalu kaku, kurang elastis, dengan banyak rongga di dalamnya.



“Dua tahun lagi tidak ada impor aspal. Semuanya harus dikerjakan oleh Buton. Kita ingin ada nilai tambah dari aspal yang ada di Buton”



Jokowi, 2022



Kunjungan Presiden Jokowi ke Buton tanggal 27 September 2022

Saat kena air dan panas, serta menanggung beban lalu lintas padat, lapisan asbun lebih mudah retak. Ujungnya, asbun dinilai kurang awet, dan pamornya turun pas dekade 1990an. Pada tahun-tahun berikutnya, sempat ada

upaya pengembangan variasi dan kualitas asbun, namun penggunaan asbun masih terbatas pada jalan-jalan kecil dengan lalu lintas yang ringan.





Para kontraktor lebih memilih aspal minyak, yang dihasilkan dari kilang-kilang penyulingan minyak bumi. Aspal minyak memberi kesan mulus dan lentur. Meski tetap saja cukup mudah terdeformasi oleh beban lalu lintas tinggi di tengah terik matahari atau terjangan banjir.

Meski menghadapi kelesuan pasar, para produsen asbuton yang masih bertahan, tak pernah berhenti untuk berinovasi. Salah satunya adalah pembuatan varian produk asbuton bisa langsung dipakai dan tidak membutuhkan pengangkutan yang mahal. Model baru ini berjenis asbuton murni dan *Cold Paving Hot Mix Asbuton* (CPHMA). Kedua varian ini seimbang aspek keras dan lenturnya, cocok untuk jalan dengan arus lalu lintas tinggi, dan bisa dihamparkan di jalan tanpa harus dipanaskan.

Bola pun bergulir ke tangan pemerintah. Natsir mengakui jika salah satu kendala penyerapan produksi asbuton adalah ketiadaan komitmen atau peta jalan penggunaan asbuton untuk jangka menengah dan panjang. "Perlu juga penerapan sistem pengadaan yang menjamin pasokan asbuton yang didukung sistem logistik yang efisien. Selain itu, perlu sosialisasi dan bimtek untuk pelaksana pemakai asbuton," jelas Natsir.

Irwan, selaku produsen asbuton murni, menyebutkan peran dan keberpihakan pemerintah yang paling krusial saat ini. Sebab dari sisi kepentingan bisnis produsen aspal dan para kontraktor, mereka sudah untung dan terpenuhi kebutuhannya dari pasokan aspal minyak.

Menurut Irwan, kebijakan Kementerian PUPR yang menerapkan standar kualitas asbuton PG70 untuk dipakai di jalan yang memiliki trafik tinggi dan cuaca ekstrim, sangat menantang untuk produsen asbuton murni dan CPHMA. Mereka dituntut untuk memenuhi tiga hal, yaitu kualitas baik, pelayanan bagus, dan harga yang kompetitif.

Asbuton murni dari KPA sudah memenuhi tiga standar tersebut. Kualitasnya lebih tinggi dari aspal minyak Pen6070 dan bisa langsung digunakan tanpa perlu alat baru. Rantai pasok dan pelayanan ke kontraktor pun disesuaikan dengan kebutuhan dan lokasi proyek. Dan yang tak kalah penting, harga asbuton murni lebih murah dari aspal minyak impor dengan spek PG70. "Padahal dalam Perpres 2018 disebutkan bahwa produk dengan TKDN tinggi, boleh mematok harga 20% lebih mahal dari produk impor. Kami tidak bermimpi untuk memasang harga lebih mahal. Karena harga sama pun, orang tetap protes," ujar Irwan.

Terkait dengan pentingnya sosialisasi ke para kontraktor, Irwan menyebutkan masalah ini memang cukup sulit. Namun, dengan fokus pada dua produk asbuton, yaitu CPHMA dan asbuton murni, maka satu level kesulitan terkait kualitas dan kepraktisan pemakaian sudah teratasi. Lalu, perlu didukung dengan serangkaian catatan keberhasilan pemakaian asbuton dalam proyek pembangunan jalan. Karena ini akan meningkatkan rasa saling percaya antara produsen dengan kontraktor.



ANEKA VARIAN ASBUTON

Menurut data ASPABI, saat ini ada enam jenis asbuton hasil produksi 16 anggotanya. Keenam varian asbuton tersebut adalah: Asbuton B 5/20, Asbuton B 50/30, Asbuton Pracampur, Asbuton Kadar Bitumen Tinggi, Asbuton Murni, dan Cold Paving Hot Mix Asbuton (CPHMA)

Asbuton B 5/20, berasal dari tambang Kabungka yang diproses dan digranulisasi menjadi butiran dengan nilai penetrasi sekitar 5 dan kadar bitumen sekitar 20%. Saat pemakaian, biasanya jenis B 5/20 dicampur dengan aspal minyak Pen 60/70 di Asphalt Mixing Plant (AMP) untuk menghasilkan Campuran Beraspal Panas (Hot Mix).

Asbuton B 50/30, berasal dari tambang Lawele yang diproses dan digranulisasi menjadi butiran dengan nilai penetrasi sekitar 50 dan kadar bitumen sekitar 30. Selain menjadi substitusi aspal minyak Pen 60/70, jenis B 50/30 juga bisa dicampur menjadi hot mix. B50/30 cocok untuk tipe konstruksi seperti Butur Seal dan Lapis Penetrasi Macadam Asbuton (LPMA).

Asbuton Pracampur adalah asbuton yang diproses dan dicampur dengan aspal minyak Pen 60/70 di pabrik. Tingkat kemurnian Asbuton Pracampur di atas 90% sehingga bisa digunakan langsung di ketel AMP untuk menghasilkan hot mix.

Asbuton Kadar Bitumen Tinggi adalah asbuton semi ekstraksi yang dimurnikan sebagian. Asbuton jenis ini dipakai sebagai tambahan aspal minyak Pen 60/70 untuk meningkatkan mutu hot mix.

CPHMA adalah Asbuton B 50/30 yang diproses panas dengan menggunakan modifier di pabrik. Hasilnya berupa campuran dingin yang dikemas di dalam karung dan dapat langsung digunakan untuk pengaspalan jalan. CPHMA juga cocok untuk tambal lubang serta membangun jalan di lokasi yang jauh dari AMP.

Asbuton Murni, berasal dari tambang Lawele yang dimurnikan sepenuhnya, dengan kualitas di atas aspal minyak Pen 60/70. Jadi asbuton murni yang dikemas praktis dalam karung ini, bisa langsung dipakai untuk berbagai pekerjaan konstruksi beraspal di lokasi yang jauh dari pabrik maupun AMP.



05

Asap tebal bergulung-gulung mengangkasa dari cerobong pabrik semen di kawasan Desa Sumberarum di Kabupaten Tuban. Gumpalan karbon dioksida itu terus melayang menyelimuti atmosfer bumi. Efek gas rumah kaca ini membuat udara makin gerah.

SEMEN BEBAS EMISI UNTUK KONSTRUKSI

Industrialisasi di seluruh dunia menyebabkan konsentrasi karbon dioksida meningkat dari 280 ppm pada tahun 1750 menjadi 415 ppm pada tahun 2022. Di Indonesia, industri semen *Ordinary Portland Cement* (OPC) tercatat menyumbang emisi karbon sebanyak 7% dari total emisi karbon yang dilepas ke atmosfer.

Karena itulah, Indonesia bersama 194 negara lain yang tergabung di bawah Panel Antar pemerintah tentang Perubahan Iklim PBB, menyepakati Perjanjian Paris pada tahun 2015. Salah satu mandat yang harus dicapai adalah mengurangi emisi karbon dan gas rumah kaca lainnya menjadi setengah pada tahun 2030 dan mencapai nol bersih pada 2050. Tujuannya untuk membatasi perubahan suhu menjadi 1,5 derajat celsius, sehingga bisa mengurangi dampak dan risiko perubahan iklim.

Untuk industri semen, Indonesia berkomitmen untuk menurunkan emisi karbon sebesar 2,75 juta ton CO₂ per ton cement equivalent (CO₂e) dengan upaya mandiri, dan 3,25 juta ton CO₂e dengan dukungan internasional



pada tahun 2030. Tentu saja perlu kerja keras para pihak agar misi ini tercapai. Sebab semen adalah salah satu komponen bahan bangunan vital di tengah gencarnya pembangunan infrastruktur dan properti.

Berdasarkan data Asosiasi Semen Indonesia (ASI), permintaan semen terus mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Konsumsi semen nasional pada tahun 2022 tercatat mencapai 63,3 juta ton. Dengan asumsi rata-rata emisi karbon semen nasional mencapai 630 kg/ton, maka tahun lalu polusi karbon mencapai 36 juta ton CO₂e.

Ketua Umum ASI, Lilik Unggul Raharjo menegaskan 15 anggotanya mendukung penuh upaya pemerintah untuk mewujudkan semen bebas emisi pada tahun 2050. Bahkan sejak jauh-jauh hari, ada anggota ASI yang membuat peta jalan pengurangan emisi karbon pada tahun 2005.

Lilik menyebutkan semen ramah lingkungan berkualitas menjadi tantangan sekaligus peluang bagi industri semen. Semen hijau menuntut pemangkasan jejak karbon yang panjang pada proses pembuatan semen. Setidaknya ada tiga cara yang harus dijalankan. Pertama, mengurangi penggunaan bahan bakar fosil dalam proses penambangan dan pencampuran. Kedua, mengurangi jumlah kapur dan penyesuaian resep pembuatan semen saat proses pemanasan di tanur. Ketiga, menggunakan *capture and storage* untuk menangkap gas CO₂ yang diproduksi selama proses pembuatan semen.

Dalam perjalanannya, Lilik menjelaskan proses produksi semen ramah lingkungan ternyata bisa memicu efisiensi sehingga menguntungkan perusahaan. “Mungkin di awal terasa mahal, tapi *overall* tetap ada efisiensi yang *make a profit* bagi pelaku industri,” kata Lilik.

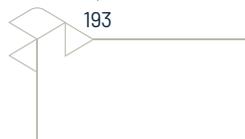
Tekad bulat dan kerja nyata tak hanya ditunjukkan oleh pihak industri tapi juga oleh pemerintah khususnya Kementerian PUPR. Lima tahun pasca Perjanjian Paris, Menteri PUPR Basuki Hadimuljono menerbitkan Instruksi Menteri PUPR Nomor 4 Tahun 2020 tentang Penggunaan Semen Non OPC pada pekerjaan konstruksi di Kementerian PUPR. Semen ramah lingkungan ini meliputi jenis PPC¹⁾, PCC²⁾, *Slag Cement*, dan Semen Hidraulis.

Semen-semen Non OPC tersebut telah teruji dapat memenuhi persyaratan spesifikasi untuk tiap-tiap jenis pekerjaan konstruksi. Semen hijau juga diproduksi dengan indeks terak yang lebih rendah dibandingkan semen OPC yang saat ini banyak digunakan untuk konstruksi berbagai infrastruktur. Alhasil semen non OPC dapat menekan emisi CO₂ dalam proses produksinya.

Untuk mempercepat pencapaian target Inmen 4/2020, DJBK melakukan Penandatanganan Kesepakatan Bersama dengan ASI pada 17 Februari 2023. Dirjen Bina Konstruksi Yudha Mediawan menyampaikan tujuan sinergi ini adalah meningkatkan pemahaman untuk mendorong optimalisasi penggunaan material semen ramah lingkungan serta meningkatkan penggunaan material semen dalam negeri.

¹⁾ *Portland Composite Cement*

²⁾ *Portland Pozzolana Cement*





Penandatanganan KB dengan ASI

“Yang tidak kalah penting, harus tetap berinovasi untuk menghasilkan produk semen yang dapat memberikan nilai tambah dalam pembangunan infrastruktur. Saya yakin kita bisa mewujudkan hal tersebut dengan kolaborasi yang terpadu, tepat dan fokus dari kedua belah pihak,” kata Yudha.

Penggunaan semen dalam negeri memang sudah tercapai. Per tahun 2022, kapasitas produksi dari 15 perusahaan semen yang tergabung dalam ASI tercatat 118,9 juta ton per tahun. Sementara konsumsi dalam negeri hanya 63 juta ton, sehingga sebagian diekspor ke berbagai negara seperti Australia, China, Bangladesh, dan Filipina.

Setahun sebelumnya, pada bulan April 2022, DJBK telah bersinergi dengan PT Semen

Indonesia untuk meningkatkan pemanfaatan semen non OPC dan kompetensi tenaga kerja konstruksi. Direktur Utama Semen Indonesia Donny Arsal menyebutkan pihaknya mendukung program konstruksi berkelanjutan melalui inovasi solusi teknologi konstruksi. “Selain menyediakan material konstruksi yang ramah lingkungan, kami juga ingin terlibat dalam pemberdayaan tenaga kerja konstruksi di Indonesia terutama dalam hal prinsip dan tren konstruksi berkelanjutan,” ujar Donny.

PROYEK PRESTISIUS PEMAKAI SEMEN HIJAU

Sejumlah proyek-proyek infrastruktur di Indonesia tercatat telah memakai semen ramah lingkungan. Menurut data ASI, proyek prestisius pertama yang memakai semen hijau jenis PPC





Jembatan Suramadu

adalah Jembatan Suramadu sepanjang 5.438 meter yang menghubungkan Surabaya dengan Madura. Jembatan yang resmi beroperasi pada 10 Juni 2009 ini merupakan jembatan terpanjang di Indonesia.

Pada era pemerintahan Presiden Joko Widodo, semen PCC dipakai untuk pembangunan Jembatan Merah Putih Ambon sepanjang 1.140 meter. Semen *slag* juga dipakai pada pembangunan Pelabuhan Patimban fase pertama di Jawa Barat. Kontraktor Penta Ocean memakai semen *slag* bermerek *Duracem* untuk pembangunan pelabuhan terbesar di Indonesia tersebut.

Di Jawa Tengah ada dua Proyek Strategis Nasional yang telah memanfaatkan semen PCC yaitu Pembangkit Listrik Tenaga Uap

(PLTU) Batang dan PLTU Tanjung Jati. Di Bali, pembangunan Bandara Ngurah Rai yang baru juga memakai semen non OPC.

Selain itu, ASI juga siap menyediakan semen non OPC di proyek prestisius pembangunan Ibu Kota Nusantara di Kalimantan Timur. Pembangunan proyek IKN bisa menjadi momentum menggencarkan penggunaan semen hijau.

KUALITAS JEMPOLAN SEMEN BEBAS EMISI

Semen-semen Non OPC memiliki kualitas tinggi yang tak kalah dibandingkan OPC sehingga bisa memenuhi semua kebutuhan konstruksi bangunan besar. Sebut saja jenis Hidraulis yang memiliki rasio (kadar) klinker lebih rendah dari



Proyek Strategis Nasional yang telah memanfaatkan semen PCC

OPC sehingga emisi karbon yang dihasilkan juga lebih rendah 80 kg sampai 100 kg per ton semen.

Port Slag Cement (PSC) adalah semen berjenis *blended cement* dengan menggunakan limbah jenis *slag*, yaitu sisa hasil pembakaran pada industri baja. Keberadaan *slag* sebagai *additive material* membuat beton mempunyai waktu

setting yang cukup, sehingga mengurangi potensi keretakan.

Semen *slag* melepaskan panas hidrasi rendah, tahan terhadap sulfat, durabilitas yang tinggi, serta memiliki masa pertumbuhan kuat tekan lebih panjang setelah 28 hari. PSC merupakan solusi dari *low-heat hydration cement* yang bisa digunakan sebagai bahan baku konstruksi





besar, mulai dari struktur beton, jembatan, bendungan, serta bangunan tinggi.

Sedangkan *Portland Composite Cement* (PCC) lebih rendah panas hidrasi dibandingkan OPC, sehingga lebih mudah pengerjaannya untuk pembetonan. PCC juga menghasilkan campuran beton yang lebih kepad, sehingga beton lebih tahan terhadap serangan kimia atau alkali yang berasal dari lingkungan.

Tak hanya unggul dari sisi kualitas, semen non OPC bahkan bisa menghemat biaya sampai 15% daripada OPC. Selain itu, pemanfaatan *waste material* industri lain seperti *dry ice*, membuat emisi dan partikulat yang dihasilkan semen menjadi rendah. Dengan begitu, sangat cocok untuk mendukung *green infrasructure*.

PENTINGNYA PERUBAHAN SPEK

Dengan sejumlah keunggulan yang dimiliki semen hijau, seharusnya tidak ada masalah dalam penggunaannya di sektor konstruksi. Namun sampai tahun 2023, pemakaian semen non OPC untuk pekerjaan konstruksi besar masih terbatas.

Menurut data ASI, konsumsi semen non OPC tertinggi ada pada sektor rumah tangga dan perumahan, sebanyak 73%. Sementara konsumsi sektor konstruksi baru mencetak angka 10%. "Kami sudah mendiskusikan sejak keluarnya Inmen 4/2020 sampai sekarang, mengapa di proyek-proyek PUPR masih banyak yang tetap memakai OPC," kata Lilik.

Hasil penelusuran ASI menunjukkan hal ini terjadi karena spek yang tercantum dalam proyek-proyek PUPR mencantumkan OPC bukan non OPC. Akibatnya para pelaksana di lapangan, tidak berani memakai semen Non OPC karena berpotensi kena masalah saat audit.

Karena itu ASI meminta DJBK untuk mendorong terjadinya perubahan spek di dokumen tender proyek-proyek PUPR yang rata-rata jumlahnya 3.000 paket/per tahun. "Bisa dengan pembuatan payung hukum untuk menaungi perubahan spek dari OPC ke non OPC untuk proyek yang sedang berjalan maupun yang akan berjalan," ujar Giri, anggota ASI.

Giri menilai, akselerasi dari pemerintah penting karena nantinya akan diikuti swasta. Apalagi suplai semen non OPC dari produsen sudah mencukupi. "Pemerintah sebaiknya menjadi *trend setter* untuk menyerap produksi semen non OPC dari industri. *Leadership*-nya sangat dibutuhkan," katanya.

ASI juga menyarankan perlunya kerja bersama untuk edukasi ke konsumen untuk memahami keunggulan serta pentingnya beralih menggunakan produk semen yang ramah lingkungan. Sosialisasi ini dapat melibatkan kalangan akademisi untuk meningkatkan kredibilitas dan penerimaan publik dan pengguna semen.



05

Baja impor sudah membanjir di Indonesia sejak 2005. Bak candu, volumenya terus melonjak tiap tahun. *International Trade Administration* (ITA) mencatat antara 2009 dan 2017, impor Indonesia meroket hingga 102% dan defisit perdagangan baja Indonesia meningkat 97%. Catatan ini mendudukkan Indonesia di posisi kedua importir baja terbesar di dunia.

BAJA BERKUALITAS UNTUK HEMAT DEVISA

Kementerian PUPR sebagai ujung tombak pembangunan infrastruktur di Indonesia, tak mau tinggal diam melihat ironi ini. Apalagi sektor konstruksi merupakan *key driver* industri baja nasional, dengan tingkat konsumsi 78% dari pasar baja. Kementerian yang dikomandoi oleh Menteri Basuki Hadimuljono gencar melakukan serangkaian aksi untuk mendorong pemakaian baja lokal yang berkualitas. Basuki juga tak jarang bersikap tegas demi mencapai target.

“Pak menteri sendiri bahkan pernah dalam salah satu kasus meminta pembangunan dihentikan karena bajanya tidak SNI,” cerita Kimron Manik, Direktur Keberlanjutan Konstruksi DJBK, di acara Kaleidoskop



Ketahanan Industri Baja Nasional dalam Mendukung Pembangunan Infrastruktur dan Industri Manufaktur yang berlangsung pada 8 Desember 2022.

Kimron menyebutkan ketegasan Basuki adalah salah satu bukti komitmennya dalam membangkitkan industri baja dalam negeri. Tiga tahun sebelumnya, pada 10 September 2019, Basuki memang menerbitkan Surat Edaran Menteri PUPR Nomor 13/SE/M/2019, tentang Penggunaan Baja Tulangan Beton Sesuai Dengan Standar Nasional Indonesia (SNI) di Kementerian PUPR.

Surat Edaran ini mengatur uji baja tulangan sesuai SNI harus mengacu pada mekanisme yang diatur dalam SNI 2847:2013 tentang Persyaratan Beton Struktural untuk Bangunan Gedung dan SNI 2052:2017 tentang Baja Tulangan Beton. Untuk melakukan validasi proses pengujian komposisi kimia baja tulangan beton di lapangan, maka setiap pengadaan tulang baja beton harus disertai dengan sertifikat uji pabrik dari produsen.

SE ini memang tidak memuat aturan tentang pembatasan impor, karena bukan kewenangan dari PUPR. Namun SE ini mendorong perbaikan kualitas baja nasional untuk memenuhi standar keselamatan, keamanan, kesehatan dan keberlanjutan konstruksi. SNI juga berlaku untuk baja tulangan beton impor sehingga secara tidak langsung bisa menghadang masuknya produk impor yang ilegal dan berkualitas rendah.

Apalagi menurut data Asosiasi Industri Besi dan Baja Asia Tenggara, baja impor dari China adalah hasil dari pabrik yang menerapkan model *Induction Furnace*. Baja model ini tidak

memiliki kekuatan yang cukup, pendek umur pakai dan rendah durabilitasnya. Tak heran bila beberapa proyek konstruksi yang memakai baja jenis ini mengalami gagal konstruksi.

Namun karena harganya murah, baja jenis ini tetap laris seperti kacang goreng. Menurut catatan PUPR, utilitas produksi baja di Indonesia masih rendah. “Kapasitas produksi di 2021 baru sebesar 20,97 juta ton dengan tingkat utilitas kapasitas produksi rata-rata sebesar 55,26 persen. Ini sungguh memprihatinkan” kata Kimron.

Di sisi lain, impor besi dan baja masih sangat tinggi. Data Badan Pusat Statistik (BPS) menunjukkan volume impor besi dan baja sebesar 13,04 juta ton pada tahun 2021, naik dari 11,35 juta ton di tahun 2020. Impor ini setara dengan 11,96 miliar dolar AS.

Karena itulah, Kimron berharap seluruh elemen yang terlibat pada sektor pembangunan terus mengedepankan penggunaan baja hasil dalam negeri. Baja impor memang harganya lebih murah dari baja lokal, namun kualitasnya belum terjamin. Sedangkan penggunaan baja ber-SNI bisa meningkatkan kualitas dan memperpanjang usia proyek infrastruktur nasional. Penggunaan material yang sesuai SNI juga terbukti mampu menurunkan risiko kegagalan/rusaknya konstruksi bangunan akibat bencana alam seperti gempa bumi.

Maka dari itu, Kementerian PUPR berkomitmen memakai baja lokal dan berstandar SNI untuk kebutuhan baja pembangunan infrastruktur sebanyak 1,4 juta ton pada tahun 2023. Termasuk baja untuk pembangunan IKN sebanyak 425.418 ton dalam periode 2022-2024.

Dukungan terhadap pemberlakuan SNI juga muncul dari Kementerian Perdagangan. Misalnya, dengan memusnahkan 419.537 batang produk baja tulangan beton (BJTB) senilai Rp32,23 miliar yang tidak memenuhi SNI pada tanggal 12 Januari 2023. Aksi ini bisa memacu industri dalam negeri untuk mengikuti ketentuan SNI, melindungi konsumen serta menciptakan iklim usaha yang adil bagi industri baja.

Langkah tegas pemerintah ini mendapatkan apresiasi dari *Indonesian Iron dan Steel Industry Association* (IISIA). Namun IISIA juga menyampaikan sederet permasalahan terkait penerapan aturan SNI. Pertama, penerapan SNI tidak efektif baik terkait pengawasan maupun sanksi yang diberikan. Kedua, kemudahan mendapatkan SPPT-SNI oleh produsen baja luar negeri menyebabkan membanjirnya importasi baja. Ketiga, terdapat standar ganda bagi produk konstruksi (contoh: baja tulangan beton yang dikeluarkan oleh instansi yang berbeda). Keempat, pelanggaran atas ketentuan SNI yang dapat berdampak pada kualitas produk baja yang digunakan khususnya untuk sektor konstruksi, dan dapat membahayakan keselamatan masyarakat umum sebagai pengguna baja.

IISIA mencatat untuk menciptakan iklim persaingan yang sehat, produsen perlu memahami kategori SNI untuk produk usaha masing-masing. Saat ini, SNI produk baja berjumlah 36 standar, terdiri dari 17 SNI Wajib dan 19 SNI Sukarela. Jumlah ini masih kurang mengingat masih banyaknya produk baja yang belum bersertifikasi SNI. Bila dibandingkan dengan negara maju, jumlah SNI untuk produk baja Indonesia masih tertinggal dengan negara Jerman (*Deutsche Industrie Norm*, DIN) dengan

78 standar, Jepang (*Japanese Industrial Standards*, JIS) dengan 92 standar, maupun Rusia (*Gosudarstvennyi Standard*, GOST) dengan 72 standar.

Karena itulah, IISIA mengusulkan agar pemerintah memperbanyak jumlah SNI Wajib baja serta melakukan *review* pembaharuan secara periodik dan pengawasan secara konsisten. Sanksi tegas yang memberi efek jera pada pelanggaran SNI Wajib juga harus terus ditegakkan. “Untuk terus meningkatkan perlindungan terhadap pasar industri baja khususnya dengan *technical barrier*, usulan IISIA di atas diharapkan dapat diterapkan secara keseluruhan sehingga pasar industri baja akan semakin membaik,” kata Ketua IISIA.

UPAYA - UPAYA LAIN

Selain menerbitkan aturan SNI baja, DJBK telah membuat Katalog Produk Baja Ringan Konstruksi pada tahun 2018. Katalog ini merupakan referensi dalam perencanaan, desain, pemilihan, serta pelaksanaan dalam menggunakan produk dan komponen baja ringan. Para produsen yang tercantum dalam katalog harus memenuhi kriteria memiliki sertifikat ISO 9001:2008 sebagai standar sistem manajemen, serta mempunyai izin pendirian, industri, dan operasional lainnya yang sah dari pemerintah.

Katalog ini mendapatkan apresiasi tinggi dari Basuki, karena sangat membantu PUPR untuk perencanaan pembangunan infrastruktur. Saat ini, baja ringan marak digunakan sebagai pengganti kayu di rangka atap bangunan. Maklumlah, material baja ringan punya banyak kelebihan, seperti bobotnya ringan, anti rayap, tahan cuaca panas atau dingin, tidak mudah





PUPR Luncurkan Katalog Produk Baja Ringan Konstruksi, (16 Oktober 2018)

terbakar, dan pemasangannya lebih cepat. Namun, masih saja terjadi kegagalan struktur atap bangunan akibat kualitas dan prosedur pemasangan.

Pada kesempatan yang sama, Basuki juga mengapresiasi kehadiran Masyarakat Konstruksi Baja Indonesia (*Indonesia Society of Steel Construction/ISSC*) yang diprakarsai oleh DJBK. “Dengan adanya masyarakat yang terdiri dari berbagai macam komponen, mulai dari produsen, aplikator, itu bisa kita maksimalkan pemanfaatan baja di Indonesia,” tutur Basuki.

Ketua ISSC Budi Harta Winata menyatakan salah satu tugas ISSC adalah mendampingi Kementerian PUPR mulai dari perencanaan sampai pelaksanaan. “Kami menyampaikan informasi yang benar, terkait ketersediaan material, spesifikasi material sehingga perencana mengacunya kepada Produk Dalam Negeri. Sementara banyak perencana

konstruksi kurang mengetahui produk baja Indonesia, apa saja yang dibikin sehingga mereka merencanakan harus impor, karena barangnya tidak ada di Indonesia,” kata Budi. Selain itu, anggota ISSC yang berjumlah 100 pabrikan akan terus berusaha mendukung industri baja nasional, salah satunya dengan menguasai fabrikasi sesuai dengan keahlian dan kapasitas masing-masing seperti spesialis baja gedung, spesialis baja tower, spesialis baja jembatan, dan spesialis baja tangki dan mekanikal.

Dukungan lain dari ISSC terwujud di pembangunan IKN yang dimulai tahun 2023. “Beberapa anggota kami sudah *supply* kesana, termasuk untuk rumah huni pekerja sebanyak 1.600 unit dimana dalam waktu enam bulan sudah terinstal dengan konsep modular. Nantinya dapat dialihfungsikan setelah pembangunan IKN selesai,” kata Budi.

“

“Produk Dalam Negeri seperti baja serta berbagai kebutuhan material dan bahan lainnya harus disediakan sehingga sektor konstruksi bisa berkontribusi dalam menurunkan defisit neraca transaksi berjalan dan defisit neraca perdagangan di Indonesia”

Rachman Arief Dienaputra, 2023

”



Silaturahmi Nasional Indonesia Society of Steel Construction (ISSC), (2 Agustus 2023)

Anggota ISSC juga banyak yang mensuplai untuk fasilitas-fasilitas umum diluar proyek IKN baik itu jembatan, penerangan jalan, kereta api, dan bandara. Tak ketinggalan partisipasi

mereka dalam pembangunan kawasan industri antara lain kawasan industri Kendal, Kawasan Industri Terpadu Batang, Kawasan Industri Cilacap dan Kawasan Industri Subang.







06

**DOOR TO DOOR
SERTIFIKASI**

.....
**MERAYU KAMPUS IKUT
SERTIFIKASI**

.....
**NAIK MOBIL PENUH
LUBANG PELURU DEMI
SERTIFIKASI**



06

Riky Aditya Nazir masih ingat betul wejangan soal sertifikasi pekerja konstruksi yang disampaikan Dirjen Bina Konstruksi Kementerian PUPR, Yusid Toyib. Kala itu di pertengahan tahun 2015 keduanya membahas strategi percepatan sertifikasi. Riky saat itu masih menjabat sebagai Kepala Balai Jasa Konstruksi Wilayah (BJKW) III Jakarta yang memang di bawah naungan DJBK.

DOOR TO DOOR SERTIFIKASI

“Kamu lakukan percepatan dan temui semua *stakeholder* [pemangku kepentingan] yang di DKI, Banten, Jawa Barat,” begitu arahan Yusid kepada Riky.

Wajar arahan ini meluncur deras dan ingin segera dipercepat lantaran sertifikasi Tenaga Kerja Konstruksi (TKK) masih jauh dari ekspektasi. Menurut Direktur Kompetensi dan Produktivitas Konstruksi DJBK Dedy Natrifahrizal Dedisky jumlah tenaga kerja konstruksi yang bersertifikat masih sedikit. “Saat ini kurang lebih 10 persen dari angkatan kerja di sektor konstruksi. Ini tentu menjadi perhatian kita bersama dalam rangka meningkatkan tenaga kerja konstruksi yang kompeten,” ujar Dedy.

¹⁾ Dari total tenaga kerja konstruksi nasional (BPS)

Padahal, lanjut Dedy, UUK No 2/2017 Pasal 70 Ayat 1 menyebutkan bahwa setiap tenaga kerja konstruksi yang bekerja di bidang konstruksi wajib memiliki sertifikat kompetensi kerja. “Begitu pula bagi penyedia jasanya wajib mempekerjakan tenaga kerja konstruksi yang bersertifikat,” kata Dedy.

Namun realitasnya, masih ada kesenjangan antara sumber daya manusia (SDM) konstruksi yang kompeten dengan kebutuhan dunia usaha dan industri. Untuk itu, perlu ada pelatihan pendidikan dan uji kompetensi secara masif yang diselenggarakan secara berkualitas.

“Adanya kegiatan pengembangan keprofesian berkelanjutan juga merupakan upaya yang dapat dilakukan untuk memelihara dan meningkatkan kompetensi secara berkesinambungan,” lanjut Dedy.

Untuk mewujudkan itu, Pemerintah tidak bisa sendiri, harus berkolaborasi dengan *stakeholder* terkait. Ketersediaan tenaga kerja yang kompeten dan bersertifikat menjadi salah satu penentu kualitas dan kesuksesan infrastruktur di Indonesia. “Dimana pembangunan infrastruktur menjadi salah satu prioritas pemerintah untuk meningkatkan ekonomi,” pungkas Dedy.

Aturan turunan ini pun diterbitkan melalui Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 14 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas PP Nomor 22 Tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan UUK No 2/2017. “Jadi waktu itu kami ke pemprov-pemprov dalam rangka percepatan sertifikasi karena dari situ keluar Surat Edaran [SE] Gubernur, Bupati, dan Wali Kota,” cerita Riky.

“

“Pemerintah tidak bisa sendiri, harus berkolaborasi dengan *stakeholder*. Ketersediaan tenaga kerja yang kompeten dan bersertifikat menjadi salah satu penentu kualitas dan kesuksesan infrastruktur”

”

Dedy Natrifahrizal Dedisky, 2022



Pelatihan Tenaga Kerja Konstruksi (TKK) di BJKW III Jakarta

Saat ini Riky sudah tidak menjabat sebagai Kepala BJKW III Jakarta dan diamanahi posisi baru yakni sebagai Kepala Subdirektorat Kompetensi Tenaga Kerja Konstruksi di DJBK. BJKW Jakarta menjadi Wilayah III dari total

tujuh wilayah provinsi. Enam provinsi lainnya yakni BJKW I Banda Aceh, BJKW II Palembang, BJKW IV Surabaya, BJKW V Banjarmasin, BJKW VI Makassar, dan BJKW VII Jayapura.





Dalam perjalanannya mengepalasi BJKW III Jakarta, dengan salah satu tugasnya yakni menyelenggarakan peningkatan kompetensi tenaga kerja konstruksi percontohan di wilayahnya, banyak pengalaman yang mengesankan sejak tahun 2015. Bagaimana dia berjibaku melakukan upaya *door to door* sertifikasi ke berbagai kontraktor besar swasta dan betapa susahnyanya masuk ke kampus-kampus dan merayu mereka agar terlibat dalam kegiatan sertifikasi.

Tapi dengan rasa tanggung jawab, dan dukungan Dirjen Yusid Toyib (kini sudah tidak menjabat lagi), Riky langsung tancap gas.

Strategi pun dibuat yakni sertifikasi *on site project*, dimana TKK akan disertifikasi langsung di lokasi kerja.

“Sebenarnya tenaga kerja konstruksi kita itu sudah kompeten, tapi mereka belum bersertifikat. Maka dilakukanlah, bertahun-tahun *door to door* ke semua *stakeholder*,” cerita Riky.

Pada Oktober 2015, terlaksanalah sertifikasi *on site* untuk pertama kalinya yang dibuka oleh Dirjen Yusid dan dua hari setelahnya ditutup Menteri PUPR Basuki Hadimuljono. Sertifikasi *on site* ini pun berjalan sampai dengan 2018.



Sertifikasi Massal 19 Oktober 2017 di GBK



Sertifikasi Massal 31 Okt 2018 di JIEXPO Kemayoran



Sertifikasi Massal 12 Mar 2019 di GBK





Berdasarkan data Kementerian PUPR, total capaian pelatihan dan sertifikasi TKK periode 2015-2022 sebanyak 719.642 orang di 7 BJKW di DJBK. Sayangnya, efek pandemi COVID-19 yang memaksa adanya re-alokasi anggaran membuat tren sertifikasi menurun pada 2020, 2021 dan 2022. Tahun 2023, target capaian sertifikasi di BJKW III Jakarta (mencakup regional Banten, DKI Jakarta, dan Jawa Barat) sebanyak 6.170 orang.

Selain sertifikasi TKK, persoalan lain yang mengemuka saat itu ialah tingginya angka kecelakaan kerja di sektor konstruksi. Hal ini diperkuat dengan data Sekretariat Komite Kecelakaan Konstruksi, yang mengungkapkan terjadi 30 kecelakaan konstruksi selama 2018-2020. Sekitar 80% kecelakaan proyek itu melibatkan Badan Usaha Milik Negara (BUMN).

“Terjadi rentetan kecelakaan di awal 2018 sampai akhir 2021, mulai dari pembangunan jalan tol di Jawa, Makassar, dan lainnya. Puncaknya itu kecelakaan di proyek tol Becakayu dan Bogor,” kata Riky.

Rentetan kecelakaan memprihatinkan ini memicu tim BJKW III Jakarta mengumpulkan para *stakeholder* untuk segera mengambil langkah terbaik. Sebetulnya banyak faktor yang memicu kecelakaan seperti lemahnya pengawasan K3 (Keselamatan dan Kesehatan Kerja Konstruksi), kurang memadainya kualitas dan kuantitas ketersediaan peralatan pelindung diri, kurang disiplin, dan waktu lembur yang tidak semestinya. Di luar alasan itu, faktor lainnya ialah tidak ada prosedur standar operasi (SOP).

“Misalnya, yang diangkat itu bentang 50 meter, sementara SOP-nya itu barang yang diangkat

itu 20 meter. Jadi, *construction method*-nya juga salah. Tapi yang paling fatal itu faktor SOP-nya tidak ada.”

Riky pun putar otak, bersama Ditjen Bina Marga dan Direktorat Pembangunan Jembatan, mereka menggandeng salah satu kampus vokasi, LP3I, untuk menyusun SOP. Setelah itu dilatihlah 1.200 orang *engineer* di BJKW III Jakarta yang acaranya dibuka oleh Menteri Basuki. “Dari strategi itu kami berhasil menekan angka kecelakaan yang tadinya sangat tinggi, mendekati 0% kecelakaan.”

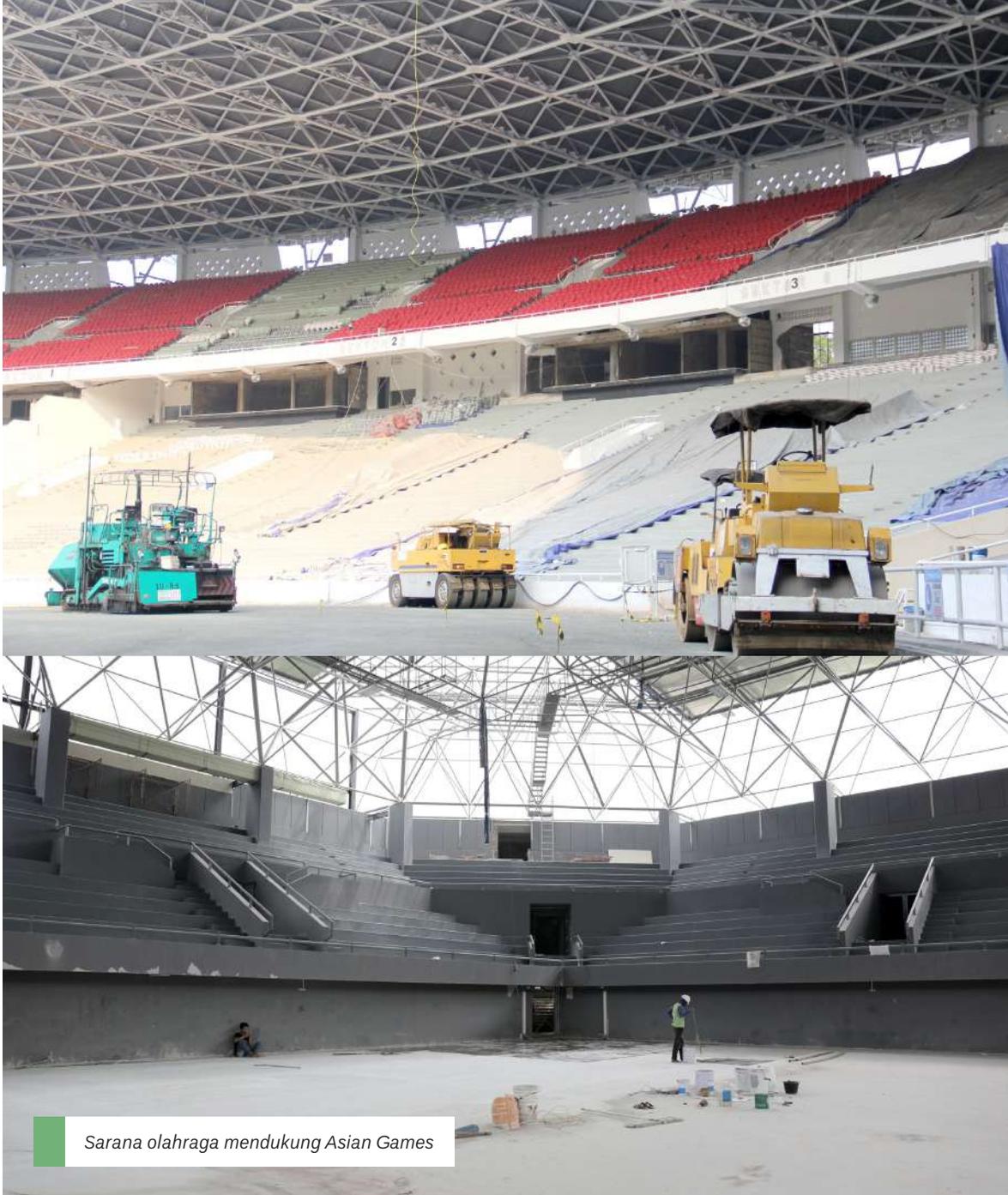
DARI ASIAN GAMES HINGGA MRT JAKARTA

Sertifikasi pekerja konstruksi pun kembali menjadi tugas berat BJKW III Jakarta saat Indonesia dipercaya *Olympic Council of Asia* (OCA) menjadi tuan rumah Asian Games ke-18 yang digelar di Jakarta dan Palembang, dari 18 Agustus sampai 2 September 2018. Terakhir kali Indonesia menjadi tuan rumah Asian Games yakni tahun 1962. Menurut catatan Kementerian Keuangan, biaya investasi konstruksi gelaran akbar ini mencapai Rp 13,7 triliun untuk Jakarta dan Palembang dari APBN yang sudah dialokasikan sejak 2015-2018.

Nah, setahun sebelumnya, tepatnya 19 Oktober 2017 di Gelora Bung Karno (GBK), Senayan, Jakarta, dilakukanlah sertifikasi yang dibuka oleh Presiden Joko Widodo dan digelar serentak di 7 kota dengan jumlah mencapai 9.700 orang tenaga kerja konstruksi. Kota lainnya yakni Banda Aceh, Palembang, Makassar, Surabaya, Banjarmasin, dan Jayapura.

Para pekerja yang menjadi peserta terdiri dari tenaga terampil (tukang, mandor, pelaksana, *drafter*, *surveyor*, operator), tenaga pengawas,





Sarana olahraga mendukung Asian Games

tenaga ahli bidang K3, administrasi kontrak, manajemen proyek, dan manajemen konstruksi. Mereka termasuk pekerja proyek renovasi GBK dan pembangunan *venue* olahraga Jakabaring untuk mendukung Asian Games itu.

Namun proses sertifikasi ini bukan tanpa kendala. Di satu sisi, sertifikasi harus dipercepat, tapi di sisi lain para pekerja itu dalam proses membangun konstruksi Asian Games sehingga agak sulit memobilisasi mereka karena akan berdampak pada *timeline* proyek yang terlambat.





Sertifikasi TKK untuk proyek MRT

Maka pilihannya adalah sertifikasi *off-site* atau terpusat.

“Di awal-awal itu, kami hitung asesornya (penguji) dari mana, karena kalau hanya dari DKI *engga* akan *nutup*, jadi ada asesor dari Jawa Tengah 50 orang, Jawa Barat 50 orang, DIY 50 orang. Total ada 150 orang asesor yang kita biayai untuk mendukung sertifikasi yang pertama kali secara *off-site*. Ini *effort*-nya adalah *door to door* tadi, bukan berarti tidak ada *cross check*,” ujar Riky.

Cerita berikutnya datang dari sertifikasi pekerja proyek MRT Jakarta. Proyek konstruksi moda transportasi massal ini dimulai sejak 2013 dan mulai beroperasi 24 Maret 2019. Pengelolanya

yakni PT Mass Rapid Transit Jakarta (PT MRT Jakarta) yang sahamnya dipegang Pemprov DKI 99,88% dan PD Pasar Jaya 0,02%. Sayangnya, upaya sertifikasi ini awalnya kurang mulus karena pihak MRT merasa sertifikasi ini tidak perlu dan bukan standar internasional.

“Pada saat kita ke MRT, kita juga ‘dihajar’ sama MRT-nya, karena ini sertifikat apa? Mereka menolak karena merasa ini *engga* berlaku di luar (negeri). Di Malaysia, Singapura, Thailand, *engga* berlaku (sertifikasi),” cerita Riky.

Butuh waktu untuk meyakinkan MRT Jakarta melalui presentasi dengan direksi, menjelaskan substansi sertifikasi, tujuan, dan regulasi yang mengamankan ini. Saat presentasi itu, pihak



MRT masih menolak karena menganggap tidak berlaku secara internasional. Tapi Riky meyakinkan bahwa sebelumnya itu 2008, 2010, 2011, memang belum ada aturan, tapi UUKJ keluar tahun 2017 sehingga menjadi amanah regulasi. “Akhirnya gantian saya yang ‘labrak’,

ini UU. Jadi butuh kemampuan kita menguasai substansi saat berhadapan *door to door* dengan mereka karena itu pasti ujungnya pihak swasta akan menghitung 1 rupiah uang yang akan dikeluarkan”.





Perlu diketahui untuk proses sertifikasi ini memang ada biaya yang juga ditanggung perusahaan sehingga perlu dicari jalan tengah. Sebetulnya swasta akan lebih mudah menerima sertifikasi digelar jika dibiayai APBN, tapi bila ada rupiah yang mereka keluarkan maka akan menjadi kendala. Di situlah Riky mengedepankan strategi *co-sharing budget*.

Perjuangan *door to door* ke *stakeholder* oleh semua BJKW, termasuk Jakarta, ini baik ke swasta dan pemerintah daerah ini pun membuahkan hasil. Pemda melalui gubernur mengeluarkan Surat Edaran (SE) kewajiban melakukan sertifikasi pekerja konstruksi, mulai dari Gubernur DKI, Sumatera Selatan hingga Sumatera Utara.

Riky juga mengapresiasi betapa dukungan yang luar biasa didapatkan dari Pemprov DKI. Kisahnya ialah ketika terjadi penyelenggaraan sertifikasi di GBK, Oktober 2017. Kala itu sertifikasi dijadwalkan pada Rabu 18 Oktober, tapi Presiden Jokowi berhalangan sehingga diundur esoknya, Kamis 19 Oktober sehingga peran pemda DKI dalam mendorong kepesertaan sertifikasi itu sangat baik.

“Beliau (Jokowi) hadir di esoknya, Kamis, sementara orang sudah di stadion semua di Rabu. Berarti ada *effort* untuk mendatangkan lagi besoknya. Ada 10.000 itu datang lagi. Nah, sebagian dari orang-orang yang hadir itu adalah orang-orang dinas, para pegawai kontrak yang bekerja pada proyek-proyek penggalan sungai, dan pekerja pada proyek jalan di dinas DKI”.

Dalam strategi *door to door* ini, ada tiga poin yang ditekankan Riky. Pertama; bagaimana tim melakukan komunikasi, koordinasi, dan meyakinkan para *stakeholders* untuk saling

mendukung demi terciptanya tujuan positif bersama. “Jadi pada saat kita bicara, itu mereka butuh apa, bukan kita yang butuh apa. Mereka butuh apa yang bisa kita bantu, jadi salah satu strategi *door to door* adalah kami mengakomodir kebutuhan dengan anggaran yang ada.”

Kedua, memetakan *stakeholder* mana yang berperan sebagai *stakeholder* utama (primer) yang mengambil keputusan dalam suatu proyek, *stakeholder* pendukung (sekunder) yang tidak berkaitan langsung tapi penting, dan *stakeholder* kunci (kelompok eksekutif yang punya wewenang resmi dalam satu proyek).

Ketiga, dukungan regulasi. Sampai saat ini aturan diimplementasikan dengan baik kendati di tengah jalan penyesuaian perlu dilakukan. “Saat ini ada PP Nomor 14, ada berbagai SE Dirjen soal penyelenggaraan sertifikasi, di mana ujungnya adalah peningkatan kompetensi, pelatihan, bimbingan teknis, sertifikasi sebagai pembuktian kompetensi seseorang memegang sertifikat.”

PENTINGNYA IDENTIFIKASI DAN SPESIALISASI SERTIFIKASI

Dalam proses sertifikasi pekerja konstruksi, Riky menekankan dua hal yang penting menjadi perhatian dalam pengalamannya menjadi Kepala BJKW III Jakarta, yakni betapa perlunya melakukan identifikasi *stakeholder* dan menyesuaikan strateginya, serta perlunya spesialisasi sertifikasi TKK.

Untuk identifikasi, Riky mengambil contoh sertifikasi pekerja PT Total Bangun Persada Tbk (TOTAL), perusahaan konstruksi nasional yang didirikan sejak 1970 dan sahamnya tercatat di Bursa Efek Indonesia (BEI).



“Saat itu Total ternyata membangun Apartemen Pondok Indah, perkantoran Sudirman, dan kami menggandeng Total sejak 2015 itu dan mereka bisa mewakili dari sektor swasta konstruksi yang ada di Jabodetabek.”

BJKW pun melakukan identifikasi setiap proyek milik Total, kelas dan jumlah pekerja, serta berapa ahlinya. Swasta ternyata berbeda dengan BUMN karena swasta akan lebih menghitung 1 rupiah yang dikeluarkan. Sebab itu *sharing cost*-nya tetap diterapkan, tapi bukan di proses sertifikasi, melainkan di biaya lain yang ditanggung oleh BJKW III Jakarta. “*Owner*-nya Total yakin hasilnya akan bagus, walaupun dari sisi harga bisa dua kali lebih mahal. Tapi kami sedikit melakukan modifikasi karena melihat biaya sertifikasi, jadi strateginya apa yang bisa di-*sharing*, *yaudah* (biaya) makan nanti kami (tanggung).”

Identifikasi *stakeholder* ini pun membuka ruang modifikasi dan negosiasi sehingga masing-masing pihak mendapatkan jalan terbaik. Untuk Total ini, awalnya, sesuai saran dari Dirjen Bina Konstruksi ialah melalui Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi (LPJK) dengan memberikan harga khusus atau separuh biaya kepada Total karena pesertanya ribuan dan dilakukan *on site*. “Biaya sertifikasi yang Rp 200.000 hanya dibayar separuhnya, melalui Surat Edaran Dirjen, salah satu strategi yang diambil pimpinan, jadi disampaikan kondisi seperti ini, kalau kita paksakan mereka (swasta) yang bayar, *enggak* jalan sertifikasi.”

Sertifikasi TKK dengan PT. Total Kebijakan dengan harga khusus ini masih berjalan sampai tahun 2019 sebelum COVID-19 melanda. LPJK pun sudah menghitung jumlahnya, bisa 20-30 kali lipat dari biaya

normal dan mekanisme ini masih aman dari sisi pembiayaan yang mereka keluarkan.

Selain identifikasi, poin kedua yakni spesialisasi sertifikasi. Jika sebelumnya mafrum istilah ‘Palugada’ (*apa lu mau gw ada*), maka kini sudah ditiadakan dengan peraturan baru PP Nomor 14 Tahun 2021. Jadi satu tenaga ahli hanya bisa maksimal 5 keahlian untuk mendorong ke arah spesialisasi.

Spesialisasi asosiasi profesi atau perkumpulan tenaga kerja konstruksi juga dikerucutkan menjadi satu klasifikasi. Sayangnya kebijakan ini ditentang karena pihak-pihak terkait ‘naik pitam’. Saat DJBK menggelar uji publik, kebijakan ini ‘dihajar’ ramai-ramai, karena ada substansi: membatasi spesialisasi yang tadinya bisa 8 klasifikasi menjadi hanya 1 klasifikasi. Adapun 8 klasifikasi tersebut yakni: arsitektur; sipil; mekanikal; tata lingkungan; arsitektur *landscape*, iluminasi, desain interior; perencanaan wilayah dan kota; sains dan rekayasa teknik; serta manajemen pelaksanaan.

“Di Pasal 42 E itu dicantumkan hanya boleh yang sifatnya umum satu klasifikasi dan bebas sub-klasifikasi. Misalnya dia sipil, dia bisa sipil jalan, sipil gedung, tapi klasifikasinya hanya satu. Kalau dia asosiasi yang bersifat khusus hanya boleh 1 klasifikasi dalam 1 sub-klasifikasi, jadi kalau dia khusus jalan ya jalan saja, *enggak* boleh pindah ke *kerjain* gedung.”

Dalam regulasi PP itu, asesor juga diatur berdasarkan sub-klasifikasi, yang sebelumnya asesor gedung bisa mengakses jalan, kini tidak bisa. Dengan begitu, sertifikasi tenaga gedung yang menguji pun orang konstruksi gedung, kendati ini sempat terkendala karena asesor belum siap.





Berikutnya terkait dengan biaya sertifikasi. Dulu biaya sertifikasi hanya diatur melalui Peraturan LPJK, dan pada prakteknya cenderung 'liar'. Kemudian diatur lewat Kepmen PUPR No. 559 Tahun 2021 tentang Penetapan Besaran Biaya Sertifikasi Kompetensi Kerja Konstruksi dan Sertifikasi Badan Usaha Jasa Konstruksi yang dilaksanakan oleh Lembaga Sertifikasi Bidang Jasa Konstruksi. Dikarenakan banyak penolakan lalu diganti menjadi Kepmen No 713 tahun 2022.

“Kepmen 559/2021 awalnya mengatur biaya sertifikasi dari jenjang 1 sampai 9. Sertifikasi itu juga banyak penolakan karena terkait asesor itu menjadi tanggungan, tapi ternyata pada protes akhirnya kita revisi menjadi Kepmen 713/2022 di mana biaya asesor ditanggung penyelenggara,” jelas Riky.

06

Perjuangan dalam menjalankan tugas sebagai Kepala BJKW III Jakarta pun menarik memori Riky bagaimana dia dan tim merayu kampus-kampus di wilayahnya untuk mau terlibat dalam kegiatan sertifikasi. Bagi Riky, strategi hulu ini penting digarap karena lulusan lembaga pendidikan seperti SMK, Politeknik, dan Perguruan Tinggi belum optimal diserap industri konstruksi.

MERAYU KAMPUS IKUT SERTIFIKASI

Sebagai informasi, mengutip data BPS 2022, jumlah pengangguran terbanyak berasal dari lulusan SMK (10,38%) dari total pengangguran terbuka sebanyak 8,4 juta jiwa. Di sektor konstruksi, salah satu faktor tingginya tingkat pengangguran SMK adalah karena ketidakselarasan lembaga pendidikan dalam memenuhi tenaga kerja konstruksi sesuai dengan kompetensi yang dibutuhkan pasar. Sebab itu, pendidikan berbasis kompetensi yang *link and match* dengan industri jasa konstruksi penting.

Apalagi mengacu pada target Presiden Jokowi, pembinaan TTK menjadi salah satu fokus pengembangan kualitas SDM dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020–2024. Salah satu arah kebijakan dan strategi peningkatan produktivitas dan daya saing di RPJMN itu adalah kurikulum pendidikan berbasis kerja sama industri.



Riky mengatakan, demi mendukung implementasi *link and match* di sektor jasa konstruksi, Ditjen Bina Konstruksi di mana BJKW Jakarta berada di bawahnya, pun melakukan beberapa kerja sama melalui penandatanganan *Memorandum of Understanding (MoU)* dengan beberapa instansi dan kampus di Politeknik Negeri di berbagai wilayah, termasuk Jakarta dan Bandung.

Sebetulnya, kata Riky, *link and match* ini menjadi tupoksi Direktorat KSP (Kerja Sama dan Pemberdayaan)--yang sudah bubar. Warisan dari KSP adalah puluhan *MoU* dan yang paling terasa dampaknya ialah *MoU* pelatihan vokasi, termasuk dengan Kemendikbud.

Riky juga masih ingat, ada satu hal yang perlu digarisbawahi terkait dengan *link and match* ini yakni program magang. Jadi, tahun 2021, keluar aturan yang mewajibkan magang untuk paket pekerjaan konstruksi di atas Rp50 miliar. Pada 2019, Direktorat KSP sudah lebih dahulu menginisiasi SE Menteri PUPR Nomor 23 tentang Pedoman Pelaksanaan Pemagangan bagi Calon Tenaga Kerja Konstruksi pada Pekerjaan Konstruksi di Kementerian PUPR. Tujuannya agar terlaksana magang, tapi ternyata kurang ditanggapi dan berjalan apa adanya. Pasalnya, setelah ditelisik, SE itu cukup rumit dan birokratis sehingga susah bagi perusahaan. Sebab itu, DJBK berupaya merevisi SE tersebut agar lebih sederhana.

“Pendekatannya seperti pakai *stick* (tongkat) ya, kalo *engga* magang, maka ada sanksi. Jadi kalau nanti direvisi SE-nya, maka pendekatannya ialah kasih *candy*, kasih permen. Jadi *engga* pakai tongkat pemukul,” cerita Riky yang menekankan dengan revisi ini

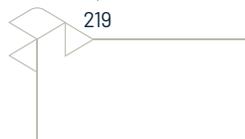
akan menarik minat perusahaan menerapkan program magang bagi kampus-kampus.

Soal pendekatan ke kampus, Riky juga masih ingat bagaimana Dirjen Bina Konstruksi Syarif Burhanuddin, pengganti Dirjen Yusid Toyib, memberikan arahan untuk terus masuk ke hulu, kampus-kampus, pendidikan formal. Maka didekatilah Universitas Trisakti dan Universitas Indonesia, agar mahasiswanya mau ikut program dan setelah lulus siap bekerja di sektor konstruksi.

Tapi kendalanya, siapa yang menjadi pengajar, siapa yang mengajak? Apakah dosen kampusnya yang menjadi instruktur? Lalu dirembuklah, dan BJKW III Jakarta mengusulkan agar para instruktur di lapangan di Unit Pelaksana Teknis (UPT terkait, dalam hal ini BJKW III Jakarta) bisa melatih para dosen dan guru SMK untuk menjadi instruktur. Kendala berikutnya, ada fakta yang menunjukkan bahwa banyak lulusan dari kampus-kampus itu tidak bekerja di sektor konstruksi, jadi pendekatannya tidak mudah.

“Dari dulu tidak ada yang bisa masuk ke sana dan tidak mau ikut program sertifikasi, jadi dulu ada Direktorat KSP, sekalipun itu, mereka (mahasiswa) *engga* mau, mereka belum tentu kerja di konstruksi, mereka nanti tamat kerja di bank.”

Dalam proses sertifikasi ini, sesuai dengan SE Menteri PUPR Nomor 59 tahun 2022, ditetapkan bahwa kompetensi tambahan bagi lulusan dan calon lulusan SMK bidang konstruksi diberikan 12 jam pelajaran pembekalan, Politeknik Program Diploma 3 bisa 24 jam, dan Diploma 4 atau Strata 1 bisa 32 jam pelajaran. Pendekatan yang baik ini kemudian membuat kampus lain tertarik, salah satunya Institut Teknologi Bandung (ITB).





“Jadi pada saat lulusannya direkrut di perusahaan konstruksi, mereka tidak perlu lagi pembekalan sertifikasi. Nah, mengapa kita berikan yang 32 jam itu? karena para lulusan itu bisa bekerja di bank, di sektor lain. Tapi akhirnya karena pendekatan kita, mereka mau. Karena 32 jam itu, maka digelar selama 4 hari. Ada *treatment* khusus, jadi saya harus kirim 4 kali tim saya ke Bandung tiap hari Sabtu, sebulan 4

kali. Tapi *impact* dari mereka bergabung itu akan sangat besar.”

Menurut Ricky, strategi *door to door*, pendekatan dan strategi identifikasi yang dilakukan tentunya diharapkan bisa berdampak besar bagi peningkatan kompetensi tenaga konstruksi di Indonesia. Ini penting jika bicara kompetensi, karena pekerja konstruksi di





Tanah Air dinilai masih lemah secara standar kompetensi sehingga sertifikasi dan program pengembangan ini patut dilakukan secara berkesinambungan dan menjaring level lebih dini.

Patut ditegaskan bahwa sektor konstruksi masih menjadi salah satu sektor yang paling berkembang di Indonesia dengan kontribusi

PDB 9,45% per triwulan III-2022 sehingga posisinya signifikan. Dan, perlu diingat, tanggung jawab pembinaan TKK tentu bukan hanya tanggung jawab pemerintah, tapi sejatinya seluruh masyarakat jasa konstruksi, yang diharapkan ikut serta terlibat, bersinergi bersama pemerintah dalam mewujudkan pembinaan TKK yang komprehensif dan adaptif terhadap perubahan.

06

Suatu hari di paruh akhir tahun 2020. Matahari masih bersembunyi di bawah ufuk, namun Dwi Retno Wardhani bersama empat rekannya di BJKW VII Jayapura sudah bergegas menuju Bandara Sentani di Jayapura, Papua. Sambil menahan kantuk, mereka masuk ke pesawat baling-baling ATR 200 menuju ke kota Nabire. Perjalanan sepanjang 1 jam 40 menit berlangsung aman.

NAIK MOBIL PENUH LUBANG PELURU DEMI SERTIFIKASI

Sejumlah rekan dari Dinas PU Nabire sudah menunggu di bandara dengan membawa sederet *cool box*. Isinya ikan, sayur mayur, tempe, dan beras. Inilah bekal makanan mereka selama bertugas di distrik Sugapa, Papua Tengah.

Sugapa adalah ibukota Kabupaten Intan Jaya, yang terletak di atas pegunungan Jaya Wijaya. Di distrik yang rawan konflik dengan Kelompok Kriminal Bersenjata (KKB) ini, tim BJKW VII akan melakukan Bimtek dan Uji Sertifikasi Mandor Konstruksi serta Uji Sertifikasi Tukang selama sepekan.



Untuk mencapai Sugapa, mereka harus naik pesawat Cessna Caravan berkapasitas 10 orang selama 45 menit. Setiap penumpang punya jatah bagasi gratis 80 kilogram. Namun ini termasuk berat badan. Alhasil, tim BJKW VII yang membawa banyak bekal makanan, kelebihan berat total sebanyak 105 kilogram.

Pengaturan tempat duduk di pesawat juga ditentukan berdasarkan berat badan. Penumpang paling gemuk duduk di belakang pilot, sementara penumpang paling kurus duduk di kursi belakang. “Saya dapat jatah duduk di belakang pilot,” ucap Dwi Retno sambil tersipu.

Selain aturan berat, pesawat ke Sugapa bisa sewaktu-waktu batal terbang jika mendung tiba-tiba bergantung di langit. Hari itu, cuaca cerah, tapi kemudian sekelompok awan tebal menyelimuti angkasa. Tim BJKW VII sempat waswas pesawat tidak bisa berangkat.

Untunglah, beberapa waktu kemudian awan tersibak, sehingga pesawat mungil ini bisa lepas landas. Namun sepanjang perjalanan melewati lembah di antara pegunungan Jaya Wijaya, pesawat terus bergoyang. Para penumpang tampak cemas.

Tapi, sang pilot terlihat santai. Setelah menekan satu tombol, pilot mengambil kotak tisu di bawah kakinya. Lalu dia mengambil gorengan di kantong plastik yang tergantung di dekat kursi. Sambil menengok ke belakang, pilot menawarkan aneka gorengan ke penumpang. Tawarannya tak sia-sia. Dalam sekejap, aroma gorengan menyeruak ke seluruh pesawat.

Rasa was-was kembali merasuki saat pesawat akan mendarat di Bandara Bilorai. Panjang landasan hanya 150 meter dan berujung jurang. Pilot harus presisi dan berpengalaman untuk bisa berhenti sebelum sampai di jurang. Lagi-lagi si pilot menunjukkan ketenangannya. Pesawat pun mendarat selamat.

Tim BJKW VII lalu melanjutkan perjalanan ke mess Dinas PU Intan Jaya yang berjarak 10 menit dari bandara. Mobil yang mereka tumpangi berjenis Hilux yang terlihat tidak mulus. Saat sudah naik, barulah terlihat banyak lubang di badan mobil. Menurut si sopir, lubang itu bekas tembakan KKB saat berkonflik dengan TNI-Polri.

Rupanya mobil milik Dinas PU Intan Jaya sempat dipinjam oleh TNI-Polri beberapa bulan silam untuk operasi militer. Maklum di Sugapa, hanya ada tiga mobil yaitu milik Pemkab, Bupati, dan Dinas PU. Setelah dikembalikan, mobilnya sudah “berhias” lubang peluru di seluruh badan. “Kami jadi deg-degan juga saat mendengar cerita ini,” ujar Dwi Retno yang menjabat sebagai Kepala Seksi Pelaksanaan di BJKW VII.

Memang saat mereka datang, situasinya sedang kondusif. Dwi Retno sudah berupaya memastikan keamanan di lokasi, sebelum mengadakan bimtek dan sertifikasi. Dia juga berusaha mendapatkan jaminan keamanan.

Nah, lucunya, jaminan keamanan di Sugapa malah berarti tidak mendapatkan penjagaan dari TNI-Polri. Sebab, jika tim BJKW VII dijaga aparat, justru menjadikan mereka sasaran KKB. Jadi lebih baik berbaur dengan warga saja.





Keberangkatan Panitia untuk Sertifikasi di Sugapa

Keesokan harinya, saat tiba di lokasi pelatihan dan sertifikasi, terlihat aparat keamanan yang tidak memakai seragam. Para petugas bilang mereka hadir untuk memastikan keamanan dari KKB sekaligus untuk memastikan pelatihan tidak mengandung penghasutan.

ANTARA PENDATANG DAN ORANG ASLI PAPUA

Bimtek selama lima hari berlangsung lancar. Namun, Dwi Retno memiliki sejumlah catatan.

Peserta bimtek dan sertifikasi ternyata mayoritas pendatang. Peserta Orang Asli Papua (OAP) hanya seperlima, sisanya warga pendatang yang berasal dari suku Toraja. Padahal pelatihan ini dibiayai oleh Pemkab Intan Jaya dengan dana otonomi khusus untuk OAP.

Masalah muncul saat sesi praktik. Para peserta dibagi beberapa kelompok. Tiap kelompok membaurkan warga pendatang dengan OAP. Ketika kerja kelompok, terlihat OAP kurang bisa bergaul dengan anggota kelompok warga pendatang.

Menurut salah satu peserta OAP yang lulusan SMK di Wamena, mereka merasa minder setiap kali bekerja dengan warga pendatang. “Kalau sesama orang asli Papua, kami bisa kompetisi. Tapi dengan warga pendatang, kami minder dan takut salah,” ujar Dwi Retno menirukan perkataan si peserta lulusan SMK itu.

Pengalaman di Sugapa ini membuat BJKW VII mencoba mencari model baru untuk diterapkan pada program serupa selanjutnya. Saat praktik, kelompok dibedakan antara warga pendatang dengan OAP. Ternyata hasilnya lebih optimal, karena kelompok yang isinya OAP lebih bisa aktif dan berkembang dengan pola mereka sendiri.

Model pembelajaran pun mengalami penyesuaian. Untuk pendatang, jika ada pelatihan 12 hari, mereka sudah bisa terampil dalam 8 hari. Beda dengan OAP, yang butuh waktu lebih panjang untuk terampil.

Jadi, BJKW VII memakai gaya pengajaran ke OAP yang lebih rinci langkah demi langkahnya. Hal ini menjadi tantangan tersendiri bagi para instruktur di BJKW VII. Mereka harus berkreasi





Pelatihan di Sugapa

cari cara menjelaskan runtu serta punya kesabaran ekstra.

Saat model baru tersebut sudah bisa dipakai dan hasilnya lebih bagus dari sebelumnya, muncul persoalan baru: pemangkasan anggaran dari pusat dan situasi politik yang sangat kuat di daerah konflik.

“Pemotongan anggaran membuat kami harus menyesuaikan kembali pola pengajaran untuk OAP. Selain itu Organisasi Pemerintah Daerah atau OPD kami belum terbentuk akibat kuatnya politik di daerah perbatasan dan daerah konflik. Personel OPD bisa berganti tiap waktu,” papar Dwi Retno.



Pelatihan di daerah Perbatasan maupun di daerah Pegunungan

MENERABAS ANEKA RINTANGAN

BJKW VII Jayapura yang membawahi dua provinsi di Pulau Maluku dan enam di Pulau Papua, memiliki wilayah-wilayah konflik serta perbatasan seperti Skouw, Sota, dan Yetetkun. Situasi ini menjadi tantangan tersendiri bagi seluruh jajaran pegawai di BJKW VII.

Keselamatan menjadi faktor utama yang harus dijaga saat bertugas. Tak hanya menghindari dari desingan peluru, tapi juga dari sergapan anak panah. Akses transportasi yang terbatas di tengah kondisi geografis Papua dan Maluku juga membuat mobilitas pegawai terbatas.

“Ketika kita melakukan kegiatan pelatihan dan sertifikasi di lokasi rawan dan merah, seperti di Nduga, Wamena, tidak bisa dilakukan

secara penuh. Karena kita bergantung dengan transportasi yang ada,” ujar Kepala BJKW VII Chandra Permana.

Belum lagi keterbatasan akses internet di sebagian besar wilayah Papua, padahal jaman sudah makin digital. Bahkan untuk sertifikasi lewat Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP) harus memakai internet.

Toh semua rintangan ini tak menyurutkan semangat para pegawai BJKW VII untuk mencapai target kerja. Hasilnya selama periode 2015-2022, BJKW VII telah memberikan pelatihan dan sertifikasi pada 44 ribu tenaga kerja konstruksi. Pencapaian tertinggi diraih pada tahun 2019 dengan 12 ribu tenaga kerja. Sedangkan tahun 2023, BJKW VII menargetkan pemberian sertifikasi ke 3.817 orang.





TEKAD BAJA ATASI TRANSPORTASI SULIT

Persoalan transportasi masih menjadi tantangan besar di BJKW V Banjarmasin yang membawahi seluruh provinsi di Kalimantan dan BJKW VI Makassar yang membawahi semua provinsi di Sulawesi. Lihat saja perjuangan Purwan Jurianto dari BJKW V yang harus menempuh 29 jam jalan darat dari Pontianak ke Ketapang.

Perjalanan selama itu harus ditempuh karena hampir sepanjang rute, jalan berubah menjadi lumpur saat hujan. Tak jarang dia harus mencari jalan alternatif, termasuk blusukan ke area perkebunan sawit. Seringkali berakhir dengan tersesat. “Di sisi lain, kami tidak memilih naik pesawat, karena jadwalnya lebih tidak pasti, kadang berangkat, kadang tidak. Tergantung cuaca dan jumlah penumpang,” jelas Purwan.

Perjalanan panjang juga dijalani Purwan saat menjalankan tugas ke Sintang, yang merupakan Dapil dari Ketua Komisi V DPR Lasarus. Setelah naik mobil 10 jam, ia melanjutkan naik speed

boat 5 jam ke Sintang. Daerah ini dikelilingi sungai dan danau, sehingga alat transportasi utamanya adalah perahu kayu ketinting.

“Dengan kondisi ini, sering terjadi peserta tidak hadir di lokasi karena perahu bocor, tidak ada bahan bakar, atau hujan,” kata Purwan.

Kisah serupa dialami juga oleh Fandi dari BJKW VI Makassar yang harus naik kapal laut selama 14 jam untuk sampai ke kepulauan Sangir Talaud. Tak hanya perjalanan memabukkan yang harus dijalani, Fandi juga terkena gegar budaya di Sangir Talaud.

Daerah ini menerapkan gerakan tidak makan nasi setiap Selasa dan Kamis. Padahal perut Fandi sudah terbiasa dengan nasi setiap hari. Belum lagi dengan kendala bahasa lokal yang belum dia kuasai. Jika tidak berhati-hati, bisa menimbulkan masalah karena salah paham.

“

Perjalanan selama itu harus ditempuh karena hampir sepanjang rute, jalan berubah menjadi lumpur saat hujan.

”

“

Tantangan yang mereka hadapi berwujud pada tuntutan agar para pekerja yang telah dilatih dan disertifikasi bisa bekerja di proyek-proyek pemerintah.

”

SELESAI SERTIFIKASI LANGSUNG KERJA

BJKW I di Banda Aceh yang membawahi provinsi Aceh, Sumatera Utara, Sumatera Barat, Kepulauan Riau, dan Riau tidak memiliki kendala transportasi seberat wilayah-wilayah lain. Tantangan yang mereka hadapi berwujud pada tuntutan agar para pekerja yang telah dilatih dan disertifikasi bisa bekerja di proyek-proyek pemerintah.

Kepala BJKW I Indra Suhada menyebutkan untuk menjawab tuntutan ini, mereka membuat program Pelatihan Kompetensi Langsung Kerja (PKLK). Pesertanya berasal dari daerah-daerah yang sedang dan akan mengerjakan proyek. Misalnya di salah satu pengerjaan bendungan besar di Aceh.

Untuk menyesuaikan kebutuhan kontraktor, Indra menanyakan posisi apa saja yang diperlukan. Jawabannya: tukang besi. Setelah itu proses perekrutan diserahkan ke masyarakat

setempat lokasi proyek. “Ini tantangan buat kami, biasanya mengadakan pelatihan di ruangan workshop, kali ini di lapangan. Jadi kami bawa mobile training unit ke area proyek,” kata Indra.

Awalnya peserta yang terdaftar 20 orang. Namun baru beberapa hari, beberapa peserta kabur dan gagal menyelesaikan pelatihan. Tentu saja hal ini mengecewakan, karena komitmen BJKW ke kontraktor tidak sepenuhnya terealisasi.

Indra menduga, alasan kaburnya peserta terkait dengan ketiadaan uang saku harian. Apalagi pelatihan berlangsung antara 7-12 hari. Kemungkinan mereka merasa berat karena tidak punya pendapatan selama ikut training. Untuk mengatasi masalah ini, BJKW akan membuat perjanjian kerja dengan peserta.

07

**KONSTRUKSI DI MASA
PANDEMI**

.....

**TETAP MEMBANGUN MESKI
COVID MENGEPUK**

.....

**PEMANTAUAN JARAK JAUH
PROYEK KONSTRUKSI**



07

Aktivitas masyarakat dunia nyaris terhenti saat Badan Kesehatan Dunia (WHO) menetapkan pandemi wabah *Corona Virus Disease* 2019 (Covid-19) pada tanggal 11 Maret 2020. Upaya global selama tiga tahun berikutnya untuk memutus rantai penyebaran Covid-19 sangat terasa dampaknya di semua sektor, termasuk sektor konstruksi di Indonesia.

KONSTRUKSI DI MASA PANDEMI

Serangkaian kebijakan pemerintah Indonesia tentang pengendalian dan mitigasi dampak Covid-19 juga berpengaruh pada penyelenggaraan jasa konstruksi. Dimulai dari aturan jaga jarak, pemakaian masker, pembatasan aktivitas masyarakat, hingga aturan relokasi anggaran, semuanya mengakibatkan masalah di sektor jasa konstruksi. Keterlambatan penyelesaian pekerjaan, penambahan biaya, serta perubahan lingkup kontrak adalah beberapa kendala yang tidak terelakkan lagi.

Mau tidak mau, selama tiga tahun pandemi, Kementerian PUPR harus melakukan adaptasi penyelenggaraan jasa konstruksi. Program pembangunan infrastruktur PUPR tak boleh berhenti, karena sangat berkaitan dengan program pemulihan ekonomi nasional. Bahkan, bila memungkinkan dipercepat untuk mengejar beberapa target yang tertunda.



Pada tahun pertama pandemi, Kementerian PUPR melakukan pergeseran anggaran dan prioritas pelaksanaan pekerjaan. Akibatnya terjadi penundaan pelaksanaan dan penyelesaian beberapa paket pekerjaan.

Pada sektor jasa konstruksi, Kementerian PUPR secara pro-aktif mengeluarkan beberapa kebijakan untuk menjamin penyelenggaraan jasa konstruksi tetap dapat terus berjalan dengan aman meski harus berdampingan dengan Covid-19. Dimulai dengan Instruksi Menteri PUPR 02/2020 tentang Protokol Pencegahan Penyebaran Covid-19, yang digunakan sebagai pedoman pencegahan penyebaran dan pengendalian Covid-19 di lapangan agar pekerjaan tetap berjalan aman, efektif, dan efisien. Lalu terbit juga Surat Edaran Menteri PUPR 18/2020 tentang Pelaksanaan Tatanan dan Adaptasi Kebiasaan Baru dalam Penyelenggaraan Jasa Konstruksi.

Dua kebijakan ini belum dirasa cukup untuk menjamin keberlangsungan penyelenggaraan

jasa konstruksi. Sebab, untuk menjamin keberlangsungan, harus ada cara untuk bisa bertahan dalam kondisi pandemi. Jadi, meski berjalan dengan kecepatan minimum, PUPR tetap bisa memenuhi target, mengantisipasi, dan memitigasi dampak negatif akibat pandemi.

Lalu, bagaimana cara untuk bertahan?

Kebijakan pemerintah untuk *refocusing* kegiatan dan realokasi anggaran sangat memengaruhi keberlangsungan pengadaan jasa konstruksi di Kementerian PUPR, terkait dengan penyesuaian dalam ketentuan serah terima, jaminan pelaksanaan dan pemeliharaan dalam pelaksanaan kontrak konstruksi. Beberapa paket yang awalnya direncanakan satu tahun anggaran terpaksa harus diubah menjadi tahun jamak.

Untuk mengantisipasi penyesuaian pengadaan paket pekerjaan jasa konstruksi yang terdampak, Kementerian PUPR mengeluarkan Surat Edaran Menteri PUPR 26/2020 tentang Penyesuaian



Respond Kebijakan Kementerian PUPR Terhadap Pandemi Covid-19

Paket Pekerjaan Jasa Konstruksi yang Terdampak *Refocusing* Kegiatan dan Realokasi Anggaran Pada TA 2020 Akibat Penanganan Pandemi Covid-19 di Kementerian PUPR.

Selain itu, dalam rangka percepatan, proses pengadaan barang/jasa didorong untuk dilaksanakan melalui skema pekerjaan konstruksi terintegrasi rancang dan bangun (*design and build*) dan e-katalog. Skema ini merupakan bentuk inovasi yang efisien dalam segi waktu dan biaya, sebagai upaya agar penyelenggaraan jasa konstruksi bisa terus berjalan.

Laju pembangunan infrastruktur selama pada masa awal pandemi memang sempat melambat. Namun di masa akhir pandemi, kecepatan pembangunan mulai kembali normal.

Pandemi Covid-19 selama tiga tahun ini telah menjadi momentum perubahan dalam penyelenggaraan jasa konstruksi kita. Pun menegaskan betapa pentingnya transformasi, karena *business as usual* saja tidak cukup. Maka, adaptasi inovasi teknologi dan digitalisasi dalam dunia konstruksi, telah mulai menjadi kebiasaan baru.

Transformasi ini tentunya tidak akan terjadi dalam semalam. Seluruh pemangku kepentingan di industri jasa konstruksi harus yakin, berkomitmen, dan mau melakukan investasi dalam hal adopsi teknologi dan digitalisasi. Kita juga harus berperan aktif sesuai peran masing-masing dan berkolaborasi untuk transformasi ini, guna percepatan pembangunan infrastruktur untuk Indonesia Maju.





07

Jarum jam menunjuk angka 12, tepat tengah malam. Ratusan pekerja terlihat hilir mudik di zona merah Rumah Sakit Darurat Covid (RSDC) Wisma Atlet Kemayoran. Di bawah sorot lampu benderang, mereka terlihat mengerjakan aneka rupa pertukangan sambil memakai masker dua lapis, sarung tangan, helm, dan rompi.

TETAP MEMBANGUN MESKI COVID MENGEPUK

Mereka berpacu dengan waktu. Bekerja bergantian 24 jam agar bisa menyelesaikan penyediaan 1.000 kasur untuk pasien Covid-19 dalam waktu 14 hari. Ruang yang mereka kerjakan adalah lantai 1 sampai 3 di Tower 4, Tower 5, dan Tower 7.





Pembangunan/renovasi RSDC Kemayoran

PEMBANGUNAN/RENOVASI RSDC KEMAYORAN

Di tengah bisingnya suara gergaji mesin, tiba-tiba terdengar teriakan kencang dari salah satu lantai di Tower 7. Dengan nada marah, suara bariton itu mempertanyakan kemana perginya satu pekerja. Lalu, laki-laki yang mengenakan helm kepala proyek

itu terlihat mengawasi dengan teliti setiap aksi pekerja.

“Saya harus memastikan para pekerja di tiga tower tersebut tetap fokus kerja dan tidak *ilang-ilangan*. Karena kita harus selesai tepat waktu sesuai penugasan Pak Menteri,” ujar Budiarto Setiawan, *Project Manager* Renovasi RSDC Wisma Atlet Kemayoran.

RSDC Wisma Atlet Kemayoran yang beroperasi sejak 23 Maret 2020, terdiri dari tujuh tower yang terbagi menjadi tiga zona. Zona hijau yang berada di Tower 1, zona kuning di Tower 2 dan Tower 3, dan zona merah di Tower 4, Tower 5, Tower 6, dan Tower 7.

Pasien di RSDC Wisma Atlet Kemayoran dirawat pada zona merah. Tenaga kesehatan dan relawan non nakes berada di zona kuning. Sedangkan zona hijau digunakan untuk Satgas Covid-19, petugas kebersihan, petugas *catering*, petugas keamanan, dan pekerja proyek.

Selama pengerjaan renovasi yang dikerjakan oleh kontraktor PT Wijaya Karya (WIKA), Budianto menjelaskan tak satu pun pekerja yang memakai baju hazmat, meski berada di zona merah. "Saya mencoba pakai baju hazmat, ternyata kuatnya hanya 2 jam saja. Panas banget," kata Budianto. Padahal, proyek harus selesai dalam dua minggu yaitu akhir Juli 2020.

Karena itu, Budianto melakukan negosiasi dengan sejumlah pihak yaitu Ditjen Perumahan PUPR sebagai pemberi tugas, PT Bina Karya selaku konsultan MK, dan Satgas Covid-19 di Wisma Atlet. Akhirnya tercapai kesepakatan, tiga lantai di tiga tower yang menjadi lokasi renovasi, diubah statusnya menjadi zona kuning. Untuk itu dipasang barikade agar tak ada interaksi antara pekerja dengan pasien yang berada di lantai 4 ke atas.

Meskipun pada kenyataannya, selama dua pekan pengerjaan renovasi, interaksi dengan para pasien bergelang merah muda, tak terhindarkan. Para pasien itu beberapa kali meminjam peralatan tukang seperti obeng

ke para pekerja. Saat para pasien berjemur atau berolahraga pagi dan sore, biasanya juga berpapasan dengan para pekerja.

Untunglah, tak satu pun dari 650 pekerja yang terjangkit *corona* selama bertugas. Dari hasil tes deteksi *corona* antigen rutin setiap tiga hari sekali, hasilnya negatif untuk semua pekerja. Meski para pekerja tidak ada yang terpapar, namun ada yang tidak tahan dan memilih pulang kampung. Mereka tidak siap mental saat melihat langsung situasi RSDC, sehingga ada yang langsung minta pulang saat tiba, ada juga yang minta pulang setelah beberapa hari.

Sementara itu, Budianto juga tak pernah mendapat status positif, karena memang tidak pernah ikut tes. "Karena saya harus *stand by* di sana, kalau saya positif saya harus istirahat. Demi penugasan ini *udah ga usah* periksa." Budianto merasa baik-baik saja, tanpa keluhan gejala apa pun. Dia menduga karena secara fisik aktivitasnya banyak dan menyehatkan, misalnya berjalan kaki sampai 20 ribu langkah tiap hari untuk memantau pekerjaan pasukannya. "6, tidak terjadi penularan di zona hijau akibat saya gitu ya," katanya.

Budianto menyebutkan, memimpin proyek ini memang membutuhkan nyali dan tergolong nekat, di tengah maraknya penularan *corona* di Jakarta di bulan Juli 2020. Tapi karena bersifat penugasan, dirinya tidak bisa menolak. Apalagi sebelumnya ia ikut terlibat pada proyek 3 hari penyiapan RSDC Kemayoran pada 18-21 Maret 2020.

Menurut dia, setiap hari terdengar sirine ambulans pembawa jenazah sampai 5 kali. Belum lagi pengalaman tak sengaja melihat





seorang pasien sedang menjemput ajal di salah satu kamar RSDC. "Wah ngeri juga *gitu kan*," kenangannya.

Tantangan lain juga muncul dari para pasien. Karena saat renovasi tiga lantai di tiga Tower, lantai 4 hingga lantai 24 terisi pasien hampir 96%. Sejumlah pasien mengeluh karena merasa terganggu dengan suara bising gerinda serta aneka aktivitas pertukangan lain. "Misalnya di Tower 4 yang khusus untuk pasien VVIP, kami dilempar nasi kotak, diancam dilempar kulkas. Saya *gak* tahu kulkas *segede* apa yang mau dilempar," ceritanya sembari tertawa.

Pernah juga mereka *diludahin* dari lantai 7 dan *diteriakin* untuk berhenti kerja. Budianto

membalas teriakan itu dengan menyatakan bahwa pihaknya harus kerja 24 jam tanpa henti. Jika ingin protes, silakan protes langsung ke Kementerian PUPR. Akhirnya pasien-pasien yang mengajukan protes tersebut dipindahkan ke ruangan lain.

CRASH PROJECT GAK PAKAI LAMA!

Kondisi kedaruratan selama pandemi Covid-19 menuntut kerja cepat. Terutama untuk merespons pelonjakan jumlah pasien korona yang membutuhkan lebih banyak kamar. Presiden RI Joko Widodo (Jokowi) pun meminta para menteri terkait untuk bergegas menambah jumlah fasilitas kesehatan agar bisa mengatasi lonjakan kasus korona di Indonesia.



Kunjungan Presiden Jokowi ke RSDC Asrama Haji Pondok Gede (9 Juli 2021)



RSDC Wisma Atlet Kemayoran

Kementerian PUPR mendapat tugas khusus untuk menyediakan RS darurat dan tempat isolasi di 33 wilayah di Indonesia. Menteri PUPR Basuki Hadimuljono menyebutkan targetnya ada penambahan kapasitas tampung pasien di RS sebanyak 2.811 *bed* dan ruang isolasi sebanyak 5.989 *bed*.

Semuanya harus diselesaikan secara kilat, *gak* pakai lama. Hasilnya sesuai harapan Jokowi. Pengerjaan penyiapan RSDC Wisma Atlet Kemayoran hanya butuh tiga hari, serta butuh dua pekan untuk penambahan 1.000 *bed*. Sementara itu hanya butuh lima hari untuk menyulap Asrama Haji Pondok Gede menjadi RSDC dengan kapasitas 900 *bed* lengkap

dengan jaringan pipa penyalur oksigen dan *High Care Unit*.

Menurut Budianto, kunci utama kesuksesan pengerjaan *crash project* seperti RSDC ini adalah pada adanya *approval* dari para pihak yang terlibat dalam proyek tersebut. Selain itu, juga dibutuhkan pengalaman yang mencukupi serta *chemistry* antara pelaksana di lapangan.

Persetujuan dari para pihak menjadi krusial saat di lapangan muncul kendala. “*Crash project* ini ya, bagaimana semua *stakeholder* itu bisa langsung klik. Sejak awal, semua sudah harus memahami tugas masing-masing, sehingga pada saat pelaksanaan ini kita tidak lagi sibuk





mengurusi koordinasi, sibuk mengurus *stake*, walaupun aturan tetap harus kita ikuti,” papar Budianto.

Kesepakatan cepat antara *stakeholder* dalam proyek penyediaan 1.000 *bed* RSDC terlihat pada beberapa hal seperti tidak mewajibkan hazmat hingga perubahan spek bahan bangunan maupun warna kamar sesuai dengan ketersediaan di pasar.

Pengalaman yang memadai dari semua *stakeholder* juga penting agar tidak muncul solusi “tambah orang dan tambah material”. Sebab dalam *crash project*, penambahan SDM bukan masalah gampang. Apalagi jika jenis

pekerjaannya spesifik dan detail, sehingga jumlah SDM juga terbatas tidak seperti pekerjaan kasar, serta sulit untuk mencari tambahan tenaga kerja dalam waktu singkat.

Dengan kondisi serba spesial harus cepat, Budianto menyebutkan tak mudah untuk menghadapi tim audit. Meski terjadi sederet penyesuaian di lapangan, namun administrasi tetap harus rapi. “Jadi kami sudah siapkan semua dan memback-up semua baik dari justifikasi, bukti-bukti, termasuk pengawalan kami nanti pada saat kami audit,” jelas Budianto.

07

Pandemi Covid-19 yang membatasi aktivitas fisik manusia, membawa berkah pada percepatan pemakaian teknologi digital dalam dunia konstruksi. Penggunaan piranti digital seperti *drone*, *Closed Circuit Television* (CCTV), *video conference*, dan *Building Information Modelling* (BIM) yang sebelumnya dipakai ala kadarnya, kini menjadi solusi jitu mengatasi pembatasan fisik selama pandemi.

PEMANTAUAN JARAK JAUH PROYEK KONSTRUKSI

Menteri PUPR Basuki Hadimuljono sudah menginstruksikan pemanfaatan inovasi teknologi dan digitalisasi dalam penyelenggaraan jasa konstruksi jauh sebelum Covid-19. Selain itu, Basuki pada tahun 2020 dengan gamblang menyebutkan setiap keputusan atau kebijakan harus dibuat berdasarkan data alias *data driven organization*.

Kepala Pusat Data dan Informasi Kementerian PUPR, Nazib Faisal menceritakan sejatinya pemakaian teknologi digital untuk pemantauan proyek sudah dilakukan oleh Kementerian PUPR sejak tahun 2010. Saat





Dashboard command center dan mobile monitoring

itu ada sistem pemantauan publik (*crowd monitoring*) melalui media sosial yang ditangani oleh Biro Komunikasi PUPR.

Pemanfaatan CCTV untuk pengamatan di Bendungan Katulampa juga sudah dimulai sejak 2011. Ditjen Bina Marga PUPR sudah menerapkan pengawasan jarak jauh sejak

tahun 2014 saat proyek pembangunan *underpass* Dewa Ruci di Bali.

“Nah saat pandemi, pemakaian teknologi digital didorong *speed*-nya, jadi *ngungggg*,” ujar Nazib sembari menirukan suara mobil balap.

“

“Sebelum pandemi, kita sudah mulai memakai BIM, meski tertatih-tatih. *Kayak* bayi, jatuh, jalan lagi, kita belajar”

Nazib Faizal, 2023

”

Pembangunan infrastruktur Pekan Olahraga Nasional (PON) XX Papua bersamaan dengan masa pandemi. Alhasil sebagian besar pemantauan proyek dilakukan secara *mobile* dan jarak jauh dari Jakarta dengan memanfaatkan *drone* dan CCTV.

Hal serupa juga terjadi pada pembangunan IKN yang menerapkan BIM serta *mobile monitoring* dengan *command center* di Kementerian PUPR. “Sebelum pandemi, kita sudah mulai memakai BIM, meski tertatih-tatih. *Kayak* bayi, jatuh, jalan lagi, kita belajar dengan bantuan konsultan juga,” jelas Nazib.

Command Center IKN menyediakan informasi terkini tentang perkembangan pembangunan di IKN. Mulai dari pergerakan alat berat bergerak ke mana saja, hingga penampakan tiga dimensi dari lokasi proyek. Hal ini bisa terlaksana berkat penggabungan data dari masing-masing UNOR dengan kondisi *real time* di lapangan.

Selama pandemi, Kementerian PUPR juga sudah mulai menerapkan pengawasan jarak jauh memanfaatkan CCTV berteknologi *Artificial Intelligence* (AI). Salah satu fungsinya adalah untuk mendeteksi kelengkapan alat pengaman pada pekerja konstruksi di lapangan. CCTV AI ini akan langsung mengolah data pekerja mana saja yang telah memakai APD seperti helm, kacamata *safety*, rompi dan *body harness*, sarung tangan, hingga sepatu *safety*.

Pemantauannya secara *realtime* melalui *dashboard/software* pada komputer di kantor. “Misalnya di Bina Marga sudah menerapkan AI untuk pemantauan proyeknya. Jadi PPK yang malas, langsung muncul di layar *monitor real time* dengan warna merah,” jelas Nazib.

Jadi, dalam proses transformasi pemanfaatan teknologi digital yang berubah model bisnis atas sebuah proses bisnis. Misalnya untuk proses bisnis pemantauan proyek di lapangan adalah pemotretan, pembuatan laporan, pencetakan laporan, lalu pengiriman ke alamat kantor Kementerian PUPR di Jakarta. Proses



“

“Setiap data harus punya nilai, perubahan *mindset* yang perlu diupayakan”

Nazib Faizal, 2023

”

bisnis ini selain *ribet* juga membutuhkan waktu lama. Karena itu, model bisnisnya diganti menjadi digital melalui aplikasi dan piranti teknologi.

Nazib menuturkan, dalam proses transformasi digital, sumber daya manusia memiliki peran penting. Karena merekalah yang menjalankan teknologi tersebut. Jadi dibutuhkan perubahan *mindset* dan perilaku dari manusianya agar teknologi bisa bermanfaat secara maksimal untuk keberhasilan seluruh tahapan dalam siklus hidup proyek.

Misalnya, bagaimana memanfaatkan data di Kementerian PUPR yang mencapai 700 *terabyte* menjadi informasi, lalu diolah untuk dipahami dan memiliki nilai. Saat ini mayoritas data tersebut masih dalam tahap informasi mencakup angka statistik. Angka statistik ini bisa didalami dengan memetakan permasalahan dan mencari solusinya. “Jadi setiap data harus punya nilai, ini perubahan *mindset* yang sedang kita upayakan,” jelasnya

Pengolahan data bisa juga memanfaatkan AI. Misalnya dengan bekal data dari Ditjen Bina Konstruksi sebanyak 5 *terabyte*, bisa diketahui penyedia jasa terbanyak ada di mana dan apakah ada duplikasi nama. “Misalnya ada yang *megang* 25 paket, setengahnya di satu BP2JK. Data seperti ini bisa dipakai untuk mitigasi risiko,” kata Nazib.

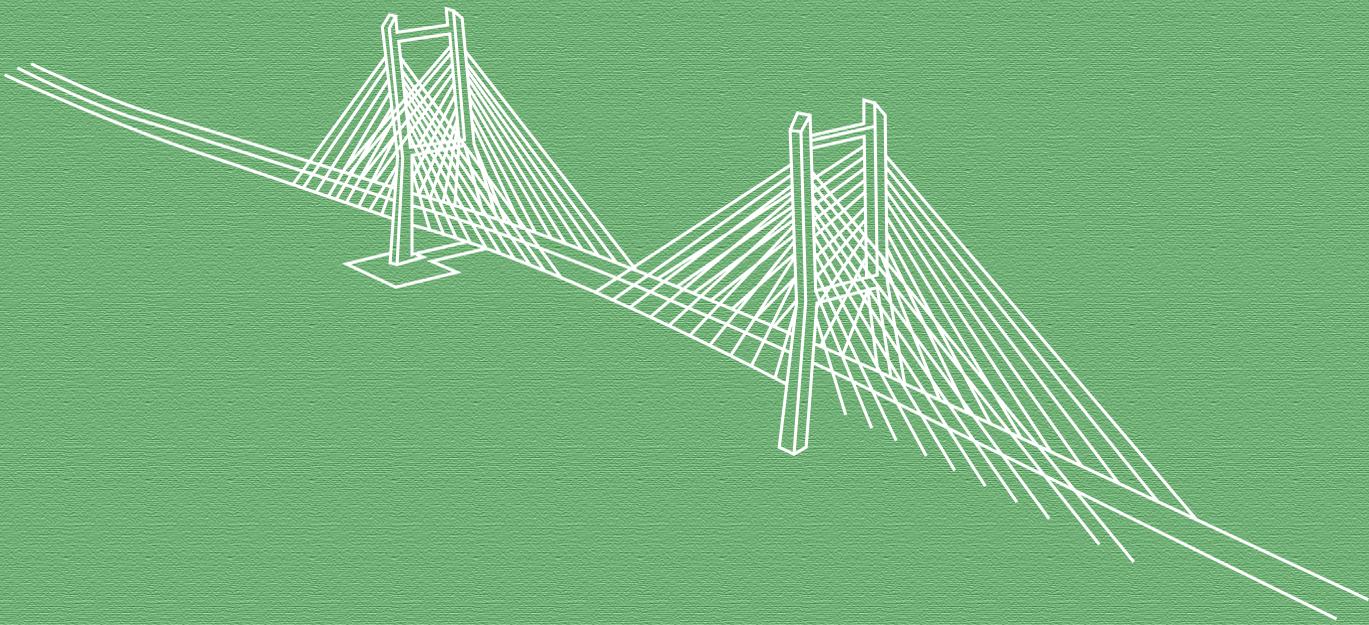
Terkait dengan visi Menteri PUPR bahwa semua uang yang dikeluarkan di Kementerian harus ada manfaatnya, Nazib menerapkannya dari sudut pandang teknologi. Dia memulai dengan mengecek tingkat pemakaian dari 900 aplikasi lunak yang ada di Kementerian PUPR pada tahun 2021.

Dari hasil pemantauan di server, sebanyak 500 aplikasi piranti lunak tidak dipakai. Nazib lalu mematikan layanan 500 aplikasi tersebut. Penyisiran terus dilakukan agar sesuai dengan konsep teknologi itu memudahkan, cepat, dan transparan. Targetnya pada akhir tahun 2023, Kementerian PUPR hanya memiliki sekitar 80 aplikasi saja.



EPILOG

KONSTRUKSI MENUJU
INDONESIA MAJU



EPILOG

Gebukan drum dari Menteri PUPR Basuki Hadimuljono di panggung Malam Penghargaan Konstruksi Indonesia 2023 memukau ribuan pengunjung yang hadir. Meski memakai kemeja batik, Basuki tetap piawai menjadi *drummer* dadakan di gelaran tahunan yang berlangsung pada Jumat, 3 November 2023 di JIExpo Kemayoran Jakarta.

KONSTRUKSI MENUJU INDONESIA MAJU

Antusiasme Basuki malam itu tak lepas dari kesuksesan acara yang berlangsung selama tiga hari tersebut. Ada 29 ribu pengunjung dan lebih dari 400 asosiasi jasa konstruksi yang ikut berpartisipasi. "Ini menunjukkan gairah konstruksi di Indonesia. Dan saya yakin, ke depan, jasa konstruksi akan terus maju dan berkembang," ujar Basuki.

Basuki juga mengucapkan selamat kepada para pemenang di lima kategori yaitu Pembinaan Penyelenggara Jasa Konstruksi, Implementasi *Building Information Modelling* (BIM), Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK), Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri (P3DN), dan Tertib Registrasi Tenaga Kerja Konstruksi Asing.



Basuki menegaskan pentingnya masyarakat jasa konstruksi untuk terus memakai produk dalam negeri dalam pembangunan infrastruktur. Contohnya interior Istana Presiden di Ibukota Nusantara yang 100% produk nasional.

“TKDN *is a must*. Kalau kita belum bisa produksi sendiri, minimal pabrik untuk *assembly* atau perakitannya ada di Indonesia. Harus kita dorong, sehingga dapat membuka lapangan kerja juga bagi kita,” kata Basuki.

MENATAP MASA DEPAN

Usia Direktorat Jenderal Bina Konstruksi (DJBK) masih dalam hitungan jari tangan. Sepuluh tahun lalu, tepatnya awal tahun 2015, Badan Pembinaan Konstruksi berubah menjadi Direktorat Jenderal Bina Konstruksi. Konsekuensi logisnya, perannya tidak hanya sebagai regulator tetapi juga berfungsi sebagai eksekutor. Namun ia tak kalah perkasa dalam mewujudkan jasa konstruksi yang memberikan manfaat bagi kemajuan bangsa.

“DJBK didirikan sebagai perwujudan cita-cita untuk menghasilkan jasa konstruksi yang mampu memberikan manfaat bagi kemajuan bangsa. DJBK memiliki peran krusial pada pembangunan infrastruktur dari hulu hingga hilir. Untuk menjalankan peran ini, DJBK harus dihuni oleh SDM-SDM berkualitas dan sesuai tuntutan zaman,” ujar Yusid Toyib, Direktur Jenderal Bina Konstruksi (Dirjen BK) periode 2015-2017.

Yusid berharap DJBK harus mampu membina perusahaan jasa konstruksi nasional untuk

cepat beradaptasi dengan berbagai metode dan teknologi terkini. “Saya punya mimpi kedepan agar perusahaan jasa konstruksi tidak hanya berkiprah di dalam negeri, tetapi juga dapat berkibar di mancanegara, membawa nama besar Indonesia,” jelasnya.

Teknologi informasi yang melaju pesat, lanjut Yusid, memicu percepatan digitalisasi dalam pembinaan jasa konstruksi yang harus kita hadapi. Kemajuan zaman juga membuat tantangan dan masalah yang dihadapi semakin beragam.

“DJBK harus mampu melihat tantangan itu sebagai sebuah langkah menuju penyelenggaraan jasa konstruksi yang handal,” katanya.

Senada dengan Yusid, Syarif Burhanuddin, Dirjen BK periode 2017-2020 menyebutkan di era digital sekarang, DJBK perlu meninjau, merevisi, menyesuaikan, dan mengembangkan kebijakan yang sesuai.

“Di masa mendatang, dengan kemajuan teknologi termasuk sistem IT yang sangat cepat, serta munculnya masalah, tantangan yang semakin kompleks, maka DJBK pun harus selalu maju selangkah,” papar pria yang akrab dipanggil Cali ini.

Untuk itu, lanjut Cali, DJBK terus meningkatkan pelayanan masyarakat dengan terus meningkatkan kompetensi SDM dan mengembangkan sistem IT. “Simplifikasi semua sistem pelayanan serta meningkatkan pengawasan dan pengendaliannya,” sarannya.





Dari kiri ke kanan: Yusid Toyib (2015-2017); Syarif Burhanuddin (2017-2020); Trisasongko Widiyanto (2020-2021); Yudha Mediawan (2021-2023); Rachman Arief Dienaputra (2023-sekarang)

Sementara itu, Trisasongko Widiyanto selaku Dirjen BK periode 2020-2021 menilai pembangunan infrastruktur PUPR yang sangat masif sangat berperan penting sebagai salah satu penggerak ekonomi. Sudah tentu untuk melaksanakan dan mendapatkan infrastruktur yang baik, DJBK berperan penting dalam merumuskan dan melaksanakan bidang penyelenggaraan, kelembagaan, dan sumber daya konstruksi selama pemerintahan Jokowi.

“Saya harap DJBK menjadi tulang punggung pembinaan jasa konstruksi nasional yang semakin handal dalam rangka menyongsong Indonesia Emas 2045, dengan melakukan inovasi dan terobosan terobosan sesuai era modern,” ujar Trisasongko.

Dirjen BK periode 2021-2023 Yudha Mediawan menyebutkan dalam pelaksanaan pembinaan jasa konstruksi, DJBK berperan penting dalam meningkatkan kualitas SDM konstruksi. Peran lainnya adalah memastikan infrastruktur yang

dibangun memenuhi standar keselamatan, kualitas, dan keberlanjutan yang dibutuhkan oleh masyarakat.

Menurut Yudha, keberlanjutan sektor jasa konstruksi juga bisa diraih melalui dukungan terus menerus pada pengembangan teknologi dan inovasi konstruksi. “Saya berharap DJBK dapat terus meningkatkan pembinaan jasa konstruksi dan memperkuat regulasi guna meningkatkan kualitas penyelenggaraan jasa konstruksi di Indonesia. Terima kasih atas dedikasi dan kerja keras dalam memajukan jasa konstruksi di Indonesia,” tutur Yudha.

MERAIH HARAPAN

Rachman Arief Dienaputra—Dirjen BK saat ini—menyimpan asa bisa meninggalkan warisan institusi DJBK yang bermartabat serta membanggakan. “Orang merasakan Bina Konstruksi dibutuhkan karena merasa terbantu. Bila Bina Konstruksi *nggak* ada





“Orang merasakan Bina Konstruksi dibutuhkan. Bila Bina Konstruksi *nggak* ada mereka akan mencari”

Rachman Arief Dienaputra, 2023



mereka akan mencari,” ujar Rachman Arief. Salah satu upaya membuat eksistensi DJBK mengakar kuat adalah dengan digitalisasi melalui Sistem Informasi Jasa Konstruksi Terintegrasi (SIJKT). Melalui sistem terintegrasi ini setiap insan jasa konstruksi bisa mengecek beraneka informasi mulai dari sumber daya manusia, material, hingga peralatan yang berkualitas.

“Dengan digitalisasi itu semua unit kerja ada dan saling *support*. Ini bukan kerja sendirian tapi tim,” tutur Rachman Arief.

Kerja tim pun harus terjalin juga dengan unit organisasi (unor) lain di Kementerian PUPR. Misalnya untuk pengisian data-data di SIPBJ, butuh dukungan dari unor teknis lainnya beserta seluruh pejabat pembuat komitmen dan satuan kerja. Isian mereka akan memperkaya data di sistem informasi terkait pengadaan barang dan jasa ini.

Sedangkan dukungan DJBK ke unor lain bisa terwujud dalam beberapa bentuk. Salah satunya penyalarsan pelatihan tenaga kerja yang sesuai dengan kebutuhan paket-paket pekerjaan. Atau melakukan sinergi dalam pelaksanaan program padat karya maupun pelatihan konsultan manajemen konstruksi dan SMKK.

“Saya mazabnya, bagaimana kita bisa memuaskan teman-teman di PUPR dulu, kenapa? karena populasi pekerjaan infrastruktur adanya di PUPR. Kalau kita bisa benahi, maka insya Allah akan mudah berjalan ke luar, berbicara dengan *stakeholder* lain,” terang Rachman Arief.

Karena itu, RAD mengajak semua insan di DJBK untuk menjalankan tugasnya sebaik mungkin agar memberikan hasil terbaik. “Jadikanlah tugas yang kita jalani saat ini adalah tugas yang tidak pernah kita sesali, karena kita sudah berbuat yang terbaik pada saat menjalani tugas itu,” ujarnya.





“

“Jadikanlah tugas yang kita jalani saat ini adalah tugas yang tidak pernah kita sesali, karena kita sudah berbuat yang terbaik pada saat menjalani tugas itu”

Rachman Arief Dienaputra, 2023

”



BUKU

Direktorat Jenderal Bina Konstruksi (2021). *Konstruksi Indonesia 2021 Buku Kesatu: Era Baru Konstruksi Berkarya Menuju Indonesia Maju*. Jakarta

Direktorat Jenderal Bina Konstruksi (2021). *Konstruksi Indonesia 2021 Buku Kedua: Era Baru Konstruksi Berkarya Menuju Indonesia Maju*. Jakarta

Direktorat Jenderal Bina Konstruksi (2021). *Konstruksi Indonesia 2021 Buku Ketiga: Era Baru Konstruksi Berkarya Menuju Indonesia Maju*. Jakarta

Irdam Idris (1970). *Sejarah Perkembangan Pekerjaan Umum di Indonesia*. Jakarta

Kementerian PUPR (2015). *Naskah Akademik RUU Jasa Konstruksi 2015*. Jakarta

SITUS INTERNET

Antara (2018). "KPK jelaskan kronologi OTT suap proyek SPAM Kementerian PUPR jelaskan kronologi OTT suap proyek SPAM Kementerian PUPR jelaskan kronologi OTT suap proyek SPAM Kementerian PUPR".
<https://www.antaranews.com/berita/782332/kpk-jelaskan-kronologi-ott-suap-proyek-spam-kementerian-pupr>

Berita Satu (2015). "Yusid Toyib: Pengantar Surat Yang Jadi Dirjen".
<https://www.beritasatu.com/figur/280439/pengantar-surat-yang-jadi-dirjen>

Bisnis (2021). "Pemerintah Larang PUPR Impor Komponen Konstruksi".
<https://ekonomi.bisnis.com/read/20210806/45/1426940/pemerintah-larang-pupr-impor-komponen-konstruksi>

CNBC (2018). "OTT yang Nodai Kerja Keras Kementerian PUPR di 2018".

<https://www.cnbcindonesia.com/news/20181229071606-4-48411/ott-yang-nodai-kerja-keras-kementerian-pupr-di-2018>

CNN Indonesia (2018). "Video: KPK Tangkap Pejabat PUPR Karena Kasus Proyek Air Minum".

<https://www.cnnindonesia.com/nasional/20181229083940-16-357231/video-kpk-tangkap-pejabat-pupr-karena-kasus-proyek-air-minum>



Construction Plus (2022). "Optimalisasi Penggunaan Semen Ramah Lingkungan Dalam Mendukung Program Pemerintah Mengurangi Emisi Gas Rumah Kaca".

<https://www.constructionplusasia.com/id/optimalisasi-penggunaan-semen-ramah-lingkungan-dalam-mendukung-program-pemerintah-mengurangi-emisi-gas-rumah-kaca/>

Detik (2019). "Cerita Basuki Hampir 5 Tahun Jadi 'Jenderal Infrastruktur' Jokowi".
<https://finance.detik.com/infrastruktur/d-4513848/cerita-basuki-hampir-5-tahun-jadi-jenderal-infrastruktur-jokowi>.

Detik (2022). "Baja Lokal Masih Kalah Saing sama Impor, Pemerintah Bisa Apa?".
<https://finance.detik.com/industri/d-6454214/baja-lokal-masih-kalah-saing-sama-impor-pemerintah-bisa-apa>

IISIA (2020). "Penerapan SNI Sektor Industri Baja".
<https://www.iisia.or.id/news/penerapan-sni-sektor-industri-baja>

IISIA (2023). "Peningkatan Peran SNI Wajib dalam Mendukung Kinerja Industri Baja Nasional".
<https://www.iisia.or.id/news/peningkatan-peran-sni-wajib-dalam-mendukung-kinerja-industri-baja-nasional>

IndonesiaGoid (2021). "Secepat Kilat Menyiapkan Rumah Sakit Darurat".
<https://indonesia.go.id/kategori/editorial/2989/secepat-kilat-menyiapkan-rumah-sakit-darurat>

IndonesiaGoid (2022). "Beralih ke Aspal Buton".
<https://indonesia.go.id/kategori/editorial/6089/beralih-ke-aspal-buton?lang=1>

Indoposnews.id (2022). "Dukung Pembangunan Infrastruktur, Kolaborasi Tingkatkan SDM Konstruksi yang Kompeten dan Bersertifikat".

<https://www.indoposnews.id/dukung-pembangunan-infrastruktur-kolaborasi-tingkatkan-sdm-yang-kompeten-dan-bersertifikat/>

Katadata (2018). "Bekisting Tol Becakayu Ambruk, Insiden Proyek Waskita ke-6 Sejak 2017".

<https://katadata.co.id/yuliawati/berita/5e9a5603860d6/bekisting-tol-becakayu-ambruk-insiden-proyek-waskita-ke-6-sejak-2017>

DAFTAR PUSTAKA

- Kemenkeu (2022). "Hindari Proyek Mangkrak, Ini Fokus Pembangunan Infrastruktur 2023".
<https://mediakeuangan.kemenkeu.go.id/article/show/hindari-proyek-mangkrak-ini-fokus-pembangunan-infrastruktur-2023>
- KemenLHK (2016). "Indonesia Menandatangani Perjanjian Paris Tentang Perubahan Iklim".
https://ppid.menlhk.go.id/siaran_pers/browse/298
- Kemenperin (2023). "Kemenperin Apresiasi Industri Semen Terapkan Teknologi Ramah Lingkungan".
<https://www.kemenperin.go.id/artikel/24062/Kemenperin-Apresiasi-Industri-Semen-Terapkan-Teknologi-Ramah-Lingkungan>
- Kompas (2018). "Basuki: Moratorium Proyek Infrastruktur Layang Perintah Presiden".
<https://properti.kompas.com/read/2018/02/20/170000121/basuki-moratorium-proyek-infrastruktur-layang-perintah-presiden>.
- Kompas (2017). "Jatuhnya Crane LRT Palembang Diduga Efek Penurunan Tanah".
<https://properti.kompas.com/read/2017/08/01/190000821/jatuhnya-crane-lrt-palembang-diduga-efek-penurunan-tanah?page=all>.
- Kompas (2018). "Rekomendasi dan Sanksi Dikirimkan".
<https://www.kompas.id/baca/utama/2018/03/12/rekomendasi-dan-sanksi-dikirimkan>
- Kompas (2023). "Malam Penghargaan Konstruksi Indonesia 2023 Dimeriahkan Gebukan Drum Basuki".
https://www.kompas.com/properti/read/2023/11/04/145024821/malam-penghargaan-konstruksi-indonesia-2023-dimeriahkan-gebukan-drum?jxrecoid=26e7f689-3020-4cca-8a78-46cfd4b4dda1~mix_kompas&source=widgetML&engine=V.
- Kompas TV (2019). "Diminta Jokowi Lanjutkan Pembangunan, Basuki Hadimuljono Tetap Menteri PUPR?".
<https://m.youtube.com/watch?v=38ibeExz7x0>
- Kontan (2017). "Kronologis crane LRT Palembang hantam rumah warga".
<https://nasional.kontan.co.id/news/kronologis-crane-lrt-palembang-hantam-rumah-warga>



Kontan (2023). "Demi Hasilkan Infrastruktur yang Berkualitas, PUPR Terus Dorong Digitalisasi PBJ".

<https://industri.kontan.co.id/news/demi-hasilkan-infrastruktur-yang-berkualitas-pupr-terus-dorong-digitalisasi-pbj>

Liputan 6 (2017). "Konsultan 2 Negara Selidiki Insiden Jatuhnya Crane LRT Palembang".

<https://www.liputan6.com/amp/3059757/konsultan-2-negara-selidiki-insiden-jatuhnya-crane-lrt-palembang>

Liputan 6 (2017). "7 Orang Terluka Akibat Tertimpa Crane Proyek LRT Palembang".

<https://www.liputan6.com/amp/3042579/7-orang-terluka-akibat-tertipa-crane-proyek-lrt-palembang>

Liputan 6 (2020). "Gambaran Fasilitas Rumah Sakit Darurat Corona Covid-19 di Wisma Atlet Kemayoran".

<https://www.liputan6.com/bisnis/read/4208246/gambaran-fasilitas-rumah-sakit-darurat-corona-covid-19-di-wisma-atlet-kemayoran>

Media Indonesia (2023). "FKM UI dan Forum QHSE BUMN Konstruksi Resmikan Pusat Keselamatan Kerja".

<https://m.mediaindonesia.com/ekonomi/558264/fkm-ui-dan-forum-qhse-bumn-konstruksi-resmikan-pusat-keselamatan-kerja>

PresidenRI (2019). "Presiden Jokowi Ungkap Pentingnya Pembangunan Infrastruktur bagi Indonesia".

<https://www.presidentri.go.id/siaran-pers/president-jokowi-ungkap-pentingnya-pembangunan-infrastruktur-bagi-indonesia/>

PUPR (2015). "Pelantikan Jabatan Pimpinan Tinggi Madya Kementerian PUPR".

<https://pu.go.id/berita/pelantikan-jabatan-pimpinan-tinggi-madya-kementerian-pupr>

PUPR (2016). "Sejarah Dan Perkembangan Ditjen Bina Konstruksi". <https://binakonstruksi.pu.go.id/sejarah-dan-perkembangan-ditjen-bina-konstruksi/>

DAFTAR PUSTAKA

- PUPR (2017). "Lahirnya Undang-undang Jasa Konstruksi No.2 Tahun 2017 Menjadi Jawaban Kebutuhan Dinamika Sektor Konstruksi Di Indonesia".
<https://binakonstruksi.pu.go.id/informasi-terkini/sekretariat-direktorat-jenderal/lahirnya-undang-undang-jasa-konstruksi-no-2-tahun-2017-menjadi-jawaban-kebutuhan-dinamika-sektor-konstruksi-di-indonesia/>
- PUPR (2018). "UUJK Nomor 2 Tahun 2017, Membawa Harapan Baru Jasa Konstruksi Indonesia Untuk Dukong Pembangunan Infrastruktur".
<https://binakonstruksi.pu.go.id/informasi-terkini/sekretariat-direktorat-jenderal/uujk-nomor-2-tahun-2017-membawa-harapan-baru-jasa-konstruksi-indonesia-untuk-dukong-pembangunan-infrastruktur/>
- PUPR (2018). "Pernyataan Terkait Peristiwa OTT KPK pada Kegiatan Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM)".
<https://pu.go.id/berita/pernyataan-terkait-peristiwa-ott-kpk-pada-kegiatan-sistem-penyediaan-air-minum-spam->
- PUPR (2018). "Kementerian PUPR Kampanyekan Gerakan Nasional Keselamatan Konstruksi".
<https://pu.go.id/berita/kementerian-pupr-kampanyekan-gerakan-nasional-keselamatan-konstruksi>
- PUPR (2018). "Kementerian PUPR Luncurkan Katalog Produk Baja Ringan Konstruksi 2018".
<https://binakonstruksi.pu.go.id/informasi-terkini/sekretariat-direktorat-jenderal/kementerian-pupr-luncurkan-katalog-produk-baja-ringan-konstruksi-2018/>
- PUPR (2019). "Infrastruktur Menjadi Pondasi Indonesia Menjadi Negara Maju".
<https://pu.go.id/berita/ketersediaan-infrastruktur-menjadi-pondasi-indonesia-menjadi-negara-maju>
- PUPR (2019). "Menteri Basuki Minta Seluruh Jajaran Kementerian PUPR Laksanakan Perintah Presiden".
<https://pu.go.id/berita/menteri-basuki-minta-seluruh-jajaran-kementerian-pupr-laksanakan-perintah-presiden>
- PUPR (2020). "Kebijakan dan Perubahan di Masa Pandemi".
https://binakonstruksi.pu.go.id/storage/Buletin_2020-edisi-4.pdf



PUPR (2020). "Strategi Program Pemulihan Ekonomi Nasional Kementerian PUPR Bidang Perumahan Selama Pandemi Covid-19".

<https://pu.go.id/berita/strategi-program-pemulihan-ekonomi-nasional-kementerian-pupr-bidang-perumahan-pasca-pandemi-covid-19>

PUPR (2020). "Kementerian PUPR Siapkan 4 Tower Wisma Atlet Kemayoran Sebagai RS Darurat Covid-19".

<https://pu.go.id/berita/kementerian-pupr-siapkan-4-tower-wisma-atlet-kemayoran-sebagai-rs-darurat-covid-19>

PUPR (2021). "Strategi Pembangunan Infrastruktur Di Masa Pandemi Covid-19".

<https://simantu.pu.go.id/content/?id=4139#!>

PUPR (2021). "Permudah Pengadaan Barang dan Jasa, Kementerian PUPR Tandatangani Kontrak Payung e-Katalog Sektoral".

<https://pu.go.id/berita/permudah-pengadaan-barang-dan-jasa-kementerian-pupr-tandatangani-kontrak-payung-e-katalog-sektoral>

PUPR (2021). "Sudah Tahu Apa Saja Produk Aspal Buton? Yuk, Kenalan Dulu".

<https://binakonstruksi.pu.go.id/publikasi/karya-tulis/sudah-tahu-apa-saja-produk-aspal-buton-yuk-kenalan-dulu/>

PUPR (2021). "Membangun Konektivitas Dengan Semen Yang Ramah Lingkungan".

<https://binamarga.pu.go.id/index.php/berita/membangun-konektivitas-dengan-semen-yang-ramah-lingkungan>

PUPR (2022). "Kementerian PUPR Bekerjasama dengan PT Semen Indonesia, Untuk Mewujudkan Penyelenggaraan Pembinaan Jasa Konstruksi Hadirkan Solusi Konstruksi Ramah Lingkungan".

<https://binakonstruksi.pu.go.id/informasi-terkini/sekretariat-direktorat-jenderal/ditjen-bina-konstruksi-sinergi-dengan-asosiasi-semen-indonesiapembangunan-infrastruktur-ramah-lingkungan-menjadi-prioritas/>

PUPR (2022). "Gelar Penghargaan Jasa Konstruksi 2022 Kementerian PUPR Beri Apresiasi Para Stakeholder Pembangunan Infrastruktur".

<https://pu.go.id/berita/gelar-penghargaan-jasa-konstruksi-tahun-2022-kementerian-pupr-beri-apresiasi-kepada-para-stakeholder-pembangunan-infrastruktur>

DAFTAR PUSTAKA

- PUPR (2023). "Kementerian PUPR Dorong Pemanfaatan Aspal Buton Dalam Pembangunan Infrastruktur Jalan di Indonesia".
<https://pu.go.id/berita/kementerian-pupr-dorong-pemanfaatan-aspal-buton-dalam-pembangunan-infrastruktur-jalan-di-indonesia>
- PUPR (2023). "Kementerian PUPR Raih Peringkat Pertama Kementerian Dengan Penggunaan Produk Dalam Negeri Terbesar".
<https://pu.go.id/berita/kementerian-pupr-raih-peringkat-pertama-kementerian-dengan-penggunaan-produk-dalam-negeri-terbesar>
- PUPR (2023). "Direktorat Jenderal Bina Konstruksi Bina Konstruksi Sinergi Dengan Asosiasi Semen Indonesia Pembangunan Infrastruktur Ramah Lingkungan Menjadi Prioritas".
<https://binakonstruksi.pu.go.id/informasi-terkini/sekretariat-direktorat-jenderal/ditjen-bina-konstruksi-sinergi-dengan-asosiasi-semen-indonesiapembangunan-infrastruktur-ramah-lingkungan-menjadi-prioritas/>
- PUPR (2023). "Malam Penghargaan Konstruksi Indonesia 2023, Menteri Basuki Terus Dorong Penggunaan Produk Dalam Negeri dalam Pembangunan Infrastruktur".
<https://pu.go.id/berita/malam-penghargaan-konstruksi-indonesia-2023-menteri-basuki-terus-dorong-penggunaan-produk-dalam-negeri-dalam-pembangunan-infrastruktur>
- PUPR (2023). "Menteri Basuki Apresiasi Proses PBJ Kementerian PUPR, Jangan Berbesar Hati, Tetap Semangat dan Istiqomah dalam Bekerja".
<https://binakonstruksi.pu.go.id/informasi-terkini/menteri-basuki-apresiasi-proses-pbj-kementerian-pupr-jangan-berbesar-hati-tetap-semangat-dan-istiqomah-dalam-bekerja/>
- RM.id (2022). "Kementerian PUPR Wajibkan Pembangunan Infrastruktur Pakai Baja SNI".
<https://rm.id/amp/baca-berita/ekonomi-bisnis/152255/bangkitkan-industri-baja-dalam-negeri-kementerian-pupr-wajibkan-pembangunan-infrastruktur-pakai-baja-sni>
- Setkab (2019). "Tunjukkan Pencapaian Infrastruktur, Presiden Jokowi: Dengan Itulah, Kita Percaya Diri Melangkah ke Depan".
<https://setkab.go.id/tunjukkan-pencapaian-infrastruktur-presiden-jokowi-dengan-italah-kita-percaya-diri-melangkah-ke-depan/>



Setkab (2021). "Tak Hanya Bangunan Fisik, Presiden: Lewat Infrastruktur Dibangun Peradaban hingga Daya Saing Bangsa".

<https://setkab.go.id/tak-hanya-bangunan-fisik-presiden-lewat-infrastruktur-dibangun-peradaban-hingga-daya-saing-bangsa/>

Tempo (2022). "Larang Produk Impor, Menteri PUPR: Kalau Anak Buah Saya Enggak Mau Aspal Buton, Saya Ganti".

<https://bisnis.tempo.co/read/1660186/larang-produk-impor-menteri-pupr-kalau-anak-buah-saya-enggak-mau-aspal-buton-saya-ganti>

Tirto (2019). "Baja Impor Rugikan Industri Nasional, Siapa Salah?".

<https://tirto.id/baja-impor-rugikan-industri-nasional-siapa-salah-deN7>

Tribunnews (2019). "Pabrik Semen Indonesia Disebut Warga Sumberarum Tuban Tak Ramah Lingkungan, Ada Polusi Debu dan Asap".

<https://jatim.tribunnews.com/2019/08/09/pabrik-semen-indonesia-disebut-warga-sumberarum-tuban-tak-ramah-lingkungan-ada-polusi-debu-dan-asap>

PERATURAN HUKUM

Undang-Undang Nomor 18 Tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi

Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja

Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan UU Jasa Konstruksi tentang Jasa Konstruksi

Peraturan Presiden Nomor 15 Tahun 2015 tentang Kementerian Pekerjaan Umum

Peraturan Menteri PUPR Nomor 10 Tahun 2021 tentang Pedoman Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi

Peraturan Menteri PUPR Nomor 9 Tahun 2021 tentang Pedoman Penyelenggaraan Konstruksi Berkelanjutan

WAWANCARA

1. *Riky Aditya Nazir, S.T., M.T., Kepala Subdirektorat Kompetensi Tenaga Kerja Konstruksi, pada 22 Mei 2023*
2. *Ir. Taufik Widjoyono, M.Sc., Ketua Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi, pada 16 Juni 2023*
3. *Dr. Ir. Syarif Burhanuddin, M.Eng, IPU, Pengurus Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi, pada 19 Juni 2023*
4. *Tri Djoko Waluyo, M.Eng.Sc, Praktisi dan Pemerhati Jasa Konstruksi, pada 19 Juni 2023*
5. *Dicki Rinaldi, S.T., M.T., M.Sc., Kepala Bagian Perencanaan, Program, dan Keuangan, Setditjen Bina Konstruksi, pada 20 Juni 2023*
6. *Fani Dhuha, S.T., M.Sc., Kepala BP2JK Kepulauan Riau, pada 20 Juni 2023 dan 23 Juni 2023*
7. *Ir. Adri Agus, Kepala BP2JK Sulawesi Tengah, pada 20 Juni 2023*
8. *Dr. Hasrawati Rahim, S.T., S.P, Kepala BP2JK Sulawesi Selatan, pada 20 Juni 2023*
9. *Imam Purwoto, Ketua Asosiasi Tenaga Teknik Konstruksi Indonesia (ASTEKINDO), pada 20 Juni 2023*
10. *Indro Pantja Pramodo, S.T., M.T., Direktur Pengembangan Jasa Konstruksi, pada 23 Juni 2023*
11. *Kiki Patricia, staf Direktorat Pengembangan Jasa Konstruksi, pada 23 Juni 2023*
12. *Dr. Ir. Agus Prabowo, M.Eng, Staf Khusus Menteri PUPR, pada 26 Juni 2023*
13. *Dr. Dadang Rukmana, S.H., CES., DEA, Staf Ahli Menteri PUPR Bidang Ekonomi dan Investasi, pada 26 Juni 2023*
14. *Dewi Chomistriana, S.T., M.Sc, Sekretaris Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, pada 26 Juni 2023*
15. *Dr. (Eng). Ir. Herry Vaza, M.Eng.Sc, Anggota Komite Keselamatan Konstruksi Kementerian PUPR, pada 26 Juni 2023*
16. *Ir. Mochammad Natsir, M.Sc, Ahli Utama Pembina Jasa Konstruksi, pada 27 Juni 2023*
17. *Ir. Kimron Manik, M.Sc, Direktur Keberlanjutan Konstruksi, pada 27 Juni 2023*
18. *Anjar Pramularsih, S.T., M.T., Pembina Jasa Konstruksi Ahli Muda, pada 27 Juni 2023*
19. *Dr. Anggoro Putro, S.T., M.Sc, Teknik Tata Bangunan & Perumahan Ahli Madya, pada 3 Juli 2023*
20. *Tumpal Sianipar, Ketua Asosiasi Pengusaha Konstruksi Nasional Indonesia (ASPEKINDO), pada 3 Juli 2023*
21. *Irwan Hermanto, Direktur Utama PT. Kartika Prima Abadi, pada 3 Juli 2023*
22. *Budi Winata, Ketua Indonesian Society of Steel Construction (ISSC), pada 4 Juli 2023*



23. *Indra Suhada, S.T., M.T., Kepala BJKW I Aceh, pada 5 Juli 2023*
24. *Alfet Bahari, S.T., M.T., Kepala BJKW V Banjarmasin, pada 5 Juli 2023*
25. *Siti Nurrusiah, S.T., M.T., Kepala BJKW VI Makassar, pada 5 Juli 2023*
26. *Chandra Permana, S.T., Kepala BJKW VII Jayapura, pada 5 Juli 2023*
27. *Dr. Ir. Paulus Kurniawan, Anggota Komite Keselamatan Konstruksi Kementerian PUPR, pada 5 Juli 2023*
28. *Nazib Faizal, S.T., M.Sc, Kepala Pusat Data dan Teknologi Informasi Kementerian PUPR, pada 7 Juli 2023*
29. *Erwedi Supriyatno, Bc.IP., S.H., M.H, Direktur Pembinaan Narapidana dan Latihan Kerja Produksi, Direktorat Jenderal Pemasyarakatan, Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia, pada 10 Juli 2023*
30. *Budianto Setiawan dan Mochamad Arsyad Hanief, Project Manager PT. Wijaya Karya, pada 11 Juli 2023*
31. *Dr. Binsar H. Simanjuntak, Ak., MBA, CPMA, Staf Khusus Menteri PUPR, pada 11 Juli 2023*
32. *Lilik Unggul Raharjo, Ketua Umum Asosiasi Semen Indonesia (ASI), pada 11 Juli 2023*
33. *Nurasih Asriningtyas, staf Direktorat Kelembagaan dan Sumber Daya Konstruksi DJBK, pada 13 September 2023*
34. *Ir. Nicodemus Daud, M.Si, Direktur Kelembagaan dan Sumber Daya Konstruksi, pada 14 November 2023*
35. *Ir. Erie Heryadi, Direktur Utama PT. Amythas, pada 15 November 2023*
36. *Rustriadi Tandipua, Manajer Teknik PT. Modern Widya Technical, pada 15 November 2023*
37. *Ir. Rachman Arief Dienaputra, M.Eng, Direktur Jenderal Bina Konstruksi, pada 17 November 2023*
38. *Ir. Abdul Muis, MT, Direktur Pengadaan Jasa Konstruksi, pada 17 November 2023*
39. *Delta Hatmantari, Direktur Operasi, Human Capital, dan Manajemen Mutu PT. Yodya Karya, pada 17 November 2023*
40. *Ir. H. Peter Frans, Direktur Utama PT. Ciriajasa E.C, pada 17 November 2023*
41. *Ir. Kamaluddin Karma, CEO PT. Bumi Karsa dan Muh Nur Andry, Manager Teknik PT. Bumi Karsa, pada 17 November 2023*







ISBN 978-979-8230-55-4

