



**GAPENSI**  **UNTUK INDONESIA**

# **65** **TAHUN** **GAPENSI**

**GAPENSI DALAM LINTASAN SEJARAH  
PEMBANGUNAN KONSTRUKSI  
DAN INFRASTRUKTUR DI INDONESIA**

**GABUNGAN PELAKSANA KONSTRUKSI INDONESIA**

# 65 TAHUN GAPENSI

## GAPENSI DALAM LINTASAN SEJARAH PEMBANGUNAN KONSTRUKSI DAN INFRASTRUKTUR DI INDONESIA

### PENGARAH

#### Ketua:

- H. Andi Rukman N. Karumpa, SE

#### Anggota:

- Ir. Bambang Rahmadi
- Ir. Ruslan Rivai, MM.
- Achmad Hanafiah
- Ken Pangestu

### TIM PENYUSUN

#### Ketua:

Laode Safiul Akbar, MBA

#### Anggota:

- Nikson Silahahi, ST., M.Ikom
- Dr Diding S Anwar, FMII
- Dr Hardy Benri Simbolon
- Ahmad Ridwan Dalimunthe
- Radinal Efendy, ST.
- Fahmi Ibnu Fadeli

### Editor

- Edy Sasmito
- Toto TIS Suparto
- Andryanto Suwismo

### Penata Grafis

- Erwin E Ananto

### Penerbit

Gabungan Pelaksana Konstruksi Nasional Indonesia (GAPENSI)

Cetakan Pertama: Juli 2024

@ Hak Cipta dilindungi Undang-Undang

### UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NO 28 TAHUN 2014 TENTANG HAK CIPTA

- (1) Setiap orang yang dengan tanpa hak melakukan pelanggaran hak ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 29 ayat (1) huruf i untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp 100.000.000,00 (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 Rp500.000.000,00 (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 c dan/atau huruf g untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp 1.000.000.000,00 (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 Rp 4.000.000.000,00 (empat miliar rupiah)

# GAPENSI UNTUK INDONESIA

**GABUNGAN PELAKSANA KONSTRUKSI INDONESIA**

# Daftar Isi

## SAMBUTAN

- **Presiden Republik Indonesia**  
Ir. H. Joko Widodo
- **Menteri Pekerjaan Umum & Perumahan Rakyat (PUPR)**  
Dr. Ir. M. Basuki Hadimuljono, M. Sc.
- **Dirjen Bina Konstruksi, Kementerian PUPR RI**  
Ir. Abdul Muis, M.T.
- **Ketua Kehormatan BPP GAPENSI (2024 – 2029)**  
Dr. Ir. H. Agus G. Kartasasmita, MT. M. Sc
- **Ketua Pengawas BPP GAPENSI (2024-2029)**  
H. Iskandar Z. Hartawi
- **Ketua Umum BPP Gapensi 2024-2029**  
H. Andi Rukman N. Karumpa, SE
- **Sekjen BPP Gapensi 2024-2029**  
Laode Safiul Akbar, MBA.

## PENDAHULUAN | 22

- 1 Warisan Konstruksi dan Infrastruktur di Era Presiden Soekarno | 34**
  - Proyek Mercusuar
  - Nasionalisasi Perusahaan Asing
  - GAPENSI pada Era Soekarno
- 2 Warisan Konstruksi dan Infrastruktur di Era Presiden Soeharto | 50**
  - Repelita I (1 April 1969-31 Maret 1974)
  - Repelita II (1 April 1974-31 Maret 1979).
  - Repelita III (1 April 1979 – 31 Maret 1984)
  - Repelita V (1 April 1989-31 Maret 1994)
  - Repelita VI (1 April 1994- 31 Maret 1999)
  - Karya Soeharto

# 65 TAHUN GAPENSI

## 3 Warisan Konstruksi dan Infrastruktur di era Presiden B.J. Habibie | 68

- Warisan Fisik Konstruksi dan Infrastruktur di Era Presiden B. J. Habibie
- Warisan Pemikiran dan Gagasan dari BJ Habibie

## 4 Warisan Konstruksi dan Infrastruktur di era Presiden Abdurrahman Wahid | 76

- Bendungan Wonorejo
- Bandara Sultan Syarif Kasim II

## 5 Warisan Konstruksi dan Infrastruktur di era Presiden Megawati Soekarnoputri | 82

- Jembatan Kahayan
- Bendungan Batutegei Lampung
- Bendungan Tilong di Kupang Tengah
- PLTA Sipansihaporas di Tapanuli Tengah
- PLTP Geo Dipa Unit Dieng 1 di Jawa Tengah

## 6 Warisan Konstruksi dan Infrastruktur di era Susilo Bambang Yudhoyono | 92

- KEK Pariwisata Mandalika Lombok
- Jalan dan Jembatan Kelok 9
- PLTU Asahan 1
- Jalan Tol Cipularang
- Jalan Tol Bali Mandara
- Jembatan Suramadu
- Bandara Kualanamu
- PLTU Karangandri

## 7 Warisan Konstruksi dan Infrastruktur di era Presiden Joko Widodo | 110

- Kenaikan Anggaran Infrastruktur
- Ibu Kota Nusantara (IKN)
- Jembatan Youtefa
- Jalan Trans Papua
- Jalan Layang Sheikh Mohammed bin Zayed
- Jalan Tol Trans – Jawa
- Jalan Tol Trans – Sumatera
- Jalan Tol Makassar
- Makassar New Port
- Waduk Jatigede
- MRT Jakarta
- LRT Jakarta
- Kereta Cepat Jakarta-Bandung
- Bendungan Beringin Sila
- LRT Palembang
- KA Makassar - Parepare
- Bandara Internasional Yogyakarta
- 311.000 Km Jalan Desa
- Pembangunan Daerah Perbatasan Indonesia-Papua Nugini
- Pembangunan Daerah Perbatasan

- Sejarah Pendirian GAPENSI | 142
- Profil Ketua Umum GAPENSI Dari Masa Ke Masa | 161
- Susunan Pengurus GAPENSI | 182
- Galeri Kegiatan GAPENSI | 188
- Daftar Pustaka | 193
- Referensi Media Online | 195

# Sambutan

**PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA  
IR. JOKO WIDODO**



**Alhamdulillah,** GAPENSI telah memasuki usia ke-65 tahun. Semoga pada usia ini GAPENSI semakin memperteguh komitmen untuk meningkatkan karya menuju Indonesia yang lebih baik, utamanya di dalam pembangunan ekonomi, dan lebih khusus lagi, di bidang jasa konstruksi.

Saya akan menggunakan kesempatan yang baik ini, untuk menyampaikan harapan dan ajakan saya kepada Saudara semua, para pelaku jasa konstruksi, bagaimana Saudara bisa berperan dan berkontribusi lebih besar lagi dalam pembangunan ekonomi di negeri tercinta ini.

Saya harus mengawali untuk menyampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan kepada GAPENSI dan para pelaku dunia usaha yang bergerak di jasa konstruksi, atas apa yang Saudara-saudara berikan kepada negeri ini, utamanya di bidang pembangunan ekonomi.

Kalau kita berkeliling Indonesia melihat banyak sekali mahakarya, banyak sekali hasil pembangunan yang Saudara lakukan. Infrastruktur yang bermutu, gedung-gedung berkelas internasional, dan banyak lagi yang telah Saudara hasilkan di negeri ini. Maka sekali lagi atas nama negara, pemerintah, dan selaku pribadi, Saya mengucapkan terima kasih yang tulus dan penghargaan yang setinggi-tingginya.

GAPENSI telah berusia 65 tahun. Alangkah baiknya kalau kita bukan hanya melihat ke belakang, mundur 65 tahun ke belakang. Tetapi, kita juga perlu melihat perjalanan negeri ini, melihat peluang yang akan dimiliki oleh pelaku jasa konstruksi 65 tahun ke depan. Kalau 65 tahun ke depan terlalu jauh, maka kita bisa melihat waktu yang lebih pendek, misalnya sebutlah enam tahun ke depan.

Saya ingin mengajak Saudara melihat atau mengintip apa yang akan terjadi di negeri kita ini enam tahun mendatang. Dengan demikian, harapan saya, para pelaku usaha jasa konstruksi nantinya akan bisa mendapatkan, dan menciptakan peluang untuk bisnis Saudara. Ini penting, karena tentu GAPENSI masih memiliki masa depan yang insya Allah, makin cerah. Dengan demikian, kalau Saya ajak Saudara, sekali lagi, melihat masa depan kita, maka Saudara akan lebih termotivasi dan ingin berbuat yang lebih baik lagi.

Pada 2030, enam tahun dari sekarang ini, ekonomi Indonesia akan makin tumbuh. Saudara ingat, 1998 ekonomi kita kolaps, jatuh. Sepuluh tahun kemudian, mungkin tidak pernah dibayangkan oleh kita sendiri dan juga oleh negara lain, kita masuk menjadi anggota G-20. Dan pertumbuhan ini, insya Allah, akan dapat kita jaga, sekarang pun ketika dunia sedang susah terutama puncak krisis 2008, 2009 ekonomi kita masih tumbuh positif ketika banyak negara yang tumbuh negatif. Dan sekarang ini, dengan tentu segala kekurangan yang masih kita miliki ekonomi kita sesama negara G-20 tumbuh nomor dua setelah Tiongkok.

Menuju tahun 2030, kita punya consumer class, middle class akan meningkat secara tajam, sekitar 130 juta. Apa artinya? Consumer class, middle class memerlukan atau memiliki demand, needs, kebutuhan

yang lebih tinggi dibandingkan dengan yang lain. Bagi dunia usaha, ini juga merupakan peluang. Secara nasional GDP yang meningkat tajam apakah itu di bidang pertanian, industri, maupun jasa, maka akan ada rising demands yang akan juga signifikan termasuk demands, needs untuk infrastruktur dan properti.

Para pelaku dunia usaha konstruksi yang saya cintai, menutup apa yang Saya sampaikan ini, Saya punya keyakinan bahwa Indonesia bisa bersaing. Jasa konstruksi Indonesia juga bisa bersaing. Saya melihat bandara, pelabuhan, irigasi, toll road system, banyak sekali yang dihasilkan oleh putra-putri Indonesia dan itu membanggakan, sehingga saya yakin, bahwa kita pun punya daya saing yang tinggi.

Jadi menurut Saya, ini kesimpulan dan keyakinan, kita sangat bisa bersaing, kalau kita bisa bersaing kita akan menjadi pemenang, Insya Allah, pada era globalisasi, hadirnya masyarakat ekonomi ASEAN, hadirnya WTO, dan hadirnya kerja sama kawasan dalam konteks APEC yang akan makin kuat di masa depan.

Ir Joko Widodo



# Sambutan

**Menteri Pekerjaan Umum  
dan Perumahan Rakyat  
Republik Indonesia (PUPR)**

Menjadi organisasi yang telah berdiri sejak lama, menjadi mitra pemerintah dalam setiap periode waktu, GAPENSI telah menjadi tonggak sejarah kesadaran pelaku usaha untuk berserikat dan berkumpul dalam mencapai tujuan bersama yakni sebesar-besarnya kepentingan masyarakat.

GAPENSI telah tumbuh dan berkembang mengikuti era, bersinergi bersama pemerintah dalam menciptakan suatu komunikasi yang baik demi kemajuan bangsa.

Terekam jelas dalam buku ini perjalanan yang tidak selalu baik, terdapat pasang surut kondisi bangsa yang mana GAPENSI selalu berupaya hadir dan terbuka terhadap dinamika yang terjadi. Hingga memasuki usia yang ke-65 tahun, GAPENSI masih terus memberi warna dan menjadi mitra strategis pemerintah yang tidak hanya sekadar memberikan informasi terhadap suatu kondisi, namun juga menjadi asosiasi yang mampu membina anggota- anggotanya bertahan dan berkembang di tengah berbagai kondisi.

Dr. Ir. M. Basuki Hadimuljono, M. Sc.



# Sambutan

Direktur Jenderal Bina Konstruksi  
Kementerian PUPR

**GAPENSI** merupakan asosiasi yang telah melewati berbagai perubahan yang terjadi sejak masa awal pemerintah Indonesia hingga saat ini. Tentunya tidak mudah menghadapi berbagai dinamika yang terjadi secara umum, hingga menyangkut persoalan-persoalan dunia konstruksi dari masa ke masa. GAPENSI mampu melewatinya sehingga bisa dan memasuki usia yang ke-65 tahun saat ini.

Hadirnya buku ini menjadi rangkuman dari panjangnya kisah organisasi ini bertumbuh dan berkembang. Bersinergi dengan berbagai pihak, termasuk pemerintah, membuka dialog dan kerja sama di dalam maupun luar negeri, merupakan bentuk komitmen GAPENSI sebagai asosiasi pelaku jasa konstruksi Indonesia untuk selalu berkembang mengikuti era dan zamannya. GAPENSI selalu mampu melewati berbagai perubahan yang terjadi dan terus menjadi mitra kami dalam berdiskusi dalam berbagai aspek, terutama yang terkait dengan kebijakan pemerintah terkait regulasi.

Selamat hari jadi ke-65 tahun untuk GAPENSI dan atas terbitnya buku ini karena catatan sejarah menjadi penting sebagai dasar bagi organisasi ini melangkah menghadapi tantangan di masa depan. Menghabiskan waktu 65 tahun untuk membina anggotanya, bukan waktu yang sebentar dan tentunya sarat dengan tantangan, kami berharap GAPENSI senantiasa menjadi asosiasi yang solid dan unggul.

Kami juga berharap GAPENSI terus bersinergi dengan Ditjen Bina Konstruksi untuk dapat mendukung pemerintah demi mewujudkan kesejahteraan masyarakat melalui pembangunan-pembangunan strategis nasional yang diharapkan juga dapat mendorong perkembangan industri konstruksi ke arah yang lebih baik dari berbagai segi.

Ir. Abdul Muis, M.T.



# Sambutan

**Ketua Kehormatan BPP GAPENSI  
(2024 – 2029)**

**Pada tahun 2024 ini**, Gabungan Pelaksana Kontruksi Nasional Indonesia (GAPENSI) telah memasuki usia ke 65 Tahun. Sebuah pencapaian yang sangat berarti bagi kami para pelaku usaha di bidang konstruksi di Indonesia. Kami bersyukur kepada Tuhan YME atas perkenan NYA, organisasi ini dapat terus berkembang seiring dengan perkembangan bangsa dan negara kita Indonesia tercinta.

Buku berjudul 65 Tahun Gapensi: Gapensi Dalam Lintasan Sejarah Pembangunan Konstruksi dan Infrastruktur di Indonesia ini merupakan catatan sejarah bangsa kita khususnya di bidang konstruksi dan infrastruktur. Berkaca dari sejarah yang sudah berlalu, kita berharap perkembangan industri konstruksi dan manufaktur Indonesia akan semakin maju berkembang dalam iklim usaha yang semakin sehat.

Kami juga berharap para pelaku usaha konstruksi di Indonesia dapat semakin tumbuh berkembang menjadi perusahaan-perusahaan yang sehat dan kuat yang bukan hanya menjadi pelaku usaha lokal tapi juga di pasar internasional. Tentu ini menjadi tantangan tersendiri bagi GAPENSI ke depan.

GAPENSI sebagai salah satu mitra Pemerintah akan terus berupaya menjadi mitra yang terbaik dalam menyelenggarakan kegiatan pembangunan di bidang konstruksi dan infrastruktur. Terlebih bangsa kita yang sedang membangun ini masih sangat membutuhkan kontribusi dari pelaku jasa konstruksi.

Dengan hadirnya buku ini, kami berharap GAPENSI terus berkembang menjadi organisasi yang semakin solid dan kuat karena telah dibekali oleh informasi sejarah yang lengkap sehingga setiap anggota dan terutama pengurusnya di masa kini dan nanti memiliki wawasan yang lengkap tentang organisasi ini dan menjadi modal dasar dalam melanjutkan amanah pengembangan organisasi di masa mendatang.

Dr. Ir. H. Agus G. Kartasmita, MT. M. Sc



# Sambutan

**Ketua Pengawas BPP GAPENSI  
(2024 - 2029)**

**Kami menyambut gembira** terbitnya buku 65 Tahun Gapensi: Gapensi Dalam Lintasan Sejarah Pembangunan Konstruksi dan Infrastruktur di Indonesia ini. Buku ini membawa kita ke masa 65 tahun lalu di mana GAPENSI mulai turut berkiprah dalam pembangunan negara kita tercinta Indonesia. GAPENSI sebagai organisasi para pelaku usaha konstruksi telah melalui berbagai tantangan seiring perjalanan naik turunnya kehidupan bangsa kita.

Memasuki usia 65 tahun, GAPENSI diharapkan keberadaannya semakin relevan baik bagi negara, masyarakat serta bagi anggota GAPENSI di seluruh Indonesia. Seperti diketahui GAPENSI merupakan organisasi yang memiliki struktur organisasi di tingkat provinsi dan tingkat kabupaten/kota. Tentunya ke depan di harapkan GAPENSI dapat terus melahirkan karya-karya besar dan monumental di bidang konstruksi dan infrastruktur di seluruh wilayah Indonesia.

Dengan hadirnya buku ini, kami berharap generasi mendatang mampu terus menjaga marwah dan visi dalam mengelola organisasi ini menghadapi tantangan di masa mendatang. GAPENSI selalu berupaya bersinergi dengan berbagai pihak demi berkembangnya industri jasa konstruksi di tanah air.

Buku ini disusun semata-mata sebagai kompas arah berkembangnya organisasi ini. Disusun oleh saksi sejarah dan melalui kerja sama antar insan GAPENSI, buku ini diharapkan dapat membuka cakrawala baru mengenai GAPENSI yang mungkin selama ini belum tersampaikan kepada publik. Kami berterima kasih atas kontribusi yang telah diberikan oleh berbagai pihak dalam upaya terbitnya buku ini.

Akhir kata, kami juga turut menyadari terdapat kekurangan-kekurangan buku ini. Oleh sebab itu, kami berharap apabila terdapat masukan dan koreksi terhadap buku ini, kami membuka seluasluasnya masukan dan saran agar dapat sempurnanya penyajian cerita dalam buku ini.

H. Iskandar Z. Hartawi



# Sambutan

**Ketua Umum BPP GAPENSI  
(2024-2029)**

**GAPENSI** telah memasuki usia ke-65 tahun. Sebuah perjalanan panjang yang kemudian perlu kami catat sebagai pedoman bagi setiap insan GAPENSI untuk mengenal lebih dalam sosok-sosok, peristiwa hingga langkah-langkah yang diambil setiap masanya. Langkah yang diambil dalam menghadapi situasi-situasi krusial demi keberlanjutan organisasi ini.

Dengan hadirnya buku ini, kami berharap generasi mendatang, yang akan melanjutkan tongkat estafet kepemimpinan, memiliki bekal yang cukup sehingga mampu terus menjaga marwah dan visi dalam mengelola organisasi ini, terutama saat menghadapi tantangan di masa mendatang. GAPENSI selalu berupaya bersinergi dengan berbagai pihak demi berkembangnya industri jasa konstruksi di Tanah Air.

Buku ini disusun sebagai kompas arah berkembangnya organisasi ini. Disusun oleh saksi sejarah dan melalui kerja sama antar insan GAPENSI, buku ini diharapkan dapat membuka cakrawala baru mengenai GAPENSI yang mungkin selama ini belum tersampaikan kepada publik. Kami berterima kasih atas kontribusi yang telah diberikan oleh berbagai pihak dalam upaya terbitnya buku ini. Akhir kata, kami juga turut menyadari terdapat kekurangan-kekurangan buku ini.

Oleh sebab itu, kami berharap apabila terdapat masukan dan koreksi terhadap buku ini, kami membuka seluas-luasnya masukan dan saran agar dapat sempurnanya penyajian cerita dalam buku ini.

H. Andi Rukman N. Karumpa, SE



# Sambutan

**Sekretaris Jenderal BPP GAPENSI  
(2024-2029)**

**Suatu kehormatan** bagi kami telah menjadi bagian dari rintisan perjalanan yang panjang organisasi GAPENSI. Dengan membaca lembar demi lembar buku Sejarah GAPENSI ini tentunya membuka cakrawala baru bagi kami, pengurus GAPENSI, yang kemudian melecut semangat untuk meneruskan hal-hal baik yang telah dikerjakan oleh para pendahulu. Sekaligus juga menjadi rambu untuk mengambil langkah-langkah strategis ke depan bagi organisasi ini.

Terima kasih kami sampaikan kepada insan GAPENSI yang terlibat secara aktif dalam penerbitan buku ini, khususnya para senior yang telah bersedia membagi cerita dinamika yang mesti dihadapi pada periode-periode awal organisasi ini berdiri.

Buku Sejarah 65 Tahun GAPENSI menjadi semacam pedoman bagi kami para penerus untuk berjuang melanjutkan warisan sejarah yang telah ditorehkan oleh para pendahulu. GAPENSI di masa mendatang diharapkan menjadi organisasi yang tidak hanya matang tapi juga bertumbuh menjadi semakin baik dari waktu ke waktu. Amanah yang telah dititipkan menjadi tongkat estafet yang harus dilanjutkan nilai-nilai kebaikannya dari masa ke masa.

Oleh sebab itu, melalui buku ini, diharapkan GAPENSI akan terus memberikan sumbangsih positif untuk anggota, stakeholder, serta masyarakat luas demi kemajuan bangsa dan negara. Semoga dengan hadirnya Buku Sejarah 65 Tahun GAPENSI ini, kita bisa menjawab tantangan zaman yang dinamis dan berkembang di tengah tantangan-tantangan yang hadir. Kita menjawabnya berdasarkan pada perjalanan panjang organisasi dan kesadaran setiap insan untuk terus kompak dan bersatu dalam bingkai saling menghargai peran dan tanggung jawab seperti yang telah dicontohkan oleh para pendahulu.

Laode Safiul Akbar, MBA



# Pendahuluan

## “Djangan sekali-kali lupakan sedjarah”

Begitu judul pidato Presiden Soekarno pada peringatan Hari Ulang Tahun ke-21 Republik Indonesia 17 Agustus 1966. Presiden Soekarno menyampaikan pidato terakhirnya sebagai seorang Kepala Negara.

**Menurut AH Nasution**, oleh Kesatuan Aksi 66 pidato Presiden Soekarno itu diberi judul Jas Merah yang merupakan kependekan dari jangan melupakan sejarah. Sampai sekarang istilah “Jas Merah” lebih dikenal saat memperbincangkan makna perjalanan sejarah. Memang, lewat pidato itu Presiden Soekarno ingin memberikan pesan agar bangsa Indonesia tidak sekali-kali meninggalkan sejarah perjuangan.

Soekarno mengingatkan menjaga kesadaran sejarah ini adalah kunci untuk merawat semangat nasionalisme, patriotisme, dan semangat perjuangan dalam membangun masa depan Indonesia yang lebih baik.

Sejarah lebih dari sekadar catatan. Hakikatnya sejarah menjadi kunci untuk memahami dunia saat ini dan masa depan. Cerita panjang kehidupan manusia tercatat dalam sejarah. Setiap peristiwa-peristiwa yang membentuk kondisi dunia saat ini dipengaruhi oleh sejarah di masa lalu.

Setelah memahami sejarah, seseorang dapat mengenali asal-usulnya, memahami pembelajaran dari masa lalu, mengembangkan keterampilan berpikir kritis, dan menjadi warga yang lebih baik.

Oleh karena itulah GAPENSI memandang perlu adanya buku sejarah perjuangan asosiasi ini. Lewat buku sejarah GAPENSI diharapkan dapat mengenali asal-usulnya, memahami pembelajaran dari masa lalu, mengembangkan keterampilan berpikir kritis, dan menjadi anggota yang lebih baik.

Momen itu [menerbitkan buku sejarah] dikaitkan dengan peringatan 65 tahun GAPENSI. Usia matang, namun tetap ingat “Jas Merah”. Ingat masa lalu, ingat GAPENSI berdiri. Gabungan Pelaksana Konstruksi Nasional Indonesia (GAPENSI) adalah asosiasi jasa konstruksi nasional yang tertua dan terbesar di Indonesia yang didirikan di Tretes, Jawa Timur pada 8 Januari 1959.

GAPENSI merupakan anggota luar biasa Kamar Dagang dan Industri Indonesia serta anggota kelompok unsur perusahaan jasa konstruksi di Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Nasional atau LPJKN yang berdiri berdasarkan UU No. 18 Tahun 1999.

Mengutip data [gapensi.go.id](http://gapensi.go.id), pada akhir tahun 2020 anggota GAPENSI sebanyak 26.472 perusahaan kontraktor, terdiri dari golongan kecil, menengah, besar dan spesialis yang tersebar di seluruh Indonesia di 34 Provinsi dan 473 Kabupaten/Kota.

Tentu saja untuk menjalankan roda organisasi, GAPENSI senantiasa berpegangan pada visi dan misinya. Berdasarkan artikel di [gapensi.go.id](http://gapensi.go.id), disampaikan visi dan misi tersebut.

## A. SAKSI HIDUP

Mewujudkan buku sejarah bukanlah soal mudah. Dalam pengantar penerbit, bisa diketahui kerumitan mempersiapkan data dan fakta buku sejarah GAPENSI ini.

Pada akhir tahun 1988 dibentuklah Tim Penyusunan Sejarah GAPENSI Tingkat Nasional seperti tertuang dalam keputusan BPP GAPENSI No 823/SK/BPP/1988 tertanggal 29 Februari 1988 dan keputusan GAPENSI

## VISI

Menjadikan GAPENSI sebagai pelopor jasa konstruksi Indonesia melalui kemitraan strategis dengan semua tingkat pemerintahan, mendorong kebijakan pembangunan infrastruktur yang inklusif dan berkelanjutan, serta meningkatkan kapasitas dan keberlanjutan usaha anggota.

## MISI

1

Membangun Kemitraan  
Strategis dengan Pemerintah  
di semua tingkat

2

Mendorong Kebijakan  
Pembangunan Infrastruktur  
yang Inklusif dan  
Berkelanjutan

3

Meningkatkan Kapasitas  
dan Keberlanjutan Usaha  
Anggota GAPENSI

No. 1360/SK/BPP/1988 tertanggal 21 November 1988 tentang Pembentukan Tim Penyusunan Sejarah GAPENSI Tingkat Daerah.

Kemudian diperbaharui dengan Surat Keputusan Badan Pimpinan Pusat GAPENSI No 002/SK/BPP/1989 tertanggal 14 September 1989 tentang Pembentukan Tim Penyusunan Sejarah GAPENSI Tingkat Nasional dan Daerah. Tim Sejarah GAPENSI ini diketuai oleh Bapak H.E. Kowara, salah seorang pelaku pendiri GAPENSI. Kemudian dengan Surat Tugas BPP GAPENSI No 986/ST/BPP/1990 tertanggal 15 September 1990, menugaskan Sdr. Solichin Salam untuk menyusun Sejarah GAPENSI, berdasarkan data-data yang dikumpulkan oleh Tim Sejarah Nasional.

Kesulitan yang dialami dalam menyusun buku sejarah dikarenakan beberapa hal, seperti peristiwa tersebut telah berlangsung 37 tahun yang lampau. Data

dan catatan tertulis sangat terbatas pada Sekretariat GAPENSI. Para Pelaku Sejarah yang ikut membidani maupun yang merupakan saksi sejarah, sudah banyak yang meninggal dunia.

Untunglah salah seorang pendiri GAPENSI ada yang masih hidup yaitu Bapak H.E. Kowara yang telah menjadi nara sumber terpercaya. Sementara buku sejarah ini mencapai tahapan persiapan naik cetak, Bapak H.E. Kowara dipanggil oleh Allah SWT pada Maret 1996. Menyusul kemudian Prof. Dr. Ir. Roosseno menghadap Tuhan Yang Maha Esa pada tanggal 15 Juni 1996 di Jakarta.

Melalui arsip dokumen tertulis yang masih ada diantaranya dari

almarhum R. Mirza Sidharta, mantan Ketua GAPENSI Daerah Istimewa Yogyakarta, dan dilengkapi dengan penjelasan dari para pelaku dan saksi sejarah yang masih ada, Sdr. Solichin Salam telah berusaha sekuat tenaga untuk melaksanakan tugas menyusun SEJARAH GAPENSI ini dengan sebaik-baiknya.

Masih terdapat kekurangsempurnaan di dalamnya, seperti kata peribahasa yang mengatakan : “Tiada gading yang tak retak”. Namun begitu asa terpateri di buku ini. Setidaknya membaca buku ini, terutama anggota GAPENSI maupun pelaku konstruksi lainnya, dapat memperoleh belajar sejarah, meliputi:

### **1. Memberikan Kesadaran Waktu**

Masa lalu bukan sekadar waktu yang berlalu begitu saja. Masa lalu berisi pengalaman-pengalaman hidup dari berbagai peristiwa. Pelaku konstruksi diharapkan tersadarkan bahwa ia hidup dalam dimensi waktu yang berbeda-beda, masa lalu, masa kini, dan masa yang akan datang sehingga manusia tidak menyia-nyiakannya.

### **2. Memberikan Keteladanan**

Setiap peristiwa dialami oleh masing-masing tokoh sejarahnya. Tokoh konstruksi di buku ini memiliki nilai yang dapat diteladani, baik dari pemikiran, tindakan, atau keteladanan sikapnya bagi masyarakat dan bangsa.

### **3. Memberikan Identitas Bangsa**

Sejarah adalah kumpulan pelajaran berharga. Melalui memahami peristiwa masa lalu yang baik dan buruk, kita dapat belajar dari kesalahan yang telah dibuat dan mencegah terulang di masa depan.

### **4. Memperkokoh Identitas Bangsa**

Studi sejarah membantu memahami akar budaya dan identitas. Sejarah membuka jendela ke masa lalu. Tanpa pemahaman sejarah, kita mungkin kehilangan perspektif penting tentang siapa kita.

## 5. Menanamkan Rasa Nasionalisme

Sejarah juga membentuk kewarganegaraan yang aktif. Suatu bangsa yang terbentuk karena adanya kesamaan sejarah akan menjadi ingatan kolektif dan mampu menumbuhkan rasa nasionalisme.

## 6. Sumber Inspirasi

Pengalaman sejarah berisi rekaman segala ide, gagasan, pemikiran, maupun tindakan yang pernah dilakukan oleh manusia di masa lampau. Sejarah menunjukkan bagaimana perubahan dan kemajuan terjadi sepanjang waktu. Dengan sejarah, akan lebih menghargai inovasi dan perubahan positif serta menjadikan sumber inspirasi atas apa yang telah terjadi.

# B. SAKSI FISIK

Masa lalu melahirkan saksi betapa konstruksi di Indonesia mengalami kemajuan luar biasa. Masing-masing pemimpin meninggalkan jejak konstruksi monumental. Inilah saksi fisik dalam ragam bentuk. Secara umum saksi fisik dimaksudkan berupa pembangunan infrastruktur untuk menggairahkan ekonomi rakyat. Ada jembatan, bandara, hingga bendungan.

Apa saja infrastruktur yang dibangun para presiden sejak awal kemerdekaan Republik Indonesia ini? Coba perhatikan rangkuman dari berbagai sumber.

## 1. Era Presiden Soekarno

### a. Jembatan Besar

Jembatan Ampera di Palembang, Sumatera Selatan. Berada di atas Sungai Musi.

### b. Bendungan

Bendungan Ir. H. Juanda (Jatiluhur) di Jatiluhur, Purwakarta.

### **c. Bandara**

Bandara Juanda di Sedati, Sidoarjo. Penerbangan domestik dan internasional

### **d. Rumah Sakit**

RSUP Sanglah di Bali; RS Dr. Soetomo di Surabaya, Jawa Barat; RS Kebon Jati di Bandung, Jawa Barat; RS H. Yuliddin Away Tapaktuan di Aceh Selatan

### **e. Jaringan Telekomunikasi**

RRI (Radio Republik Indonesia) di Jakarta; PN Postel di Jakarta.

## **2. Era Presiden Soeharto**

### **a. Jalan Nasional, Tol, dan Jalan Layang**

Tol Jagorawi (Jakarta-Bogor-Ciawi); Tol Prof Sedyatmo di Jakarta-Tangerang; Tol Cawang - Tomang (dalam kota) di Jakarta; Tol Jakarta - Tangerang; Tol Surabaya - Gempol ; Tol Jakarta - Cikampek ; Tol Belawan - Medan - Tanjung Morawa (Belmera).

### **b. Jembatan Besar**

Jembatan Barito di Kalimantan Selatan; Jembatan Rantau Berangin di Riau; Jembatan Siak I di Pekanbaru, Riau, Jembatan Bareleng.

### **c. Bendungan**

Bendungan Sigura-gura di Asahan, Sumatera Utara; Waduk Gajah Mungkir di Wonogiri, Jawa Tengah; Bendungan Ir. Sutami (Karangkates) di Malang, Jawa Timur; Bendungan Riam Kanan di Banjar, Kalimantan Selatan; Bendungan Batujai di Lombok Tengah, NTB.

### **d. Bandara**

Soekarno-Hatta; Ngurah Rai di Bali; Sultan Hasanuddin di Maros, Sulawesi Selatan; Sultan Aji Muhammad Sulaiman di Balikpapan, Kalimantan Timur; Hang Nadim, Batam, Kep. Riau; Syamsudin Noor di Banjarmasin, Kalimantan Selatan; Supadio di Pontianak, Kalimantan Barat; Adisumarno di Boyolali, Jawa Tengah; Radin Inten II di Bandar Lampung, Sumatera Selatan; Husein Sastranegara di Bandung, Jawa Barat; Halim Perdanakusuma di Jakarta Timur.

**e. Stasiun/Terminal**

Stasiun Gambir di Jakarta; Terminal Purabaya (Bungurasih) di Sidoarjo, Jawa Timur.

**f. Pembangkit Listrik**

PLTA Sigura Gura di Toba Samosir, Sumatera Utara; PLTA Tangga di Toba Samosir, Sumatera Utara; PLTA Maninjau di Agam, Sumatera Barat; PLTA Singkarak di Padang Pariaman; PLTA Gajah Mungkur di Wonogiri, Jawa Tengah; PLTA Wadaslintang di Wonosobo dan Kebumen, Jawa Tengah; PLTA Saguling di Bandung Barat, Jawa Barat; PLTA Cirata di Purawakarta dan Cianjur, Jawa Barat; PLTA Kedung Ombo di Grobo; PLTA Selorejo di Malang, Jawa Timur; PLTA Karangates (Sutami) di Malang, Jawa Timur; PLTA Larona di Sulawesi Selatan; PLTA Balambano di Sulawesi Selatan

**g. Rumah Sakit**

RSUD Purbalingga (dr. R. Goeteng Taroenadibrata) di Purbalingga, Jawa Tengah; RS Kanker Dharmais di Jakarta; RSUD Hadji Boejasin di Pelaihiari, Kalimantan Selatan

**h. Jaringan Telekomunikasi**

Satelit Palapa A1 di Tanjung Canareval, Amerika Serikat; Stasiun Bumi Penginderaan Jauh Parepare di Parepare, Sulawesi Selatan; TVRI di Jakarta

**i. Penyelesaian pembangunan Masjid Istiqlal**

### 3. Era Presiden B. J. Habibie

**a. Jembatan Besar**

Jembatan Bareleng (Batam, Rempang, dan Galang)

### 4. Era Presiden Aburrahman Wahid

**a. Bendungan**

Bendungan Wonorejo di Tulungagung, Jawa Timur;  
Bendungan Bilibili di Gowa, Sulawesi Selatan

## **b. Bandara**

Sultan Syarif Kasim II di Pekanbaru, Riau

## **5. Era Presiden Megawati Soekarnoputri**

### **a. Jembatan Besar**

Jembatan Kahayan di Kalimantan Tengah.

### **b. Bendungan**

Bendungan Batutegi di Tanggamus, Lampung; Bendungan Tilong di Kupang Tengah, NTT.

### **c. Pembangkit Listrik**

PLTA Sipansihaporas di Tapanuli Tengah, Sumatera Utara; PLTP Geo Dipa Unit Dieng di Jawa Tengah

## **6. Era Presiden Susilo Bambang Yudhoyono**

### **a. Proyek Jalan Nasional, Tol dan Jalan Layang**

Tol Purbaleunyi (Purwakarta - Bandung - Cileunyi); Tol Palikanci (Palimanan - Kanci) di Cirebon; Tol Sadang-Cikamuning, Jalan Tol Bali Mandara, Jalan dan jembatan Kelok 9 di Sumatera Barat.

### **b. Jembatan Besar**

Jembatan Tukad Bangkung di Desa Plaga, Badung, Bali; Jembatan Pasupati (Jalan terusan Pasteur dan Jalan Surapati) di Bandung, Jawa Barat; Jembatan Suramadu.

### **c. Bandara**

Bandara Kualanamu di Medan, Sumatera Utara; Bandara Achmad Yani di Semarang, Jawa Tengah; Bandara Zainuddin Abdul Madjid di Lombok Tengah, Nusa Tenggara Barat (NTB); Bandara Raja Haji Fisabillah di Tanjung Pinang, Kepulauan Riau.

### **d. Stasiun/Terminal**

Stasiun Bandara Kualanamu di Deli Serdang, Sumatera Utara; Stasiun Medan Kota, Medan Sumatera Utara; Terminal Bandar Raya

Payung Sekaki, di Pekanbaru, Riau; Terminal Mengwi di Badung, Bali; Terminal Bulupitu di Purwokerto, Jawa Tengah.

**e. Pembangkit Listrik**

PLTA Asahan I di Sungai Asahan, Toba Samosir, Sumatera Utara; PLTA Karebe di Sulawesi Selatan; PLTU 2 Jawa Tengah (Karangkandri) yang berada di Cilacap, Jawa Tengah.

## 7. Era Presiden Joko Widodo

**a. Jalan Nasional, Tol, dan Layang**

Tol Trans Jawa di Pulau Jawa; Tol Semarang (bagian dari tol Trans Jawa); Tol Trans Sumatera, Trans Morotai di Maluku Utara, Jalan Palu-Parigi di Sulawesi Tengah, Fly over dari dan menuju Teluk Lamong di Jawa Timur, Jalan penghubung Gorontalo-Manado, 7 ruas Trans Maluku, Jalan Trans Papua dari Jayapura ke Wamena sepanjang 575 km, Jalan layang Sheikh Mohammed bin Zayed (Jalan Layang MBZ)

**b. Bendungan/Waduk**

Hingga 2018 sudah membangun 43 bendungan, beberapa di antaranya Bendungan Titab, Sidan, dan Tablang di Bali; Bendungan Raknamo, Rotiklod, Napun Gete, Temef, Mbay, Manikin, dan Kolhua di NTT; Bendungan Tanju, Mila, Bintang Bano, Beringin Sila, dan Meninting; Bendungan Digoel di Papua; Bendungan Jatigede di Jawa Barat

**c. Bandara**

Bandar Internasional Yogyakarta, Bandara Sultan Thaha di Jambi; Bandara Kertajati di Kertajati, Jawa Barat; Bandara Wiriadinata di Tasikmalaya, Jawa Barat; Bandara Syukuran Aminuddin Amir di Banggai, Sulawesi Tengah; Bandara Baru Ahmad Yani di Semarang, Jawa Tengah; Bandara APT Pranoto di Samarinda, Kalimantan Timur; Bandara Tebelian di Kalimantan Barat; Bandara Werur di Werur, Papua Barat; Bandara Maratua di Pulau Maratua, Kalimantan Timur; Bandara Koroway Batu di Kabupaten Boven Digoel, Papua; Bandara Morowali, Sulawesi Tengah; Bandara Letung di Kepulauan Anambas, Kepulauan Riau; Bandara Namniwel di Maluku; Bandara Miangas di Kepulauan Talau, Sulawesi Utara

#### **d. Stasiun/Terminal**

Terminal Tirtonadi di Surakarta, Jawa Tengah; Terminal Pulo Gebang di Cakung, DKI Jakarta

#### **e. Pembangkit Listrik**

PLTB Sidrap di Sulawesi Selatan; PLTB Tolo I di Jeneponto, Sulawesi Selatan; PLTU Punagaya di Jeneponto, Sulawesi Selatan; PLTU Legon Bajak di Karimunjawa, Jawa Tengah; PLTGU Jawa 2 di Tanjung Priok, Jakarta.

#### **f. Jaringan Telekomunikasi**

Palapa Ring Barat, Tengah, dan Timur - Nusantara.

#### **g. Melanjutkan dan menyelesaikan pembangunan MRT Jakarta, LRT Jakarta**

#### **h. Pembangunan LRT Palembang, KA Makassar-Pare-Pare dan Kereta Cepat Jakarta-Bandung.**

#### **i. Pembangunan jalan desa sepanjang 311.000 Km.**

## **C. SUSUNAN BUKU**

Periodisasi kepemimpinan (presiden) di Indonesia menjadi acuan untuk susunan isi buku. Setelah pendahuluan, ditampilkan bab tentang Warisan konstruksi dan infrastruktur di era Presiden Soekarno. Bab seterusnya berurutan era Soeharto, BJ Habibie, Abdurrachman Wahid, Megawati, Susilo Bambang Yudhoyono dan Joko Widodo.

Masing-masing era punya warna tersendiri. Presiden Soekarno lebih fokus untuk Proyek Mercusuar karena ingin memberikan kesan kemajuan konstruksi Indonesia kepada para tamu peserta Asian Games. Selain tamu melihat langsung, media juga ikut mempromosikan “kemegahan” Jakarta. Sembari meliput Asian Games, juga memperhatikan sisi-sisi Jakarta.

Era Presiden Soeharto mulai memikirkan proyek jalan tol. Infrastruktur ini menjadi perhatiannya, dimulai dengan Tol Jagorawi yang terkenal itu. Selain tol, Presiden Soeharto ingin mengejar swasembada pangan, maka

infrastruktur irigasi menjadi prioritas. Sejumlah bendungan dibangun di berbagai daerah. Era-era berikutnya juga meneruskan pembangunan infrastruktur. Pada bab-bab di buku ini dipaparkan proyek-proyek andalan. Bab terakhir merupakan Warisan era Presiden Joko Widodo (Jokowi).

Satu hal penekanan Presiden Jokowi adalah konektivitas. Agenda pemerintahan Jokowi adalah mengoneksikan Indonesia. Alasannya sederhana Indonesia adalah negara kepulauan yang luas, butuh infrastruktur untuk membangun konektivitas antarpulau. Apa yang dilakukan Jokowi memerlukan alokasi anggaran besar.

Fokus ke luar Jawa biar tidak Jakartasentris. Alokasi anggaran pembangunan infrastruktur terus meningkat dari tahun ke tahun.

Jokowi menyatakan begini : “Pembangunan yang kita jalankan bersama bukan hanya untuk yang tinggal di kota-kota, tapi untuk seluruh anak bangsa, baik yang tinggal di pedesaan, daerah-daerah pinggiran, pulau-pulau terdepan, maupun kawasan perbatasan. Kita ingin rakyat di perbatasan menjadi bangga menjadi bagian dari Warga Negara Republik Indonesia”.

Puncak dari era Jokowi tentu saja proyek IKN. Di sinilah dipamerkan kemajuan konstruksi Nusantara. Bisa dilihat bagaimana para arsitek, kontraktor dan perancang perkotaan mengerahkan kepiawaiannya. Mereka ini sebagian besar merupakan unsur-unsur GAPENSI. Berjalan beriringan, kemajuan konstruksi nasional adalah penambahan kedewasaan GAPENSI.

Apa yang dilakukan para pemimpin negeri atau kebijakan yang dilahirkan itu membanggakan masyarakat Indonesia, terkhusus pelaku konstruksi dalam negeri. Dari paparan bab per bab buku ini menggambarkan kemajuan bidang konstruksi Indonesia. Sekaligus terlihat progress infrastruktur dalam negeri.

Diharapkan paparan dalam buku ini menambah semangat insan GAPENSI untuk memajukan asosiasi ini. Juga untuk lebih memberi arti kepada masyarakat. Para anggota mau bersama-sama merawat dan memelihara asosiasi. Kegagalan masa lalu tidak diulang. Tetap menjaga GAPENSI sebagai Rumah Besar bagi para pelaku usaha jasa konstruksi di Indonesia. (\*)

# Warisan Konstruksi dan Infrastruktur di Era Presiden Soekarno

1

## Pada Era Presiden Soekarno.

Pasca dibacakan Proklamasi Kemerdekaan, Soekarno menjadi presiden pertama Indonesia. Semangatnya menggebu untuk membawa Indonesia sebagai motor utama “New Emerging Forces” atau kekuatan baru negara-negara dunia ketiga, yaitu bangsa-bangsa progresif yang berperang melawan kekuatan imperialis lama.

Untuk menjadi motor utama itu, Soekarno tidak sekadar mengumbar slogan, tetapi diwujudkan dengan langkah konkret. Langkahnya bisa dibaca dari visi Ir. Soekarno di mana dalam membangun Indonesia ingin menjadikan sebagai negara yang maju, mandiri, dan berdaulat. Ia memiliki visi untuk menciptakan Indonesia sebagai negara yang tidak tergantung pada negara lain dan memiliki kemandirian dalam bidang ekonomi, politik, dan teknologi.

Maka dari itu, untuk memperkuat per-ekonomian dan memperkuat infrastruktur negara, Soekarno memulai program pembangunan jalan raya, jembatan, dan bangunan-bangunan publik. Di sinilah Soekarno berperan penting dalam bidang konstruksi di Indonesia.

Soekarno juga punya andil dalam memperkenalkan arsitektur nasional



Soekarno, Presiden ke-1 RI

dan modernisasi bangunan-bangunan Indonesia. Para pengamat dan pelaku konstruksi sepakat bahwa Soekarno memperkenalkan gaya arsitektur baru, yang memadukan unsur-unsur tradisional dengan gaya arsitektur modern.

Kompetensi Soekarno dalam konstruksi maupun arsitektur tak diragukan. Soekarno memperoleh gelar insinyur



Jembatan Semanggi

(Ir) setelah menyelesaikan pendidikan di Technische Hoogeschool Bandung (sekarang Institut Teknologi Bandung). Soekarno memiliki latar belakang pendidikan dalam bidang teknik sipil [ Soekarno berhasil meraih gelar Insinyur dari jurusan Teknik Sipil pada 25 Mei 1926, Biografi Soekarno] wajar jika menguasai bidang konstruksi. Inilah membantunya dalam memimpin program pembangunan nasional di Indonesia.

Dalam hal arsitektur, semisal, sudah terlihat saat masih mahasiswa. Bakat Soekarno muda memperoleh perhatian dari arsitek Charles Prosper Wolff Schoemaker yang juga pengajar di Technische Hoogeschool Bandung saat itu. Untuk menggali bakatnya, Soekarno muda diminta menjadi semacam asistennya di biro milik Schoemaker.



Kompetensi itulah membuat Soekarno memimpin pembangunan beberapa bangunan ikonik di Indonesia, seperti Istana Merdeka, Monas, dan beberapa gedung-gedung lainnya. Ia memimpin pembangunan ini dengan visinya untuk menunjukkan kepada dunia bahwa Indonesia adalah negara yang maju

## **A. PROYEK MERCUSUAR**

Beberapa bangunan ikonik pada era Soekarno dikenal sebagai Proyek Mercusuar. Dimulainya Proyek Mercusuar ini berawal saat Indonesia ditunjuk sebagai tuan rumah Asian Games keempat tahun 1962. Untuk mendukung penyelenggaraannya maka lahirlah bangunan-bangunan yang menjadi Proyek Mercusuar Soekarno.

Saat itu tujuan Presiden Soekarno membangun Proyek Mercusuar agar Indonesia mendapat perhatian dari dunia internasional.

Hanya dalam waktu empat tahun sejak penunjukan Dewan Federasi Asian Games tanggal 25 Mei 1958, Presiden Soekarno merasa harus mewujudkan bangunan ikonik Jakarta agar dapat memberikan tampilan wajah Indonesia kepada dunia. Konkretnya adalah enam Proyek Mercusuar yang terealisasi pada masa kepresidenan Ir. Soekarno yaitu:

## 1. Stadion Gelora Bung Karno

Pada 1956 Soekarno berkunjung ke Moskow, Uni Soviet. Sewaktu di sana, Soekarno sempat melihat kemegahan Stadion Lenin (Stadion Lutzniki). Setelah melihat, tergugah untuk membangun stadion semegah itu di Jakarta. Dalam rangka mewujudkan ide itu, Presiden Soekarno mengajukan pinjaman kepada pemerintah Uni Sovyet. Pinjaman disetujui Presiden Sovyet Nikita Krushchev.

Dimulailah pembangunan stadion pada tahun 1959. Secara keseluruhan, pembangunan kompleks olahraga Senayan menelan biaya 12,5 juta dollar AS. Menelan dana besar, diharapkan stadion bisa menampung 110.000 penonton. Saat itu menjadi stadion terbesar di Asia Tenggara.

Sebagaimana Stadion Lenin, konsep stadion mengedepankan kemegahan, kokohnya struktur, serta artistik. Agar mendekati aslinya maka rancangan stadion dikerjakan oleh LS Tyatenko, arsitek yang mengerjakan desain Stadion Lenin.

Diselesaikan selama dua tahun, pada 1962 stadion yang dinamakan Gelora Bung Karno diresmikan. Saat itu bersamaan dengan event Asian Games ke-4. Soal nama stadion, ternyata ditemukan dari diskusi antara Presiden Soekarno, Menpora Maladi, Mendagri Soemarno Sosroatmodjo dan Menteri Agama Saefuddin Zuhri.

Berdasarkan beberapa catatan, salah satu yang menonjol dari Stadion GBK adalah konstruksi atap model temu gelang. Konstruksi atap ini pertama dipasang pada 26 Agustus 1961. Secara keseluruhan, berat bagian atap tersebut mencapai sedikitnya 5.000 ton, terdiri dari 96 kapstan yang masing-masing panjangnya 66 meter.



Stadion Gelora Bung Karno

Setiap kapstan terbagi atas lima bagian. Seluruhnya berjumlah 480 bagian. Kemudian bagian-bagian tersebut disambung menjadi satu sehingga bisa mempunyai bentuk oval (bulat telur). Semua sambungan dikerjakan dengan las tanpa menggunakan baut pengikat. Kontruksi atap yang unik tersebut kemudian dipikul oleh 96 pasang tiang. Jika dilihat dari bawah, tiang pemikul tersebut terlihat menonjol keluar stadion sepanjang 18 meter serta menonjol ke dalam sepanjang 48 meter.

Jika dilihat dari kejauhan, maka dudukan letak bagian atap stadion tersebut secara sepintas terlihat miring ke arah luar. Hal tersebut terjadi karena bagian tersebut memang agak miring, menurun keluar dari stadion supaya ketika hujan air memang jatuh mengalir ke luar. Ini diakibatkan oleh karena tinggi atap dari atas tanah pada bagian dalam stadion 35 meter. Sementara di arah luar memang tidak lebih dari 30 meter. Keistimewaan lain Stadion GBK ini adalah kontruksi cantilever sepanjang

Berarti, bagian kontruksi yang menonjol ke arah bagian dalam stadion, sama sekali tidak menggunakan bantuan tiang penopang. Kontruksi semacam itu, yang baru pertama kalinya dicoba di Indonesia pada sebuah bangunan raksasa, sanggup tampil dengan sangat mengagumkan dan telah bertahan selama puluhan tahun.

## 2. Hotel Indonesia

Dalam rangka menyambut Asian Games 1962, juga dibangun Hotel Indonesia. Inilah hotel berbintang pertama yang dibangun di Jakarta. Megah, menjulang 14 lantai. Biayanya? Proyek ini dibiayai dana hasil Perjanjian Pampasan Perang dari Jepang.



Hotel Indonesia

Pembangunannya dimulai pada tahun 1957 dan diresmikan pada 23 Agustus 1962. Hotel ini dibangun oleh PT Paramasanteri Hotel Indonesia yang dipimpin oleh Djamin Hadinata. Setelah terbangun, hotel ini menjadi simbol bagi kemajuan dan modernitas Indonesia. Selain itu, pembangunan Hotel Indonesia juga menjadi bagian dari upaya Presiden Ir. Soekarno untuk mempromosikan identitas nasional Indonesia dan memperkuat hubungan diplomasi dengan negara-negara lain.

Hotel ini menjadi tuan rumah berbagai acara penting dan menjadi tempat berkumpul bagi elit masyarakat dan tamu internasional.

Arsitekturnya tampak unik, menggabungkan gaya tradisional Indonesia dengan elemen-elemen modern. Pada saat pembukaannya, Hotel Indonesia menjadi salah satu hotel terbaik di Asia dan menjadi tempat favorit bagi tamu internasional dan elit masyarakat Indonesia.

Hotel Indonesia berlokasi di Jl M.H. Thamrin, Jakarta, menempati lahan seluas 25.082 meter persegi. Pembangunannya digagas oleh Soekarno. Ide pembangunan hotel ini berawal dari Soekarno yang berkunjung ke Amerika Serikat pada tahun 1960. Saat itu Bung Karno akan menjadi pembicara di forum Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB). Soekarno lalu mengetahui sosok arsitek yang membidani markas besar PBB di Amerika tersebut. Namanya adalah Abel Sorensen. Setelah itu, Sorensen dan Soekarno bertemu. Sampai akhirnya, Sorensen menyanggupi keinginan sang presiden untuk membangun hotel pertama di Indonesia yang punya standar internasional. Itulah Hotel Indonesia.

Tahun 1993 Hotel Indonesia ditetapkan sebagai Cagar Budaya oleh Pemda DKI Jakarta berdasar Surat Keputusan Gubernur DKI Jakarta No. 475 tanggal 29 Maret 1993.

### 3. Jembatan Semanggi

Terbayangkan bahwa penyelenggaraan Asian Games bakal bikin macet Jakarta. Maka, perlu diantisipasi dengan membangun jembatan tak jauh dari kawasan GBK. Bentuk jembatan yang dibangun oleh Menteri PU Ir Sutami menyerupai daun semanggi [ tumbuhan paku air yang banyak ditemukan di pematang sawah ]. Oleh karena inilah Soekarno memilih nama Jembatan Semanggi. Nama ini juga berakar dari awal kawasan itu, di mana dominan rawa-rawa yang banyak tumbuhan semangginya.

Mengapa melingkar? Konsep jembatan ini memang tanpa traffic light. Oleh karena itu harus melingkar dan bertumpuk atau susun. Dari sini ada juga yang menyebutnya Simpang Susun Semanggi. Dari udara Jembatan Semanggi ini tampak indah. Susunannya seperti kupu-kupu yang mengepak-kan sayap, namun jika dicermati lagi lebih mirip bentuk daun semanggi.

Tak cuma memuji keindahan desainnya, Soekarno menyebut Jembatan Semanggi sebagai simbol persatuan. Sebagai fungsi prasarana jalan, jembatan itu mampu menciptakan pola arus lalu lintas yang memungkinkan

pengguna jalan melaju ke berbagai arah tanpa terputus atau terjadi pertemuan dua arus atau lebih.

Soekarno menyamakan filosofi tersebut fungsi suh (pengikat sapu lidi), yang menyatukan dan mengokohkan lidi-lidi sehingga berfungsi sebagai alat pembersih yang kompak dan bertenaga. Simbol persatuan juga bisa dilihat dari perencanaan jembatan sebagai prasarana penting bersama kompleks olahraga Senayan dalam event Asian Games 1962, yang membawa nama baik Indonesia.

## 4. Patung Selamat Datang

Masih terkait adanya Asian Games ke-4 di Jakarta, pada tahun 1962, Soekarno menginginkan ada bangunan yang menjadi simbol penyambutan para tamu mancanegara dengan sifat keterbukaan masyarakatnya. Melalui berbagai proses pemikiran maka muncul ide Monumen Selamat Datang dalam bentuk patung.

Soekarno menginginkan agar patung itu menggambarkan keterbukaan bangsa Indonesia, menyambut para olahragawan yang datang dari berbagai negara.

Pada 1962, Soekarno meminta Wakil Gubernur DKI Jakarta kala itu, yang juga merupakan seorang seniman, Henk Ngantung, untuk membuat pra desain patung tersebut.

Henk Ngantung mendesain patung tersebut layaknya muda-mudi yang riang gembira menyambut para peserta yang datang. Bunga yang ada di genggaman patung merupakan simbol persahabatan atas kedatangan para peserta Asian Games.

Pelaksanaan pembuatan dilakukan oleh tim pematung keluarga Arca, di bawah pimpinan Edhi Sunarso dengan anggota lainnya, Trisni, Askabul, Sarpomo, Moh Mudjiman, Suardhi, dan Suwandi.

Dalam perkembangannya jadilah patung berwujud sepasang manusia yang sedang melambaikan tangan dan menggenggam bunga. Dari mimiknya,



Patung Selamat Datang

patung itu sedang menyapa siapa saja yang sedang melewatinya dari arah Tugu Monas.

Monumen Selamat Datang berada pada pertemuan Jalan Jenderal Sudirman dan Jalan M. H. Thamrin, dua ruas jalan protokol yang menghubungkan daerah Medan Merdeka yang menjadi pusat pemerintahan dan kawasan kota satelit Kebayoran Baru. Saat itu, lokasi bandara masih berada di kawasan Kemayoran, sehingga para tamu dan atlet mancanegara yang mendarat di sana pasti melalui Monumen Selamat Datang sebelum tiba di Kompleks Olahraga Gelora Bung Karno. Setibanya di ruas jalan itu, sembari terus berjalan ke arah selatan, para tamu akan disuguhkan oleh sebuah vista kedua patung yang melambai ke arah mereka, dengan latar Hotel Indonesia di sisi kanannya.

Proses pembuatan patung dan konstruksi monumen memakan waktu sekitar satu tahun, namun proses perencanaannya telah dimulai sejak tahun 1959. Friedrich Silaban pernah membuat beberapa usulan rancangan monumen itu, meskipun yang bertanggung jawab sebagai pelaksana pada akhirnya adalah Edhi Sunarso dan Trubus Sudarsono, dua orang pematung yang dipanggil langsung ke Istana Merdeka oleh Soekarno. Mereka berdua bekerja di bawah pengawasan Henk Ngantung, seniman cum Wakil Gubernur Jakarta saat itu, yang turut membuat sketsa gambar pra-rancangan. Sedangkan konstruksi di lapangan dikerjakan oleh P.N. Pembangunan Perumahan.

Pada arsip F. Silaban dapat melihat beberapa usulan pendahuluan yang dibuat Silaban untuk merepresentasikan gestur “selamat datang” dalam proyek yang berjudul “Tiang Perhiasan Bundaran Jalan Thamrin, Jakarta”. Gagasan pertamanya menggunakan struktur portal tunggal setinggi 18 meter untuk menopang kedua patung dengan landasan podium berbentuk lingkaran kecil, hampir serupa dengan yang terbangun sekarang.

Pada usulan kedua, ia menggambar dua pilar setinggi 23 meter untuk menopang patung pada dua bagian yang terpisah, kedua pilar itu disambungkan oleh sebuah portal yang membusur di bagian atasnya, dengan sebuah podium menyerupai bentuk huruf X di bagian paling bawah.

Sedangkan pada usulan ketiga, ia menambahkan bingkai di bagian terluar struktur portal utama dan patung setinggi 25,5 meter, dengan menggunakan bentuk lengkung di bagian atas sebagai penegasan pembingkai patung.

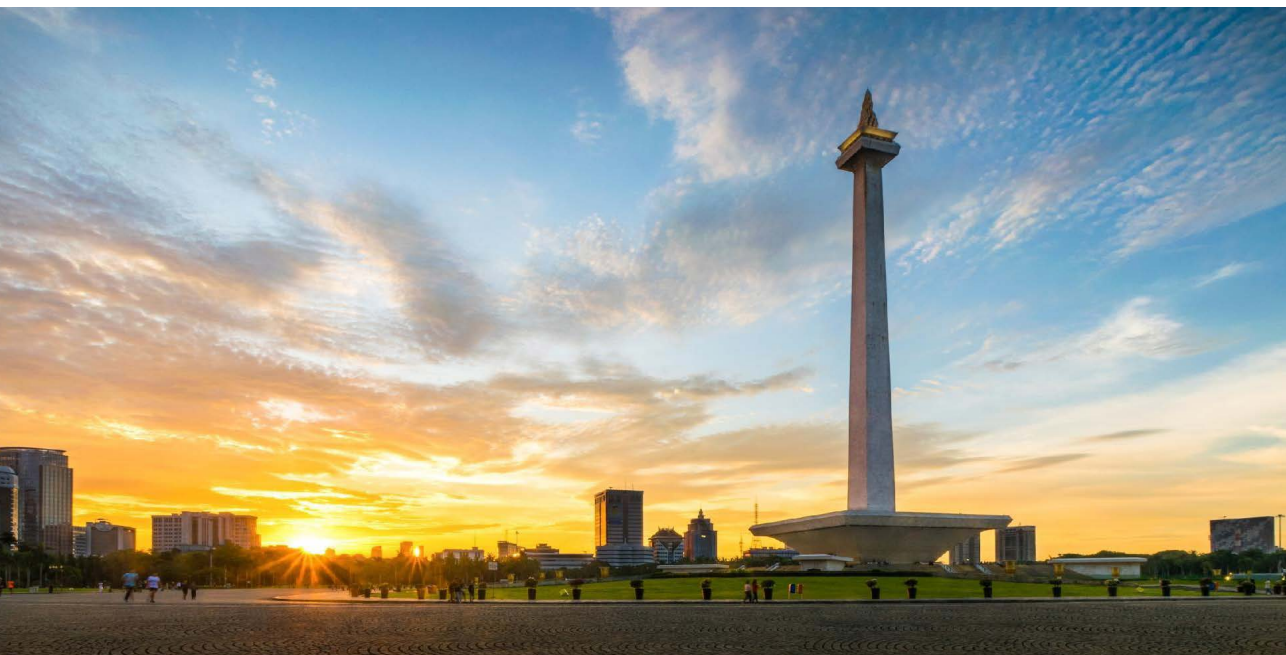
Patung yang kini berdiri kokoh di Bundaran HI itu memiliki berat 5 ton, dengan tinggi kepala sampai kaki 5 meter. Sementara, tinggi seluruhnya sampai ujung tangan 7 meter, dan tinggi penyangga atau voetstuk dudukan yaitu 10 meter. Bahan yang digunakan berasal dari perunggu dengan sistem cor.

## 5. Monumen Nasional

Presiden Soekarno memerintahkan pembangunan Monas pada 17 Agustus 1961. Soekarno ingin Monumen Nasional (Monas) berada tepat di depan Istana Merdeka sebagai simbol perjuangan rakyat. Akhirnya, Monas dibangun di Lapangan Medan Merdeka, Jakarta Pusat. Dibuka untuk umum pada 12 Juli 1975.

Proyek Monumen Nasional ini dirancang oleh tiga arsitek Indonesia, yakni Soedarsono, Frederich Silaban, dan Ir. Soekarno. Pengerjaannya melalui tiga tahap, pertama pada 1961-1965, kedua periode 1966- 1968 serta tahap ketiga pada 1969-1976. Monumen Nasional ini berhasil dibangun dan kemudian dibuka untuk umum pada 12 Juli 1975.

Presiden Soekarno membangun Monas untuk memperingati Kemerdekaan Indonesia dan menunjukkan kepada dunia bahwa Indonesia adalah negara yang merdeka dan berdaulat. Monas merupakan simbol dari kemerdekaan dan kedaulatan Indonesia, dan menjadi tanda bahwa Indonesia adalah



negara yang merdeka dan berdaulat setelah memperoleh kemerdekaan pada tahun 1945.

Soekarno memimpin pembangunan Monas dengan visi yang jelas dan ambisius untuk memperkuat identitas nasional Indonesia dan membangun rasa bangga serta cinta Tanah Air pada generasi muda. Dengan pembangunan Monas, Soekarno berhasil menunjukkan bahwa Indonesia adalah negara yang kuat dan memiliki identitas nasional yang kuat. Monas menjadi simbol yang membangkitkan semangat nasional dan menjadi tanda bagi generasi muda bahwa Indonesia adalah negara yang merdeka dan berdaulat.

## 6. Gedung DPR-MPR

**Gedung ini secara resmi dibuka tanggal 8 Maret 1965. Pembangunan gedung ini dimaksudkan untuk gelaran Conference of the New Emerging Forces (Conefo) pada 1966.**

Selain itu, pembangunan gedung DPR/MPR juga sebagai bentuk ambisi Soekarno dalam menegaskan dan mengukuhkan kemerdekaan Indonesia melalui bentuk fisik. Akhirnya, gedung DPR/MPR resmi dibuka melalui Surat Keputusan Presiden RI Nomor 48.

Selain Proyek Mercusuar tersebut, masih ada beberapa karya monumental di era Soekarno. Salah satunya jalan trans Sumatera. Proyek konstruksi pertama yang dilakukan oleh Presiden Soekarno setelah Indonesia merdeka adalah pembangunan jalan raya trans-Sumatera, yang menghubungkan Sumatera Barat dan Sumatera Timur.

Proyek ini merupakan upaya untuk memperkuat integrasi nasional dan meningkatkan aksesibilitas antar wilayah di Indonesia. Proyek ini dimulai pada tahun 1940-an dan dilanjutkan pada tahun 1950-an dan 1960-an.

Jalan raya trans-Sumatera dibangun dalam rangka upaya pemerintah untuk memperluas dan memperkuat jaringan jalan raya seluruh Indonesia.



Gedung DPR-MPR

Proyek ini membantu mempermudah transportasi dan mempercepat pertumbuhan ekonomi di wilayah Sumatera. Jalan raya ini menjadi salah satu jalan raya utama di Indonesia dan menjadi sarana penting bagi pembangunan berbagai sektor, seperti pertanian, perkebunan, dan industri.

## **B. NASIONALISASI PERUSAHAAN ASING**

Selain menggebrak dengan Proyek Mercusuar, gebrakan Soekarno lainnya adalah nasionalisasi perusahaan asing. Nasionalisasi ini dilakukan dalam rangka mencapai ekonomi yang mandiri alias membebaskan Indonesia dari ketergantungan ekonomi terhadap asing.

Di bawah pemerintahannya, Presiden Soekarno mengalami banyak gejolak termasuk perang terbuka dengan penjajah yang berniat untuk kembali menguasai wilayah Indonesia. Akan tetapi, Presiden Soekarno menyadari akan pentingnya program pembangunan infrastruktur di republik yang baru seumur jagung ini. Oleh sebab itu, pada masa pemerintahannya, Soekarno mencanangkan program yang paling terkenal, yakni Nasionalisasi. Program ini merupakan bagian dari visi Soekarno dalam mengembangkan bangsa ini dari segi ekonomi dan politik Indonesia.

Program Nasionalisasi menjadi salah satu elemen penting yang dijalankan pemerintahan Presiden Soekarno. Perusahaan-perusahaan asing, terutama perusahaan Belanda, pada medio 1957, dinasionalisasi menjadi perusahaan negara untuk mengambil alih kendali atas sumber daya ekonomi.

Selain itu, hal ini dimaksudkan sebagai upaya mengurangi pengaruh asing dalam ekonomi Indonesia. Nasionalisasi gencar dilakukan, terutama pada perusahaan yang bergerak di bidang perkebunan, pertambangan, hingga perusahaan konstruksi.

## Nasionalisasi perusahaan-perusahaan asing di Indonesia, di antaranya:

### **PT Waskita Karya (Persero) Tbk**

Perusahaan ini merupakan hasil dari nasionalisasi beberapa perusahaan Belanda, termasuk NV Ballast Maatschappij (Ballast Nedam), NV Heijmerink & Co., dan NV Braat Bouw Maatschappij.

Waskita adalah salah satu perusahaan konstruksi terbesar di Indonesia yang terlibat dalam berbagai proyek infrastruktur besar di dalam negeri.

### **PT Adhi Karya (Persero) Tbk**

Adhi Karya didirikan pada 11 Maret 1960 sebagai hasil dari nasionalisasi beberapa perusahaan Belanda, termasuk NV Aannemingsmaatschappij H. F. Boersma (Boerma), NV Technische Handel Maatschappij en Bouwbedrijf Bowa, dan NV Nieuw Pakan Baroe (NPB). Perusahaan ini bergerak di bidang konstruksi dan pengembangan infrastruktur.

### **PT Hutama Karya (Persero)**

Hutama Karya didirikan pada 4 Maret 1963 sebagai hasil dari nasionalisasi beberapa perusahaan Belanda, termasuk NV Hollandse Beton Maatschappij (HBM) dan NV Braat Bouw Maatschappij. Perusahaan ini berfokus pada proyek-proyek pembangunan jalan, jembatan, dan infrastruktur transportasi lainnya.

### **PT Indah Karya (Persero)**

Indah Karya didirikan pada 29 Januari 1961 sebagai hasil dari nasionalisasi beberapa perusahaan Belanda,

termasuk NV Nederlands Aannemings Maatschappij.

Perusahaan ini bergerak dalam bidang konstruksi dan pengembangan infrastruktur, khususnya dalam pembangunan gedung-gedung tinggi dan proyek perumahan.

### **PT Nindya Karya (Persero)**

Nindya Karya didirikan pada 29 September 1973 sebagai hasil dari nasionalisasi beberapa perusahaan Belanda, termasuk NV Nederlandsche Aannemings Maatschappij. Perusahaan ini bergerak dalam bidang konstruksi dan pengembangan infrastruktur.

### **PT Krakatau Steel (Persero)**

PT Krakatau Steel adalah perusahaan baja milik negara yang didirikan pada 31 Agustus 1970 sebagai hasil dari nasionalisasi beberapa perusahaan baja asing, termasuk NV Koninklijke Nederlandse Hoogovens en Staal-fabrieken (KNHS) dari Belanda.

Perusahaan-perusahaan BUMN ini merupakan bukti nyata bagaimana nasionalisasi perusahaan Belanda membentuk perusahaan BUMN yang berperan penting dalam pembangunan infrastruktur dan ekonomi Indonesia pasca kemerdekaan.

Sebagai BUMN, perusahaan-perusahaan ini memiliki peran strategis dalam memajukan sektor konstruksi dan mencapai tujuan pembangunan nasional.

## C. GAPENSI PADA ERA SOEKARNO

Menyadari akan fungsinya di alam kemerdekaan, ditambah atas dorongan dan anjuran para Menteri Pekerjaan Umum, maka para pemborong yang bergerak dalam bidang pembangunan berhimpun pada wadah-wadah organisasi.

Menteri PU yang memberi dorongan diantaranya Ir. Ukar Bratakusumah (27 April 1951-3 April 1952), Prof. Ir. Roosseno (30 Juli 1953-12 Agustus 1956), Ir. M. Pangeran Noor (24 Maret 1956-10 Juli 1959). Anjuran para Menteri PU ini tidak sekadar menggaung di Ibu Kota, tetapi nyaring sampai daerah seperti di Samarinda, Denpasar, Banjarmasin, Jakarta, Bandung, Surabaya, Yogyakarta, Semarang, hingga Medan.

Tujuan mereka selain mengurus kepentingan bersama, juga membantu Pemerintah Republik Indonesia dalam pembangunan fisik maupun materiil dan mengimbangi kegiatan-kegiatan perusahaan aannemer Belanda yang sejak penyerahan kedaulatan RI, perusahaan-perusahaan tersebut dikembalikan kepada pemilik Belanda semula.

Di antara persatuan pemborong bangunan yang didirikan atas anjuran para Menteri tersebut di atas ialah :

1. **IPEMBI (Ikatan Pemborong Bangunan Indonesia) di Jakarta.**
2. **Aannemers Bond di Surabaya.**
3. **PARI (Persatuan Aannemer Republik Indonesia) di Yogyakarta.**
4. **Gabungan Pemborong Indonesia di Bandung.**
5. **Gabungan Pemborong Indonesia di Samarinda.**
6. **Persatuan Perusahaan Pembangunan – Kalimantan Selatan.**
7. **Gabungan Pemborong Nasional (Gapena), Bali.**
8. **Himpunan Pemborong Indonesia, Medan.**

Dalam perkembangannya IPEMBI (Ikatan Pemborong Indonesia) di Jakarta Raya, I.A.B.N (Ikatan Ahli Bangunan Nasional) di Surabaya G.P.I (Gabungan Pemborong Indonesia) di Bandung memprakarsai berdirinya gabungan para pemborong.

Terbentuklah embrio GAPENSI. Pada akhirnya berdirilah GAPENSI di Tretes Provinsi Jawa Timur pada tanggal 8 Januari 1959. GAPENSI ini merupakan asosisasi jasa konstruksi tertua dan terbesar di Indonesia. GAPENSIQ sebagai

organisasi berbadan hukum dalam bentuk perkumpulan telah memperoleh pengesahan Kementerian Hukum dan HAM dan Terakreditasi oleh Kementerian PUPR sebagai asosiasi yang menghimpun anggota yang melakukan kegiatan usaha di sektor jasa konstruksi. GAPENSI juga adalah Anggota Luar Biasa Kamar Dagang dan Industri Indonesia.

Dalam kongres yang berlangsung dari tanggal 5-9 Januari 1959 di Tretes, Jawa Timur, yang dihadiri oleh 160 peserta dari hampir seluruh daerah Indonesia. Kongres tersebut telah pula menetapkan Presidium-nya yang pertama yang berkedudukan di Ibukota Negara Republik Indonesia, Jakarta dan memilih ketua Presidium : Ir. S. Dipokusumo yang beberapa bulan kemudian diangkat menjadi Menteri Pekerjaan Umum.

Sedangkan sebagai Ketua Gapensi Jakarta Raya terpilih : Ir. Oerip Djoj Santoso, Komisaris : E. Kowara. Oleh pemerintah, GAPENSI diakui sebagai suatu Bedrijfsgroep.

Dengan adanya Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Tenaga No. 8/PRT/1963 tanggal 27 Mei 1963 tentang pembentukan organisasi Perusahaan Perusahaan Sejenis Pelaksana Nasional Seluruh Indonesia (O.P.S. Bangunan), maka GAPENSI terpaksa harus membekukan diri dan sambil menanti perkembangan selanjutnya.

Namun pembekuan tak lama. Lalu lahirlah pengurusnya. Pengurus pertama dari GAPENSI dikukuhkan oleh Menteri Pekerjaan Umum dengan SK No. 4 tahun 1964 tertanggal 11 Februari 1964 dengan Ketua pertamanya E. Kowara. Pelantikannya dilakukan oleh Menteri Pekerjaan Umum pada 17 Maret 1966.

Sesuai dengan dinamika politik pada awal kemerdekaan, GAPENSI juga mengalami pasang surut organisasi. Namun begitu GAPENSI bisa menyaksikan itikad Soekarno untuk mengenalkan identitas Indonesia lewat karya-karya konstruksi.

Dalam situs Kemdikbud, dijelaskan bahwa Soekarno menjabat dari 1945 dan selesai pada 1966-1967. Ini artinya, Soekarno menjabat sebagai presiden selama kurang lebih 22 tahun. Di tengah pemerintahan Soekarno itulah GAPENSI telah hadir dan bahkan bermitra dengan pemerintah. Beberapa tokoh GAPENSI punya kiprah di pemerintahan, dan kompetensinya diperhitungkan Soekarno.\*

# Warisan Konstruksi dan Infrastruktur di Era Presiden Soeharto

# 2

Soeharto adalah presiden kedua Republik Indonesia. Ia menjabat sejak 12 Maret 1967 dan berakhir pada 21 Mei 1998. Wajar saja jika catatan Warisan konstruksi dan infrastruktur akan lebih banyak dan beragam dibandingkan presiden lainnya.

Masa jabatan Soeharto ini dikenal sebagai Orde Baru, di mana yang menjadi fokus utamanya adalah pembangunan fisik. Oleh karena itulah Soeharto diberi gelar Bapak Pembangunan Indonesia.

Dalam hal membangun negeri, Soeharto punya perencanaan lima tahunan yang disebut Rencana Pembangunan Lima Tahun (Repelita). Repelita ini dimulai sejak 1 April 1969 dan berakhir pada 1998. Repelita mencakup pembangunan di segala bidang seperti sekolah, puskesmas, industri strategis nasional dan jalan nasional, waduk, embung, dan berbagai pengendalian banjir perkotaan.

Tujuan utama dari dibentuknya Repelita adalah untuk memenuhi kebutuhan dasar dan infrastruktur dengan penekanan pada bidang pertanian.

## **RENCANA PEMBANGUNAN LIMA TAHUN I (1 APRIL 1969-31 MARET 1974)**

Repelita I mulai berjalan sejak 1 April 1969, satu hari sebelum Soeharto menandatangani pengesahan RUU APBN tahun anggaran 1969/70 pada 31 Maret 1969. Periode Repelita I ini menjadi tonggak awal pembangunan nasional yang mencakup segala aspek kehidupan. Repelita ini berpegangan pada visi meningkatkan taraf hidup rakyat dan menjadi dasar bagi pembangunan selanjutnya.



Soeharto, Presiden ke-2 RI

Sasaran utama adalah kesejahteraan sandang, pangan dan papan rakyat Indonesia. Agar visi itu terwujud maka fokus Repelita I ini antara lain perbaikan sarana prasarana terutama sarana pertanian, sarana jalan dan jembatan, sarana kesehatan dan pendidikan, hingga pemenuhan kebutuhan perubahan bagi rakyat.

**Beberapa infrastruktur yang dibangun pada periode ini, antara lain:**

## **Jalan Tol Jagorawi**

Pada Repelita I sejumlah proyek infrastruktur mulai dibangun. Salah satu yang populer adalah pembangunan tol Jagorawi. Sejatinya ide tol ini dicetuskan pertama kali oleh Raden Sudiro pada tahun 1955. Sebagai Wali Kota Jakarta saat itu ingin memecahkan masalah macet Jakarta dan Bogor yang tergolong parah.

Realisasinya, pembangunan Jalan Tol Jagorawi dimulai pada tahun 1973 dengan dana APBN melalui pinjaman luar negeri. Total dana yang dihabiskan sekitar Rp 350 juta per kilometer. Proyek ini merupakan hasil kerja sama antara pemerintah Indonesia dan pihak swasta. Jalan tol ini kemudian dikelola oleh PT Jasa Marga (Persero) Tbk.

Namun peresmiannya jatuh pada periode Repelita II, persisnya pada 9 Maret



Jalan Tol Jagorawi

1978 oleh Soeharto. Saat diresmikan, jalan tol ini memiliki panjang mencapai 59 kilometer dan menjadi jalan tol pertama di Indonesia.

Awalnya, Jalan Tol Jagorawi hanya memiliki dua lajur dan mencakup ruas Jakarta-Citeureup saja. Seiring dengan pertumbuhan lalu lintas dan kebutuhan mobilitas yang semakin meningkat, jalan tol ini mengalami perluasan dan peningkatan fasilitas. Pada tahun 2007, Tol Jagorawi diperluas menjadi tiga lajur dari Jakarta hingga Bogor.

Dalam proses pembangunannya, ruas tol Jagorawi dibagi dalam dua seksi. Pertama seksi Jakarta Cawang-Cibinong Bogor sejauh 26,5 kilometer. Lalu seksi kedua sejauh 10 kilometer yang menghubungkan Cibinong dengan Ciawi Bogor. Pada tol ini terdapat empat simpang susun serta 13 gerbang tol yang terdapat di ruas tol Jagorawi. Terdapat juga lima rest area yang tersebar, baik itu arah Bogor maupun arah Jakarta.

Ketika jalan tersebut selesai dibangun, pada tahun 1978, muncul pemikiran agar biaya pengoperasian dan pemeliharaan ruas jalan tersebut dapat dilakukan mandiri tanpa membebani anggaran pemerintah. Untuk itu, Menteri Pekerjaan Umum ketika itu, Ir. Sutami, mengusulkan kepada Presiden agar ruas jalan Jakarta-Bogor tersebut dijadikan jalan tol.

Maka dua pekan sebelum jalan tol Jagorawi diresmikan penggunaannya, persisnya pada 25 Februari 1978, terbit PP No. 4 tahun 1978 tentang Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia untuk pendirian Persero yang mengurus dan mengelola infrastruktur jalan raya. Dari situlah, kemudian lahir badan usaha persero PT Jasa Marga (Persero) pada 1 Maret 1978.

## Jembatan Siak I Pekanbaru

Ini jembatan ikonik di Kota Pekanbaru. Jembatan ini dibangun pada 1973 dan diresmikan pada 1977 oleh Presiden Soeharto. Diresmikan Presiden Soeharto lantaran jembatan permanen ini terpanjang di Kota Pekanbaru, bahkan di Sumatera pada masa itu setelah pembangunannya.

Jembatan Siak 1 atau yang kerap disebut Jembatan Lekton, adalah legenda. Jembatan ini telah menjadi tonggak sejarah bersatunya dua wilayah yang terpisah oleh Sungai Siak, sungai terdalam di Indonesia. Bangunan ini mahakarya di masanya dan menjadi ikon. Kedua wilayah itu adalah Kecamatan Senapelan di sisi Selatan dan Kecamatan Rumbai Pesisir di Utara.

Jembatan ini merupakan jembatan berkonstruksi termegah yang pertama di Pekanbaru. Sekitar tahun 1973, jembatan ini pernah menjadi yang terpanjang di Sumatera. Proses pembangunan jembatan ini dapat berlangsung setelah ada kerja sama antara PT Caltex Pacific Indonesia dan Pemerintah Provinsi Riau. Dibangun dengan panjang total 350 meter dan lebar 9,3 meter oleh PT Leighton Indonesia Construction Company yang berasal dari Australia sebagai kontraktor pembangunannya.

Proyek pembangunan Jembatan Siak I ini menghabiskan 600 ton baja, 1.200 kaki kubik beton, 150.000 kaki kubik tanah timbun, dan pengaspalan jalan 700 meter persegi. Saat meresmikan jembatan yang menjadi landmark Kota Pekanbaru tersebut, Presiden Soeharto menyatakan bahwa Jembatan Siak mempunyai arti penting dari segi ekonomi dan sosial, tidak saja bagi Provinsi Riau, tetapi juga bagi bagian tengah Sumatera. Jembatan yang membentang di atas Sungai Siak sepanjang 350 meter ini direncanakan dapat bertahan selama 50 tahun.

Jembatan Siak I resmi diserahkan kepada pemerintah Provinsi Riau pada tanggal 12 Juli 1977 dalam sebuah acara singkat di Pekanbaru. Berita acara serah terima ditandatangani oleh Chairman of Managing Board Haroen Al dan Gubernur Riau Arifin Achmad disaksikan oleh pejabat pemerintahan dan Duta Besar Amerika Serikat untuk Republik Indonesia saat itu.



Jembatan Siak I Pekanbaru

## RENCANA PEMBANGUNAN LIMA TAHUN II (1 APRIL 1974-31 MARET 1979)

Repelita II mulai pada 1 April 1974. Implementasi Repelita II ini berdasarkan Keputusan Presiden No. 11 Tahun 1975. Repelita II dirumuskan berdasarkan Garis-Garis Besar Haluan Negara (GBHN). Rumusan itu menjadi acuan agar keberhasilan program sebelumnya aka diteruskan, bahkan meningkatkan pembangunan-pembangunan di wilayah selain Pulau Jawa, Bali dan Madura.

Saat itu salah satu program yang menjadi fokus utamanya adalah trans-migrasi. Presiden Soeharto memiliki gagasan utama dalam penanganan masalah-masalah ekonomi dan non- ekonomi. Namun di balik keseriusan program transmigrasi tersebut, tetap diperhatikan proyek-proyek yang men-jadi etalase negara. Salah satunya adalah pembangan Bandara Soekarno- Hatta.

### Bandara Soekarno Hatta

Sebelum diresmikan dan mulai beroperasi, Bandara Soekarno-Hatta telah melalui proses pembangunan pada 1975-1981. Pembangunan bandara internasional ini menggunakan rancangan arsitek Perancis, Paul Andreu. Arsitek ini juga merancang Bandara Charles de Gaulle di Paris, Prancis.



Bandara Soekarno Hatta

Salah satu karakteristik utama dari bandara ini adalah penerapan gaya arsitektur lokal dan kebun tropis di antara lounge tempat tunggu. Sementara itu, pemerintah mempercayai pembangunan dan pengelolaan bandara ini kepada Angkasa Pura II dengan luas 2.137,82 hektare.

Berdasarkan laman resmi [soekarnohatta-airport.co.id](http://soekarnohatta-airport.co.id), proses pembangunan Bandara Soekarno-Hatta mulai dilakukan dengan rencana pembangunan tiga landasan pacu, jalan aspal, tiga bangunan terminal internasional, tiga terminal domestik, dan satu terminal keberangkatan haji.

Lalu, pada 1985, Terminal 1 menjadi terminal pertama bandara yang selesai dibangun. Terminal ini menggantikan operasional penerbangan di Bandara Kemayoran dan Bandara Halim Perdanakusuma. Kemudian, pada 1992, Terminal 2 rampung dibangun. Barulah, pada 2016, Terminal 3 Bandara Soekarno-Hatta sudah mulai beroperasi penuh setelah melakukan pembangunan dalam dua tahap.

Bandara ini terletak di antara Kecamatan Benda, Kota Tangerang dan Kosambi, Tangerang, Banten, yaitu sekitar 20 km barat laut Jakarta Pusat. Pemilihan lokasi ini sudah melalui survei panjang.

Pada awal 1970-an, dengan bantuan USAID, delapan lokasi potensial dianalisis untuk bandar udara internasional baru, yaitu Jonggol, Kemayoran, Malaka, Babakan, Halim, Curug, Tangerang Selatan, dan Tangerang Utara. Akhirnya, Tangerang Utara dipilih dan ditandai juga Jonggol dapat digunakan sebagai lokasi bandara alternatif.

Awalnya Kawasan Jonggol di Jawa Barat adalah kandidat lokasi yang paling potensial untuk dipilih, karena pertimbangan dari USAID mengenai pembangunan berkelanjutan dan berbasis masa depan di wilayah Greater Jakarta (Jakarta Raya). Pembangunan bandara internasional di Kawasan Jonggol dianggap sebagai upaya perluasan cakupan Metropolitan Jakarta Raya ke arah tenggara yang dapat mengantisipasi penumpukan penduduk di masa depan.

Selain itu, letak Jonggol juga dianggap strategis meski saat itu wilayah tersebut belum tersentuh pembangunan yang memadai. Lokasi yang telah disurvei ialah sekitar Desa Cikahuripan/Mampir hingga Singajaya yang memiliki ketersediaan lahan yang sangat luas serta sekitarnya yang masih jarang penduduk, dengan topografi datar yang berada ketinggian 200 hingga 230 m dpl. Namun, atas

berbagai pertim- bangan Jonggol tidak jadi dipilih sebagai lokasi bandara baru dengan alasan utamanya, yaitu perkiraan biaya membangun jaringan transportasi dari/ke Jonggol akan terlalu besar.

Pada akhirnya pilihan jatuh ke Wilayah dekat Muara Kali Dadap, Cengkareng yang saat itu, tahun 1970-an, sekitar 20 persen wilayahnya masuk DKI Jakarta dan 80 persen masuk wilayah Kabupaten Tangerang, Jawa Barat. Antara 1974–1975, sebuah konsorsium konsultan Kanada mencakup Aviation Planning Services Ltd., ACRESS International Ltd., dan Searle Wilbee Rowland (SWR), memenangi tender untuk proyek bandara baru. Survei dimulai pada 20 Februari 1974 dengan total biaya 1 juta Dolar Kanada. Proyek satu tahun tersebut disetujui oleh mitra dari Indonesia yang diwakili oleh PT Konavi.

Pada akhir Maret 1975, survei ini merekomendasikan rencana pembangunan tiga landasan pacu, jalan aspal, tiga bangunan terminal internasional, tiga terminal domestik, dan satu terminal haji. Terminal domestik bertingkat tiga dibangun antara 1975–1981 dengan biaya US\$465 juta dan sebuah terminal domestik termasuk apron dari 1982–1985 dengan biaya US\$126 juta.

## Bendungan Sampean Baru

Catatan konstruksi pada Repelita II ini adalah pembangunan bendungan unik. Letaknya ada di Dusun Tapen, Desa Pandak, Kecamatan Kalabang, Kabupaten Bondowoso, Jawa Timur. Bendungan unik dan berbeda dari bendungan-bendungan lainnya. Unikunya di mana? Area belakang atau bawah bendunga ini terdapat ratusan batu yang mirip dengan tumpukan nisan.



Bendungan Sampean Baru

Sebelum dibangun bendungan ini, Kali Sampean dimanfaatkan sebagai daerah irigasi Sampean Lama dengan luas 10.260 hektar di Kabupaten Situbondo melalui Bendungan Sampean Lama. Bendungan Sampean Baru melayani daerah irigasi seluas 17.854 hektar.

Secara administratif, daerah irigasi Sampean Baru berada di Kabupaten Bondowoso seluas 1.908 hektare dan Kabupaten Situbondo seluas 5.946 hektar. Air di bendungan ini juga dimanfaatkan untuk Pembangkit Listrik Tenaga Mikrohidro (PLTMH) dengan kapasitas 1,8 megawatt.

## Waduk Gajah Mungkur Wonogiri

Waduk Gajah Mungkur yang berada di Kabupaten Wonogiri diresmikan oleh Presiden Soeharto pada 17 November 1981. Proses pembangunan waduk yang berjarak 6 kilometer ke arah barat daya Kota Wonogiri itu dimulai sejak tahun 1974.

Waduk Gajah Mungkur yang berada di Kabupaten Wonogiri diresmikan oleh Presiden Soeharto pada 17 November 1981. Proses pembangunan waduk yang berjarak 6 kilometer ke arah barat daya Kota Wonogiri itu dimulai sejak tahun 1974.



Waduk Gajah Mungkur Wonogiri

Waduk tersebut adalah satu dari empat waduk besar yang dibangun dalam proyek Bengawan Solo. Untuk membangun waduk tersebut, tidak kurang 51 desa ditenggelamkan dan lebih dari 13.000 kepala keluarga dipindahkan karena tanah serta sawahnya tergenang air bendung.

Anggaran yang dikeluarkan untuk pembangunan Waduk Gajah Mungkur tidak kurang dari Rp 55 miliar, di antaranya Rp 34 miliar dari APBN dan sisanya merupakan bantuan Pemerintah Jepang. Pengeluaran anggaran terbesar adalah untuk memindahkan 13.000 KK dan pembebasan lahan.

Waduk Gajah Mungkur direncanakan mampu bertahan selama 100 tahun, dengan catatan endapan lumpur yang masuk setiap tahunnya tidak lebih dari 1,5 juta meter kubik. Dengan daya tampung 750 juta meter kubik air, maka Waduk Gajah Mungkur merupakan waduk terbesar di Jawa Tengah dan salah satu yang terbesar di Indonesia. Selain berfungsi sebagai pencegah banjir, sumber irigasi, dan juga tenaga listrik, Waduk Gajah Mungkur juga menjadi salah satu obyek wisata ikonik Kabupaten Wonogiri.

## **RENCANA PEMBANGUNAN LIMA TAHUN III (1 APRIL 1979–31 MARET 1984)**

Repelita III menjadi penerus program-program sebelumnya. Presiden Soeharto berfokus pada trilogi pembangunan agar mendorong asas pemerataan pembangunan. Asas pemerataan tersebut di antaranya pemerataan kebutuhan pokok, pendidikan dan pemerataan pendapatan melalui penyediaan lapangan pekerjaan.

**Apa yang diteruskan pada Repelita ini? Beberapa di antaranya bisa dipaparkan berikut:**

### **Tol Jakarta - Tangerang**

Proyek konstruksi dan infrastruktur yang menonjol pada era ini adalah pembangun ruas tol Jakarta-Tangerang. Ini menjadi ruas tol tertua kedua yang ada di Indonesia. Mengacu BPJT, ruas tol ini memiliki total panjang hingga 33 kilometer, termasuk akses masuk dan keluar.

Ruas tol Jakarta-Tangerang yang diresmikan pada 1984 ini menjadi penghubung bagi beberapa ruas tol lain yang ada di Jakarta dan Banten, seperti



Tol Jakarta - Tangerang

ruas tol Tangerang-Merak, ruas tol dalam kota Jakarta, ruas tol lingkaran luar Jakarta 1, dan ruas tol lingkaran luar Jakarta 2.

Ada tiga simpang susun dan 11 gerbang tol yang terdapat pada ruas tol Jakarta-Tangerang. Sementara untuk rest area, tersedia di dua lokasi.

## **RENCANA PEMBANGUNAN LIMA TAHUN IV (1 APRIL 1984-31 MARET 1989)**

Repelita IV berfokus pada pembangunan di sektor pertanian agar mencapai swasembada pangan yang menjadi isu utama dalam pemenuhan kebutuhan masyarakat. Untuk mencapai tujuan tersebut, peningkatan teknologi industri didorong agar dapat menambah jumlah produksi. Untuk menunjang pembangunan industri, pemerintah Menyusun Standar Industri Indonesia (SII), sarana perlindungan bagi konsumen yang juga mencakup terjaganya efisiensi industri nasional.

Pada masa Repelita IV, industri logam dasar dan mesin berskala besar dikembangkan untuk mempersiapkan pembangunan di sektor industri secara komprehensif. Namun industri akan melambat bilamana infrastruktur belum memadai. Maka dari itu pembangunan jalan tol terus dilakukan.

Beberapa ruas jalan tol diresmikan pada masa Repelita IV ini, di antaranya :

## Ruas tol Prof. Dr. Ir. Sedyatmo, 1985

Ruas tol Prof. Dr.Ir. Sedyatmo atau yang sering disebut ruas tol Bandara Soekarno-Hatta sepanjang 14 kilometer menghubungkan Bandara Soekarno-Hatta dengan ruas tol dalam kota Jakarta, ruas tol lingkaran luar Jakarta 1, serta ruas tol lingkaran luar Jakarta 2.

Ruas tol ini diresmikan oleh Presiden Soeharto pada 1985. Saat peresmian, ruas tol Sedyatmo dibagi dalam dua bagian, yakni jalur lama dan jalur baru yang menggunakan jalan lebih tinggi atau semi layang. Kehadiran jalan semi layang ini untuk mengantisipasi banjir besar seperti yang pernah terjadi pada 2008. Ruas tol Sedyatmo memiliki tiga simpang susun dan empat gerbang tol. Lalu untuk rest area, hanya tersedia satu rest area.

## Ruas Tol Surabaya-Gempol, 1986

Bergeser ke Timur Pulau Jawa, ada ruas tol Surabaya-Gempol yang diresmikan pertama kali pada 1986. Ini merupakan jalan tol pertama yang dibangun di Timur Pulau Jawa atau Provinsi Jawa Timur.

Saat awal peresmiannya pada Juli 1986, ruas tol Surabaya-Gempol ini memiliki total panjang hingga 43 kilometer. Namun dikarenakan adanya bencana lumpur panas Lapindo pada 2006, membuat total panjang menyusut enam kilometer, sehingga kini hanya 37 kilometer.

Kondisi itu juga membuat ruas tol Porong-Gempol menjadi direlokasi atau bergeser tiga kilometer dari titik semula. Ruas tol Surabaya-Gempol, memiliki 3 simpang susun, 10 gerbang tol, dan 2 rest area.

## RENCANA PEMBANGUNAN LIMA TAHUN V (1 APRIL 1989-31 MARET 1994)

Dalam Repelita V, Presiden Soeharto berfokus pada usaha sektor pertanian, seperti: memantapkan swasembada pangan; meningkatkan produksi pertanian; menyerap tenaga kerja yang ada, dan mampu menghasilkan mesin-mesin sendiri. Untuk mendukung fokus itu, pembangunan infrastruktur terus digenjut. Tidak hanya di Jawa, tetapi meluas sampai ke daerah-daerah.

## Jembatan Siak II

Setelah membangun Jembatan Siak I, dilanjut Jembatan Siak II yang menghubungkan Kecamatan Rumbai dengan Kecamatan Payung Sekaki. Jembatan ini diresmikan pada tahun 1990.

Selanjutnya dibangun Jembatan Siak III yang menghubungkan Jalan Panglima Undan, Kecamatan Senapelan dengan Jalan Sembilang, Kecamatan Rumbai Pesisir. Lalu Jembatan Siak IV, menghubungkan Jalan Sudirman dan Jalan Sembilang, Kecamatan Rumbai Pesisir.

Jembatan Siak V, menghubungkan jalan lingkaran luar sisi sebelah Timur serta antara Kelurahan Kulim dan Sail di Kecamatan Tenayan Raya dengan Rumbai Pesisir. Jembatan Siak VI, yang menghubungkan jalan lingkaran luar sebelah Barat.

## Jembatan Barelang

Jembatan Barelang yang merupakan akronim dari dari Batam, Rempang, dan Galang yang menghubungkan pulau-pulau di Batam. Jembatan ini menghubungkan pulau-pulau yaitu Pulau Batam, Pulau Tonton, Pulau Nipah, Pulau Rempang, Pulau Galang dan Pulau Galang Baru di daerah Batam, provinsi Kepulauan Riau.

Masyarakat setempat menyebutnya “Jembatan Barelang”. Ada juga yang menyebutnya “Jembatan Habibie” sebagai bentuk penghargaan atas jasa beliau dalam mengembangkan pulau Batam sebagai pulau industri serta mempelopori pembangunan jembatan ini.

Jembatan Barelang merupakan ikon Kota Batam yang populer, khususnya bagi masyarakat Kepulauan Riau. Jembatan ini menjadi salah satu tujuan utama dalam berwisata di Pulau Batam. Jembatan Barelang merupakan pilot project berteknologi tinggi yang melibatkan ratusan insinyur Indonesia tanpa campur tangan dari tenaga ahli luar negeri.

Dibangun guna memperluas wilayah kerja Otorita Batam, jembatan ini telah menyedot anggaran sebesar Rp400 Miliar selama enam tahun (1992 – 1998) pembangunannya. Enam buah jembatan ini telah menghubungkan jalur Trans Barelang yang membentang sepanjang 54 kilometer.



Masjid Istiqlal

## Masjid Istiqlal

Dikutip dari [istiqlal.or.id](http://istiqlal.or.id), ide pendirian Masjid Istiqlal dicetuskan oleh Menteri Agama RI pertama yakni KH. Wahid Hasyim dan beberapa ulama saat itu pada tahun 1953. Kemudian pada 7 Desember 1946 KH. Wahid Hasyim bersama H. Agus Salim, Ir. Sofwan, Anwar Tjokroaminoto, dan dibantu sekitar 200 tokoh Islam pimpinan KH. Taufiqorrahman mendirikan sebuah yayasan Masjid Istiqlal.

Yayasan tersebut diketahui H. Tjokroaminoto untuk mewujudkan ide pembangunan masjid nasional. Hingga rencana pembangunan tersebut kemudian disampaikan kepada Presiden Ir. Soekarno dan mendapat sambutan baik. Saat itu, Ir. Soekarno juga diangkat menjadi kepala bagian teknik pembangunan Masjid Istiqlal dan ketua dewan juri untuk menilai sayembara maket Istiqlal.

Presiden Soekarno memutuskan untuk membangun di lahan bekas benteng Belanda. Karena di seberangnya telah berdiri gereja Cathedral, dengan tujuan untuk memperlihatkan kerukunan kehidupan beragama di Indonesia.

Menjelang perayaan kemerdekaan Indonesia yang ke-16 tahun, tepatnya pada tahun 1961 di mulailah pembangunan Masjid Istiqlal di Jakarta.

Masjid Istiqlal diketahui dirancang oleh arsitek terkenal asal Indonesia, Frederich Silaban. Arsitektur masjid ini mencerminkan campuran gaya modern dan tradisional, dengan sentuhan seni Islam klasik. Masjid Istiqlal memiliki kapasitas untuk menampung hingga 200.000 jamaah. Masjid ini memiliki kubah besar dengan diameter 45 meter dan tinggi mencapai 96 meter. Sementara menaranya memiliki ketinggian sekitar 66,66 meter.

Pembangunan masjid Istiqlal diketahui sempat terhenti akibat gejolak politik yang memanas. Hingga akhirnya pada tahun 1966, Menteri Agama KH.

## KARYA SOEHARTO

Jika diringkas maka selama Presiden Soeharto dibangun beberapa infrastruktur, di antaranya:

### Jalan Nasional, Tol, dan Jalan Layang

- Tol Prof Sedyatmo, Jakarta Tangerang
- Tol Cawang-Tomang (dalam kota), Jakarta
- Tol Semarang
- Tol Jakarta-Tangerang
- Tol Surabaya-Gempol
- Tol Jakarta-Cikampek
- Tol Belawan-Medan-Tanjung Morawa (Belmera)
- Tol Purbaleunyi (Purwakarta-Bandung – Cileunyi)
- Tol Palikanci (Palimanan – Kanci), Cirebon

### Jembatan Besar

- Jembatan Barito, Kalimantan Selatan
- Jembatan Rantau Berangin, Riau
- Jembatan Siak I, Pekanbaru, Riau

### Bendungan

- Bendungan Sigura-gura, Asahan, Sumatera Utara
- Waduk Gajah Mungkir, Wonogiri, Jawa Tengah
- Bendungan Ir. Sutami (Karangkates), Malang, Jawa Timur
- Bendungan Riam Kanan, Banjar, Kalimantan Selatan
- Bendungan Batuujai, Lombok Tengah, NTB

### Bandara

- Soekarno-Hatta
- Ngurah Rai, Tuban, Bali
- Sultan Hasanuddin, Maros, Sulawesi Selatan
- Sultan Aji Muhammad Sulaiman, Balikpapan, Kalimantan Timur
- Hang Nadim, Batam, Kep. Riau
- Syamsudin Noor, Banjarmasin, Kalimantan Selatan

Muhammad Dahlan memelopori kembali pembangunan masjid ini.

Setelah berjalan selama tujuh belas tahun sejak 24 Agustus 1961, akhirnya Masjid Istiqlal rampung dibangun. Masjid Istiqlal kemudian diresmikan oleh Presiden Soeharto pada tanggal 22 Februari 1978.

Peresmian masjid ini ditandai dengan prasasti yang dipasang di area tangga pintu As-Salam. Biaya pembangunan Masjid terbesar di Indonesia, bahkan Asia Tenggara ini diketahui mencapai Rp7.000.000.000, (diperoleh terutama dari APBN) dan US\$ 12 Juta.

- Bandara Supadio, Pontianak, Kalimantan Barat
- Adisumarno, Boyolali, Jawa Tengah
- Radin Inten II, Bandar Lampung, Sumatera Selatan
- Husein Sastranegara, Bandung, Jawa Barat.
- Halim Perdanakusuma, Jakarta Timur
- Stasiun Gambir, Jakarta
- Terminal Purabaya (Bungurasih), Sidoarjo, Jawa Timur

### **Pembangkit Listrik**

- PLTA Sigura Gura, Toba Samosir, Sumatera Utara. Memasok ke PT Inalum.
- PLTA Tangga, Toba Samosir, Sumatera Utara. Memasok ke PT Inalup
- PLTA Maninjau, Agam, Sumatera Barat
- PLTA Singkarak, Padang Pariaman
- PLTA Gajah Mungkur, Wonogiri, Jawa Tengah. Penanggulangan banjir, lokasi wisata, irigasi, dan perikanan warga.

- PLTA Wadaslintang, Wonosobo dan Kebu- men, Jawa Tengah
- PLTA Saguling, Bandung Barat, Jawa Barat
- PLTA Cirata, Purwakarta dan Cianjur, Jawa Barat
- PLTA Kedung Ombo, Grobo. termasuk irigasi dan pariwisata.
- PLTA Selorejo, Malang, Jawa Timur • PLTA Karangates (Sutami), Malang, Jawa Timur
- PLTA Larona, Sulawesi Selatan
- PLTA Balambano, Sulawe- si Selatan

### **Jembatan**

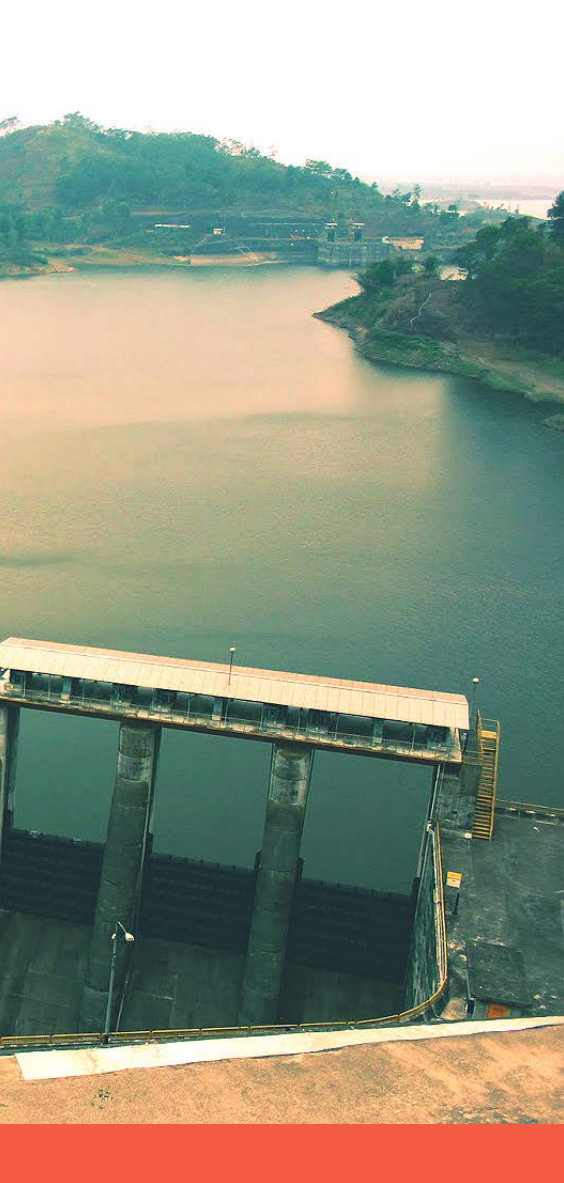
- Jembatan Tengku Fisabilillah (Jembatan I/Jembatan Barelang)•
- Jembatan Nara Singa (Jembatan II)
- Jembatan Raja Ali Haji (Jembatan III)
- Jembatan Sultan Zainal Abidin (Jembatan IV)
- Jembatan Tuanku Tambusai (Jembatan V)



Waduk Saguling, Kabupaten Bandung Barat, Jawa Barat

## **RENCANA PEMBANGUNAN LIMA TAHUN VI (1 APRIL 1994- 31 MARET 1999)**

Repelita IV berjalan 1 April 1994 dengan fokus pada pembangunan di sektor ekonomi khususnya industri dan pertanian. Selain itu, Repelita VI juga memiliki fokus meningkatkan kualitas sumber daya manusia sebagai pendukung pembangunan. Namun, periode ini tidak selesai karena terjadinya krisis moneter 1997 yang diikuti gejolak politik yang pada akhirnya mendorong Presiden Soeharto untuk mengundurkan diri sebelum masa tugasnya berakhir.



# Warisan Konstruksi dan Infrastruktur di Era Presiden B.J. Habibie

# 3

Sejarah Indonesia mencatat negeri ini pernah mengalami masa kelam dalam periode pergantian era pasca kejatuhan Orde Baru. Kemerosotan ekonomi saat terjadinya krisis ekonomi 1996-1997 memantik terjadinya turbulensi di berbagai sektor. Krisis ekonomi itu kemudian diperparah dengan terpilihnya kembali Soeharto sebagai Presiden Indonesia pada 1998.

Keputusan ini otomatis memicu terjadinya pergerakan di kalangan masyarakat khususnya mahasiswa. Terjadinya rangkaian pengrusakan di berbagai titik yang dikenal dengan kerusuhan 1998. Soeharto akhirnya memilih untuk meletakkan jabatan pascademo besar yang juga menelan korban jiwa. Presiden Soeharto lengser pada 21 Mei 1998. Hari itu diperingati sebagai Hari Peringatan Reformasi atau Hari Reformasi Nasional.

Soeharto memutuskan lengser ke prabon setelah menggantikan Soekarno pada 1967. Dengan demikian, Bapak Pembangunan RI sekaligus Presiden Kedua itu memimpin Indonesia dalam kurun waktu 32 tahun.

Estafet kepemimpinan Indonesia kemudian berpindah kepada Wakil Presiden B. J. Habibie. Memiliki nama lengkap Bacharuddin Jusuf Habibie, sosok wakil presiden ini dipercaya



**B.J. Habibie, Presiden ke-3 RI**

menjadi Presiden Ketiga RI di tengah keadaan ekonomi nasional yang carut marut dihantam krisis moneter dan juga gejolak politik yang memanas.

Bergerak dengan cepat, pemerintahan B. J. Habibie mengambil kebijakan-kebijakan strategis, seperti mengendalikan jumlah uang yang beredar, menaikkan suku bunga Sertifikat Bank Indonesia (BI) menjadi 70% dan menerapkan bank sentral independen.

Demi percepatan kondisi ekonomi nasional, pemerintah menerbitkan obligasi senilai Rp650 triliun untuk menalangi perbankan dan menutup 38 bank serta pengambilalihan tujuh bank nasional. Di bidang fiskal, sejumlah proyek infrastruktur ditunda dan dibatalkan. Di bidang korporasi, pemerintah melakukan restrukturisasi melalui skema Indonesian Debt Restructuring Agency (INDRA) dan Prakarsa Jakarta. Langkah strategis lainnya, pemerintah menghentikan praktik monopoli yang selama ini dilakukan Bulog dan Pertamina.

Di tengah situasi yang masih menghangat, pemerintah mengambil keputusan penting meski berisiko tinggi. Dampak yang kian terasa pada masa kepemimpinan B. J. Habibie di antara jatuhnya nilai tukar Rupiah terhadap Dollar AS, yang semula Rp7.000 menjadi Rp17.000. Di sisi lain, pertumbuhan ekonomi mengalami perbaikan, dari yang sebelumnya -13% menjadi 2%, Angka inflasi pun bisa diturunkan secara signifikan dari 77,6% menjadi 2%.

Selain dikenal sebagai sosok yang fokus dalam perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi (iptek), B. J. Habibie juga ternyata memiliki peran penting dalam pembangunan infrastruktur tanah air.

Bacharuddin Jusuf Habibie atau B. J. Habibie selama ini dikenal sebagai sosok yang giat memelopori perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi (iptek) di Indonesia, termasuk cita-cita membangun pesawat R80. Tak hanya pesawat, mantan Presiden RI ketiga ini rupanya juga peduli terhadap pembangunan infrastruktur.

Jembatan Balerang di Provinsi Kepulauan Riau merupakan salah satu ikon yang pembangunannya diprakarsai oleh beliau saat menjabat sebagai Ketua Otorita Pengembangan Daerah Industri Batam pada dekade 1990-an. Pembangunan Jembatan ini dikerjakan oleh tenaga ahli dalam negeri dan menjadi kebanggaan Bangsa Indonesia.

Selama pemerintahannya bahkan jauh sebelumnya, B.J Habibie telah memberikan kontribusi dalam bentuk gagasan, pemikiran, hingga konstruksi infrastruktur secara riil. Selama memangku jabatan Presiden Ketiga RI Walaupun masa jabatan B.J. Habibie terbilang singkat yaitu 1 tahun 5 bulan (periode 21 Mei 1998 – 20 Oktober 1999), namun ia mampu membuat reformasi besar – besaran di Indonesia dan meninggalkan Warisan di bidang konstruksi dan infrastruktur.

Mari kita simak bersama Warisan pemerintahan Presiden BJ Habibie yang dibagi menjadi dua bagian yakni : A) Warisan fisik konstruksi dan infrastruktur serta B) Warisan pemikiran dan gagasan.

## **A. WARISAN FISIK KONSTRUKSI DAN INFRASTRUKTUR DI ERA PRESIDEN B. J. HABIBIE**

### **Jalan Tol Reformasi dan Terminal Peti Kemas Pelabuhan Hatta**

Salah satu warisan dari proyek konstruksi dan infrastruktur di era Presiden BJ Habibie adalah jalan tol reformasi dan terminal peti kemas pelabuhan Hatta di Ujung Pandang.

Presiden B. J. Habibie menandatangani prasasti peresmian proyek senilai Rp770 miliar itu, di Ujung Pandang, Sulawesi Selatan, Jumat (6/8/1999), disaksikan gubernur Sulsel H. Z. B. Palaguna dan beberapa menteri kabinet reformasi. Peresmian proyek yang dipusatkan di gubernuran Ujung Pandang tersebut, antara lain meliputi jalan tol reformasi dan terminal peti kemas pelabuhan Hatta.



Terminal Peti Kemas Pelabuhan Hatta



Jembatan Barelang

## Jembatan Barelang

Jembatan Barelang (singkatan dari Batam, Rempang, dan Galang) adalah sekumpulan jembatan yang menghubungkan sejumlah pulau yaitu Pulau Batam, Pulau Tonton, Pulau Nipah, Pulau Rempang, Pulau Galang dan Pulau Galang Baru di daerah Batam, Provinsi Kepulauan Riau. Masyarakat setempat menyebutnya “Jembatan Barelang”. Ada juga yang menyebutnya “Jembatan Habibie” sebagai bentuk penghargaan atas jasa beliau dalam

mengembangkan Pulau Batam sebagai pulau industri serta memelopori pembangunan jembatan ini.

Jembatan Barelang merupakan ikon Kota Batam yang populer, khususnya bagi masyarakat Kepulauan Riau. Jembatan ini menjadi salah satu tujuan utama dalam berwisata di Pulau Batam.

Jembatan Barelang merupakan pilot project berteknologi tinggi yang melibatkan ratusan insinyur Indonesia tanpa campur tangan dari tenaga ahli luar negeri. Dibangun guna memperluas wilayah kerja Otorita Batam, jembatan ini telah menyedot anggaran sebesar Rp400 Miliar selama enam tahun (1992 – 1998) pembangunannya. Enam buah jembatan ini telah menghubungkan jalur Trans Barelang yang membentang sepanjang 54 kilometer.

#### **JEMBATAN BARELANG TERDIRI DARI ENAM BUAH JEMBATAN, YAITU:**

- **Jembatan Tengku Fisabilillah (Jembatan I/Jembatan Barelang)**
- **Jembatan Nara Singa (Jembatan II)**
- **Jembatan Raja Ali Haji (Jembatan III)**
- **Jembatan Sultan Zainal Abidin (Jembatan IV)**
- **Jembatan Tuanku Tambusai (Jembatan V)**
- **Jembatan Raja Kecil (Jembatan VI)**

## **B. WARISAN PEMIKIRAN DAN GAGASAN DARI BJ HABIBIE**

Sejumlah gagasan untuk bangsa dan negara telah diberikan BJ Habibie sepanjang hidupnya. Bahkan, jauh sebelum menjabat sebagai Presiden ketiga, Habibie telah memberikan kontribusinya. Salah satu yang paling fenomenal dalam pembangunan proyek infrastruktur yaitu Moda Raya Terpadu (MRT) Jakarta.

Ternyata proyek ini pertama kali digagas oleh Habibie ketika menjabat sebagai Kepala Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi (BPPT) tahun 1985. Saat itu, MRT belum dinyatakan sebagai proyek nasional, dan dia tengah mendalami berbagai studi dan penelitian demi menghadirkan transportasi massal berupa proyek MRT.

## EMPAT STUDI & PENELITIAN TRANSPORTASI MASSAL :

- Jakarta Urban Transport Program (1986-1987)
- Integrated Transport System Improvement by Railway and Feeder Service (1988-1989)
- Transport Network Planning and Regulation (1989-1992)
- Jakarta Mass Transit System Study (1989-1992)



Transportasi Massal

Keempat studi itu kemudian ditindaklanjuti oleh Gubernur DKI Jakarta saat itu, Sutiyoso (1997-2007). Konsep awalnya, MRT akan dibangun dengan konstruksi jalur bawah tanah yang disebut subway. Pada 2005, Presiden Susilo Bambang Yudhoyono menetapkan proyek ini sebagai proyek nasional. Setelah masa jabatan Sutiyoso berakhir dan digantikan Fauzi Bowo (Foke), PT Mass Rapid Transit (MRT) Jakarta didirikan pada 2008.

Pada saat yang sama, pinjaman untuk tahap konstruksi ditandatangani, termasuk studi kelayakan pembangunan MRT. Foke pun sempat bertemu dengan Habibie saat itu untuk mendapat masukan terkait kelanjutan proyek ini. Setelah Foke tak lagi menjabat dan digantikan oleh Jokowi, peletakan batu pertama MRT dilakukan tepatnya pada 10 Oktober 2013. Konstruksi pun dikebut ketika Jokowi naik menjadi Presiden. Hingga akhirnya pada 24 Maret 2019, proyek ini diresmikan.

Proyek infrastruktur lain yang juga digagas Habibie yakni Jalan Trans Papua. Namun pada saat itu, proyek sepanjang 4.330 kilometer yang terbentang dari Sorong hingga ke Merauke ini baru dikerjakan secara sporadis.

Pada era Presiden Jokowi, proyek ini kembali dikebut pekerjaannya. Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) Basuki Hadimuljono memperkirakan, seluruh proyek ini dapat tersambung pada 2020.

Jalan Trans Papua terbentang sepanjang wilayah Papua dan Papua Barat. Untuk wilayah Papua Barat, jalan tersebut terbentang mulai dari Sorong-Maybrat-Manokwari sepanjang 594,81 kilometer dan Manokwari-Mameh-Wasior-Batas Provinsi Papua sepanjang 475,81 kilometer.

Adapun untuk di provinsi Papua, jalan tersebut berada di Wamena-Habema-Kenyam-Mamugu (284,3 kilometer), Kwatisore (batas provinsi Papua)-Nabire (batas kota) sepanjang 203,32 kilometer, Nabire-Wagete-Enarotali (275,5 kilometer), dan Enarotalaga-Mulia-Wamena (513,4 kilometer).



Jalan Trans Papua

# Warisan Konstruksi dan Infrastruktur di Era Presiden Abdurrahman Wahid

4

Setelah Pidato Pertanggungjawabannya ditolak MPR RI, tuntutan hasil referendum Timor Timur yang memilih merdeka, Presiden B. J. Habibie akhirnya lengser. Indonesia kemudian menggelar Pemilu pertama pasca kejatuhan Orde Baru. Hasil Pemilu kemudian mengamanatkan kepada Abdurrahman Wahid atau yang lebih dikenal sebagai Gus Dur sebagai Presiden Keempat Indonesia.

Periode pemerintahan Gus Dur berlangsung sejak 20 Oktober 1999 hingga berakhir pada Sidang Istimewa MPR pada tahun 2001. Tepatnya 23 Juli 2001, kepemimpinannya digantikan oleh Megawati Soekarnoputri setelah mandatnya dicabut oleh MPR.

Di masa pemerintahannya, Gus Dur menghadapi tantangan yang tidak ringan. Kebijakan-kebijakan politik dan ekonomi Gus Dur banyak mengundang perdebatan di kalangan elit hingga akar rumput. Perseteruannya dengan DPR dan IMF menjadi salah satu momen yang dikenang.

Di tengah pro dan kontra, kebijakan Gus Dur telah berhasil membawa independensi Bank Indonesia lewat amandemen UU BI. Selain itu, bea masuk impor mobil mewah untuk KTT G-15 juga menjadi sorotan karena jauh lebih rendah di angka 5% yang seharusnya 75%. Otonomi daerah juga turut membebaskan daerah untuk



Abdurrahman Wahid, Presiden ke-4 RI

mengajukan pinjaman luar negeri. Hal tersebut yang memicu pro kontra di tengah masyarakat.

Kondisi perekonomian dalam negeri ikut menjadi sorotan. Setelah keberhasilan Presiden B. J. Habibie menunjukkan gejala kepulihan, kondisi ekonomi di masa Gus Dur malah mengalami kemerosotan yang menyebabkan gejala ketidakpuasan publik dan para investor.



Bendungan Wonorejo

Nilai tukar Rupiah terhadap Dollar AS yang semula Rp7.500 di tahun 1999 meroket hingga Rp9.800 di tahun 2001. Pergerakan IHSG juga turun dari 580 menjadi 458. Puncaknya, tingkat inflasi meningkat drastis dari 2% pada 1999 menjadi 12,6% di 2001. Meski demikian, pemerintahan Gus Dur bukannya tanpa catatan positif.

Gus Dur mampu menurunkan tingkat kemiskinan melalui program pengembangan kecamatan, proyek desa, serta merealisasikan sejumlah proyek infrastruktur seperti pembangunan jalan, jembatan, saluran irigasi dan sanitasi, serta memberikan bantuan di sektor Usaha Mikro dengan penyertaan kredit. Mari kita simak bersama warisan proyek konstruksi dan infrastruktur di era pemerintahan Gus Dur.

## Bendungan Wonorejo

Bendungan Wonorejo adalah sebuah bendungan yang terletak di Kecamatan Pagerwojo, Kabupaten Tulungagung, Provinsi Jawa Timur.

Bendungan ini berada di kaki Gunung Wilis atau sekitar 12 kilometer dari pusat Kota Tulungagung. Dengan kapasitas sekitar 122 juta meter kubik, bendungan ini pun menjadi salah satu bendungan terbesar di Indonesia. Bendungan ini diresmikan pada tanggal 21 Juni 2001 oleh Wakil Presiden Indonesia saat itu, Megawati Sukarnoputri.

Bendungan Wonorejo ini dibangun pada aliran Sungai Gondang di Desa Wonorejo dengan menggunakan pinjaman dari OECF sebesar ¥ 14,954 milyar. Akibat terjadinya sedimentasi, pada tahun 2011, total kapasitas dari waduk yang terbentuk akibat dibangunnya bendungan ini diperkirakan tinggal 107,2 juta meter kubik, dengan kapasitas aktif sebesar 97 juta meter kubik dan kapasitas nonaktif sebesar 10,1 juta meter kubik.

Air yang terbendung oleh bendungan ini dimanfaatkan untuk membangkitkan listrik melalui sebuah PLTA berkapasitas 6,5 MW, serta sebagai sumber air minum sebesar 8,02 meter kubik per detik. Air yang terbendung juga dimanfaatkan untuk mengairi lahan pertanian seluas 7.540 hektar.

Bendungan ini juga berfungsi untuk mencegah terjadinya banjir di Tulungagung, bersama Terowongan Neyama di Kecamatan Besuki. Bendungan Wonorejo kini juga menjadi salah satu obyek wisata andalan Kabupaten Tulungagung, selain Pantai Popoh. Beberapa sarana akomodasi pun telah dibangun di sekitar Bendungan Wonorejo, salah satunya adalah Swa-Loh Resort.

## **Bandara Sultan Syarif Kasim II**

Bandar Udara Internasional Sultan Syarif Kasim II merupakan sebuah bandar udara yang terletak di Kota Pekanbaru dan sebelumnya bernama Bandara Simpang Tiga. Bandara ini memiliki luas 321,21 ha. Bandara ini juga menjadi home-base bagi Skuadron Udara 12 TNI AU. Nama bandara ini diambil dari nama Sultan Syarif Kasim II, seorang pahlawan Nasional Indonesia dari Riau.

Pada masa Presiden Gus Dur, bandara ini mengalami revitalisasi dan perubahan nama. Bandara ini sebelumnya bernama Bandara Simpang Tiga diubah menjadi Bandara Sultan Syarif Kasim II yang diambil dari nama pahlawan nasional

Semula bandara ini merupakan peninggalan sejarah dari zaman kemerdekaan melawan penjajah Belanda dan Jepang. Saat itu di sebut “Landasan Udara”



Bandara Sultan Syarif Kasim II, Kota Pekanbaru

di mana landasan tersebut masih terdiri dari tanah yang dikeraskan dan digunakan sebagai Pangkalan Militer. Awalnya Landasan pacunya adalah dari Timur menuju Barat dengan nomor runway 14 dan 32.

Pada awal kemerdekaan di bangun landasan pacu baru yang terbentang dari arah utara menuju selatan dengan nomor runway 18 dan 36. Panjang landasan lebih kurang 800 meter dengan permukaan landasan berupa kerikil yang di padatkan. Pada tahun 1950 landasan pacu di perpanjang menjadi 1.500 meter, dan pada tahun 1967 landasan di mulai proses pengaspalan Runway, Taxi, dan Apron setebal 7 cm serta penambahan panjang landasan sepanjang 500 meter.

Pada tahun 1960 Pemerintah mengoperasikan bandara ini menjadi bandara Perintis dan mengubah nama dari Landasan Udara menjadi “Pelabuhan Udara Simpang Tiga”. Nama Simpang Tiga diambil karena lokasinya berada tiga jalan persimpangan yaitu jalan menuju Kota Madya Pekanbaru, Kabupaten Kampar dan Kabupaten Indragiri Hulu. Berdasarkan Rapat Kepala Kantor Perwakilan Departemen Perhubungan tanggal 23 Agustus 1985 nama Pelabuhan Udara Simpang Tiga diganti menjadi Bandar Udara Simpang Tiga terhitung tanggal 1 September 1985.

Pada 1 April 1994 Bandar Udara Simpang Tiga bergabung dengan Manajemen yang di kelolah oleh PT Angkasa Pura II (Persero). Dan disebut dengan Kantor Cabang Bandar Udara Simpang Tiga Yang kelak berubah nama menjadi Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II yang ditetapkan melalui keputusan Presiden No.Kep.473/OM.00/1988-AP II tgl. 4 April 1998 dan di resmikan oleh Presiden Republik Indonesia Abdurrahman Wahid tgl 29 April 2000.

Pada tahun 2009 lalu, Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II telah dimulai peluasan Bandara Sultan Syarif Kasim II oleh pihak Angkasa Pura II yang bekerja sama dengan pemerintah provinsi Riau. Peluasan ini direncanakan akan diselesaikan pada akhir 2011 dan dibangun sebagai persiapan menghadapi Pekan Olah Raga Nasional (PON) yang akan digelar pada 2012. Peluasan ini dilakukan karena dinilai tidak lagi dapat menampung jumlah penumpang melalui menggunakan Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II yang setiap tahunnya semakin meningkat.

# Warisan Konstruksi dan Infrastruktur di Era Presiden Megawati Soekarnoputri

5

Gus Dur tidak menyelesaikan masa baktinya saat menjabat sebagai Presiden ke-4 RI. Perseteruannya dengan DPR/MPR membawanya ke pintu keluar istana. Gus Dur dilengserkan dari jabatannya setelah Majelis Permusyawaratan Rakyat MPR mengeluarkan keputusannya pada 23 Juli 2001. Beliau menjabat lebih kurang selama dua tahun. Tongkat estafet kepemimpinnya dilanjutkan oleh sang wakil, Megawati Soekarnoputri. Menjadi presiden perempuan pertama, putri Proklamator dan Presiden RI pertama, Megawati, membawa harapan perubahan kehidupan masyarakat Indonesia yang lebih baik.

Salah satu kebijakan menarik di era ini, Megawati mengambil langkah berani dengan mengakhiri program reformasi kerjasama dengan IMF. Langkah berikutnya, pemerintah mengambil kebijakan dengan melakukan privatisasi perusahaan negara dan divestasi bank agar dapat menutup defisit anggaran negara.

Menindaklanjuti berakhirnya kerjasama dengan IMF, Megawati merilis Inpres No. 5 Tahun 2003 tentang Paket Kebijakan Ekonomi Sesudah Berakhirnya Program IMF. Langkah ini diambil agar dapat menjaga stabilitas ekonomi makro negara.

Dampak ikutan diterbitkannya Inpres tersebut di antaranya pemerintah melakukan reformasi kebijakan perpajakan, efisiensi belanja negara



Megawati Soekarnoputri, Presiden ke-5 RI

dan privatisasi BUMN. Di sektor investasi, pemerintah melakukan peninjauan Daftar Negatif Investasi, penyederhanaan perizinan, restrukturisasi sektor telekomunikasi hingga lahirnya KPK. Dampak yang ditimbulkan dari keputusan yang



Jembatan Kahayan, Palangka Raya

diambil berdampak secara langsung dengan menguatnya nilai tukar Rupiah atas Dollar yang semula Rp9.800 di tahun 2001 menjadi Rp 9.100 pada 2004. Tingkat inflasi juga dapat ditekan dari 13,1% di 2001 menjadi 6,5% pada 2004.

Megawati mengemban amanat sebagai Presiden Ke-5 RI sejak 23 Juli 2001 sampai 20 Oktober 2004. Dia menjadi pemimpin yang kembali melanjutkan pembangunan infrastruktur vital yang tertunda akibat reformasi 1998. Di antara proyek infrastruktur yang digarap pada era Megawat, di antaranya:

## Jembatan Kahayan

Jembatan Kahayan merupakan jembatan yang membelah Sungai Kahayan di Kota Palangka Raya, Kalimantan Tengah, Indonesia. Jembatan ini memiliki panjang 640 meter dan lebar 9 meter, terdiri dari 12 bentang dengan bentang khusus sepanjang 150 meter pada alur pelayaran sungai.

Jembatan ini pertama kali dibangun pada 1995 dan selesai dibangun pada 2001, serta diresmikan oleh Presiden Megawati Soekarnoputri pada 13 Januari 2002.



Bendungan Batutegi, Lampung

Jembatan Kahayan menghubungkan pusat Kota Palangka Raya dengan Kelurahan Pahandut Seberang dan tembus ke Kabupaten Pulang Pisau, Kabupaten Gunung Mas, Kabupaten Kapuas, Kabupaten Barito Selatan, Kabupaten Barito Utara, dan lainnya.

## Bendungan Batutegi Lampung

Bendungan Batu Tegi merupakan sebuah bendungan yang terletak di Pekon Batu Tegi, Air Nainingan, Tanggamus, Lampung. Bendungan ini dibangun untuk membendung Sungai Sekampung. Volume waduk yang terbentuk akibat dibangunnya bendungan ini mencapai sekitar 687,767 juta meter<sup>3</sup>, dengan luas permukaan air sebesar 16 km<sup>2</sup>. Bendungan ini terutama berfungsi sebagai pembangkit listrik tenaga air dan pengairan lahan pertanian. Saat ini, bendungan ini juga menjadi salah satu objek wisata bagi masyarakat Lampung dan sekitarnya.

Bendungan Batutegi yang terletak di Provinsi Lampung dibangun dengan biaya Rp 920 milyar, diresmikan oleh Presiden Megawati Soekarnoputri pada 8 Maret 2004.

Bendungan yang berkapasitas tampung air 690 juta m<sup>3</sup> itu dimanfaatkan untuk pengembangan irigasi dari 43.585 Ha menjadi 66.573 Ha di Kabupaten Lampung Utara, Lampung Tengah, Lampung Timur, Lampung Selatan dan Kota Metro.

Di samping itu juga untuk PLTA dengan kapasitas terpasang 2 x 14 Megawatt, penyediaan air baku air bersih untuk kota Bandar Lampung, Branti dan Metro sebesar 2.250l/d, pengendalian banjir, perikanan dan wisata.

Presiden Megawati dalam kesempatan peresmian itu menekankan pentingnya pemeliharaan dan pelestarian sumber daya air melalui gerakan penghijauan yang dirasakan masih kurang dan harus terus digalakkan. Kepada masyarakat yang telah mau pindah karena terkena genangan, sebanyak 1.500 KK, Presiden menyatakan penghargaan dan terima kasihnya. Presiden juga minta agar warga disekitar genangan menanggapi bendungan Batutegi itu merupakan bagian dari kehidupan mereka.

Dalam kesempatan pidato tanpa teksnya tersebut, di depan sekitar 4 ribu warga yang hadir, Presiden menegaskan gerakan penghijauan di Provinsi Lampung agar segera dilaksanakan karena dari pengamatannya saat memasuki daerah Batutegi, penghijauannya masih sangat kurang. Dari hasil sejumlah diskusi dan masukan masalah air terutama air bersih dan air minum, menurut Presiden, kalau tidak dijaga dengan baik, maka sekitar seperempat abad ke depan, diperhitungkan kita akan mengalami kekurangan air.

Menteri Kehutanan Prakosa dalam kesempatan tersebut secara simbolis menyerahkan bibit pohon mahoni kepada Bupati Tanggamus, sebagai tanda dimulainya Gerakan Nasional rehabilitasi hutandan lahan di Propinsi Lampung.

Pekerjaan konstruksi Bendungan Batutegi yang dibiayai dari dana pinjaman Pemerintah Jepang itu dapat diselesaikan selama delapan tahun. Dimulai bulan Agustus 1995 sampai dengan November 2003.

## **Bendungan Tilong di Kupang Tengah**

Bendungan Tilong yang berada di Kecamatan Kupang Tengah merupakan salah satu bendungan yang menyuplai air bersih untuk masyarakat Kota Kupang dan Kabupaten Kupang yang berada di sekitarnya. Bendungan ini



Bendungan Tilong, Kupang Tengah

memiliki panorama alam indah yang dimanfaatkan sebagai tempat wisata. Bendungan ini telah berumur 22 tahun dan diresmikan oleh Presiden Megawati pada 19 Mei 2022. Sebuah prasasti menandai peresmian bendungan yang dibangun atas kerjasama Indonesia dan Jepang ini.

Dalam prasasti itu, tertulis antara lain Bendungan Tilong memiliki luas tangkapan air 36,47 kilometer persegi, luas genangan 154,90 hektar, kapasitas tampungan 19,07 juta meter kubik, dan volume efektif 17,31 meter kubik. Rata-rata hujan tahunan 1.457 mm, elevansi muka air normal lebih kurang 100 meter, dan elevansi muka air banjir 102,37 meter.

Hingga kini Tilong merupakan bendungan terbesar di Kupang yang memasok air ke 1.548 hektare sawah dan air baku yang di olah PDAM untuk 4.000 rumah tangga. Lokasi tepatnya Bendungan Tilong terletak di Dusun Tilong, Desa Oelnasi, Kabupaten Kupang, Nusa Tenggara Timur. Walaupun belum mencukupi kebutuhan semua warga, sepanjang usianya, air bendungan ini ikut menghidupi warga dan lingkungan sekitar. Sebanyak 45 persen warga Kota Kupang hingga sekarang masih mengupayakan air bersih secara swadaya.



PLTA Sipansihaporas, Tapanuli Tengah

Mengingat hal itu, Presiden Ke-5 RI Megawati mendorong pemerintahan Presiden Joko Widodo untuk membangun tujuh bendungan baru di sejumlah kabupaten/kota berbeda di NTT. Ia menyadari bendungan dapat mengatasi krisis air bersih di daerah ini.

## PLTA Sipansihaporas di Tapanuli Tengah

PLTA Sipansihaporas berlokasi di Desa Husor, Sibuluan dan Sihaporas Kecamatan Sibolga, Kabupaten Tapanuli Tengah, Provinsi Sumatera Utara. Pembangkit listrik ini memiliki kapasitas 50 MegaWatt (33 MW + 17 MW) dan diharapkan mampu memproduksi energi sebesar 203,6 GWh per tahun. Pusat listrik yang ada di Sipansihaporas terdiri dari dua power station dan satu dam site.

Pembangunan Proyek PLTA Sipansihaporas bertujuan untuk menunjang kebutuhan tenaga listrik di Provinsi Sumatera Utara yang semakin meningkat serta mengurangi ketergantungan pembangkit yang menggunakan bahan bakar minyak. Pelaksanaan pembangunan Pusat Pembangkit Listrik dan Jaringan Transmisi 150 kV di Sumatera Utara dan Aceh ini dikerjakan oleh PT PLN (Persero) Pembangkit dan Jaringan Sumatera Utara dan Aceh. Setelah proyek pembangunan rampung, kemudian operasional pembangkit ini diserahkan kepada PT PLN (Persero) Pembangkitan Sumatera Bagian Utara.



PLTP Geo Dipa Unit Dieng 1, Jawa Tengah

Pembangunan Proyek PLTA Sipansihaporas memerlukan lahan untuk konstruksi yang relatif kecil seluas kurang lebih 196,5 hektare, karena sebagian konstruksi terletak dibawah tanah. Untuk mencegah kerusakan ekosistem di daerah tapak proyek dan sekitarnya, telah dilakukan studi Analisa Dampak Lingkungan (AMDAL) dalam rangka penyusunan Rencana Pengelolaan Lingkungan (RKL) dan Rencana Pemantauan Lingkungan (RPL).

Dengan demikian, proyek ini sangat memperhatikan kelestarian lingkungan dan dapat memberikan manfaat yang optimal bagi masyarakat Tapanuli Tengah, antara lain: membangkitkan tenaga listrik sebesar 50 MW atau setara dengan 203,6 GWh per tahun, memacu pertumbuhan ekonomi daerah, mengembangkan obyek wisata alam lokal, dan memberikan kontribusi riil sebagai sumber air minum.

## PLTP Geo Dipa Unit Dieng 1 di Jawa Tengah

Pembangkit Listrik Tenaga Panas Bumi (PLTP) Dieng 1 merupakan pembangkit listrik yang memanfaatkan panas bumi di kawasan Dataran Tinggi Dieng. PLTP ini dikelola perusahaan patungan PT Pertamina (persero) dan PT PLN (persero) yakni PT Geo Dipa Energi Dieng. Dalam perjalanannya, PT Pertamina menyumbangkan 67% saham, menjadikan Geo Dipa sebagai BUMN Geotermal.



Pengembangan energi panas bumi di dataran tinggi Dieng di Jawa Tengah

Perusahaan tersebut mulai dioperasikan pada 2002 dan pada tahun yang sama memulai konstruksi dan operasional PLTP Dieng 1. PLTP unit 1 dengan kapasitas sebesar 1 x 60 Megawatt kemudian disalurkan ke sistem jaringan interkoneksi Jawa, Madura, dan Bali, melalui Gardu Induk (GI) Dieng ke GI Wonosobo.

PLTP ini semula ditangani oleh PT Himpurna California Energy (HCE), sebuah perusahaan patungan antara Himpunan Purnawirawan ABRI (Himpurna) dengan California. Namun, karena proyek berhenti, kemudian diteruskan oleh PT. Geo Dipa Energi.



Kawasan Dieng memiliki sumber panas bumi yang potensial untuk dikembangkan menjadi energi listrik cukup besar, yakni 1.400 Megawatt. PT Geo Dipa sampai saat ini terus mengembangkan potensi sumber panas bumi di Dieng.

# Warisan Konstruksi dan Infrastruktur di Era Presiden Susilo Bambang Yudhoyono

6

Indonesia kembali menggelar Pemilu kedua pascareformasi pada 2004. Pada pemilihan tersebut Susilo Bambang Yudhoyono memenangkan pemilihan berpasangan dengan Jusuf Kalla. Keunggulan suaranya dari Presiden petahana Megawati Soekarnoputri membuat SBY menjadi presiden pertama yang terpilih melalui pemilihan langsung oleh rakyat Indonesia pada Pemilu Presiden 2004.

SBY merupakan seorang purnawirawan militer. Selama di militer ia lebih dikenal sebagai Bambang Yudhoyono. Karier militernya selesai saat ia diangkat oleh Presiden Abdurrahman Wahid sebagai Menteri Pertambangan dan Energi pada tahun 1999. Pangkat terakhir Susilo Bambang Yudhoyono adalah Jenderal TNI sebelum pensiun pada 25 September 2000.

Pada Pemilu Presiden 2004, keunggulan suaranya dari Presiden petahana Megawati Soekarnoputri membuatnya menjadi presiden pertama yang terpilih melalui pemilihan langsung oleh rakyat Indonesia.

Pada periode pertama kepemimpinannya, Indonesia berada dalam posisi strategis akibat kenaikan harga komoditas. Harga minyak, batu bara dan CPO (minyak sawit mentah) dunia mengalami lonjakan harga yang signifikan.



Susilo Bambang Yudhoyono, Presiden ke-6 RI

Kenaikan harga ini membawa dampak yang sangat positif bagi Indonesia. Proses perbaikan ekonomi pascakrisis 2008 bisa cepat dilakukan. Pendapatan negara juga meningkat dari sektor pajak.

Memiliki nama lengkap Jenderal TNI (HOR) (Purn.) Prof. Dr. H. Susilo Bambang Yudhoyono, M. A.

SBY lahir pada 9 September 1949 di Kabupaten Pacitan, Jawa Timur, dari pasangan Raden Soekotjo dan Siti Habibah. Dari silsilah ayahnya dapat dilacak hingga Pakubuwana serta memiliki hubungan dengan trah Hamengkubuwana II.

SBY merupakan Presiden Indonesia keenam yang menjabat sejak 20 Oktober 2004 sampai 20 Oktober 2014. SBY menjadi presiden pertama di era reformasi yang terpilih melalui pemilihan umum secara langsung.

Pada periode pertama (2004-2009), SBY terpilih bersama Wakil Presiden Muhammad Jusuf Kalla, sedangkan pada periode kedua (2009-2014) ia kembali terpilih kali ini berpasangan dengan Boediono sebagai wakil presiden. Sejak era reformasi, Susilo Bambang Yudhoyono merupakan presiden Indonesia pertama yang menyelesaikan masa jabatan selama lima tahun dan berhasil terpilih kembali untuk periode kedua.

Dalam pemerintahannya, SBY merumuskan kembali *blue print* pembangunan dengan meluncurkan proyek MP3EI (Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia). SBY meluncurkan proyek ini pada peringatan Kebangkitan Nasional tanggal 17 Mei 2011 yang tertuang dalam Perpres No. 23 Tahun 2011 tanggal 20 Mei 2011. MP3EI menjadi patron dan arah strategis dalam percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi Indonesia 15 tahun ke depan.

MP3EI disusun oleh Menko Ekonomi dengan melibatkan stakeholder mulai dari lembaga Negara lainnya (Bapenas, Komite Ekonomi Nasional, dll) maupun pihak swasta (Kadin, UMKM, dll). Hal ini bertujuan agar dapat membentuk integrasi pembangunan sehingga masterplan ini tidak tumpang tindih satu dengan lainnya.

Sejak diluncurkan pada tahun 2011 melalui Peraturan Presiden Nomor 32 Tahun 2011, MP3EI telah merealisasikan lebih dari 380 proyek (208 proyek infrastruktur, 174 proyek sektor riil), dimana sebagian besar dari proyek tersebut berada di luar Pulau Jawa, dengan nilai proyek mencapai lebih dari Rp 500 triliun. Beberapa contoh hasil dari proyek MP3EI yang kini telah rampung di antaranya adalah jalan tol atas laut di Bali, jalur kereta api dari bandara ke Pusat Kota Medan, dan jembatan Kelok Sembilan di Sumatera Barat.

MP3EI dianggap sebagai proyek yang cukup berhasil dan telah memberikan manfaat untuk pertumbuhan ekonomi daerah, yang pada akhirnya tentunya berdampak secara nasional. Salah satu dampak nyata yang dapat dilihat dari

hasil MP3EI adalah melonjaknya posisi Indonesia dalam Indeks Daya Saing Global (GCI), dari peringkat 38 pada tahun sebelumnya, menjadi peringkat 34. Dalam melakukan proses penilaiannya, World Economic Forum (WEF) memasukkan infrastruktur sebagai salah satu kategori penilaian. Dengan melonjaknya peringkat Indonesia tersebut, menunjukkan bahwa MP3EI sedikit banyak telah membawa dampak yang positif bagi perkembangan perekonomian nasional.

Meski dinilai cukup berhasil, proyek-proyek MP3EI di era SBY ada beberapa yang tak kunjung rampung dan berhasil dilanjutkan serta direalisasikan di era Pemerintahan Presiden Joko Widodo (Jokowi). Proyek-proyek tersebut antara lain Bandara Kertajati Majalengka, Jawa Barat, Jalan Tol Trans Jawa, Jembatan Merah Putih Ambon, Proyek SPAM di Jawa Timur, Kereta Api Bandara, pembangunan Jalan Trans Papua, dan Kereta Api Batu Bara di Kalimantan.

## MP3EI ERA SUSILO BAMBANG YUDHOYONO

Secara rinci, MP3I juga menyinggung secara komprehensif rencana pembangunan infrastruktur di era SBY. Di antara proyek infrastruktur yang berjalan di antaranya:

### Koridor Ekonomi Sumatera

- Pembangunan jalan dan jembatan Kelok 9 dari Kota Payakumbuh, Sumatera Barat, menuju Riau.
- Pengembangan pelabuhan kontainer Batu Ampar Batam di Batam, Kepulauan Riau dengan nilai investasi Rp 4,55 triliun.
- Pembangunan jaringan transmisi Jawa-Sumatera HVDC dengan nilai investasi Rp 25,16 triliun.
- PLTA Asahan I di Sungai Asahan, Toba Samosir, Sumatera Utara. PLTA ini dibangun dengan dana US\$ 310 juta untuk memenuhi kebutuhan listrik di Sumatera Utara serta mendukung kelistrikan di Sumatera.
- Pembangkit listrik tenaga uap (PLTU) Sumatera Selatan-8 (2x620 MW) di Kabupaten Muara Enim, Pendopo, Provinsi Sumatera Selatan senilai Rp 14,040 triliun.
- Pembangunan PLTU Banjarsari (2x110MW) di Kabupaten Lahat, Sumatera Selatan dengan nilai investasi Rp 2,88 triliun.
- Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Tanjung Api-Api di Kabupaten Banyuasin, Provinsi Sumatera Selatan dengan nilai investasi Rp 12,3 triliun.
- Pembangunan Jembatan Nasional

## Koridor Jawa

Jembatan Suramadu (Surabaya-Madura) sepanjang 5.438 meter dengan perkiraan biaya Rp 4,5 triliun. Ground Breaking pembangunan jembatan ini dilakukan oleh Presiden Megawati Soekarnoputri pada 20 Agustus 2003 dan dibangun serta diresmikan pembukaannya oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono pada 11 Juni 2009.

- Pembangunan Terminal Multipurpose Teluk Lamong Tahap I di Kota Surabaya, Jawa Timur dengan nilai investasi Rp 4,1 triliun dengan status peresmian.
- Pembangunan Jalan Tol Cipularang, singkatan dari Jalan Tol Cikampek-Purwakarta-Padalarang, yang selesai pada akhir April 2005.
- Pembangunan jalur ganda KA (double track) lintas utara Jawa (Cirebon-Surabaya) di Cirebon, Brebes, Pekalongan, Semarang, Bojonegoro, Surabaya dengan nilai investasi Rp 16,4 triliun, statusnya peresmian.
- Pengembangan terminal bandara internasional Juanda di Kabupaten Sidoarjo, Jawa Timur senilai Rp 1,057 triliun dengan status peresmian, namun mulai operasional baru pada Februari 2014.
- Pengembangan bandara internasional Soekarno-Hatta terminal 3 di Provinsi Banten.
- Pembangunan jalan tol Cikampek-Palimanan di Provinsi Jawa Barat dengan nilai investasi Rp 1,25 triliun.
- Pembangunan jalur ganda KA (double track) dan elektrifikasi Serpong-Maja-Rangkasbitung di Provinsi Banten senilai Rp 1,5 triliun, untuk tahap Serpong-Maja konstruksi selesai kuartal IV-2014, dan Maja-Rangkasbitung konstruksi selesai 2017.
- Pengembangan Pelabuhan Tanjung Emas, Semarang di Kota Semarang, Jawa Tengah senilai Rp 546 miliar.
- Pembangunan PLTU Karangandri di Kabupaten Cilacap, Jawa Tengah, dengan kapasitas 6.000 megawatt senilai USD 510 juta.
- Pembangunan jalan tol Surabaya-Mojokerto di Provinsi Jawa Timur senilai Rp 3,124 triliun.
- Pembangunan jalan tol Mojokerto-Kertosono di Provinsi Jawa Timur dengan nilai investasi Rp 3,482 triliun.
- Pembangunan jalan tol Gempol-Pandaan di Provinsi Jawa Timur senilai Rp 1,167 triliun.
- Pengembangan pelabuhan Brantas di Kabupaten Pamekasan, Jawa Timur senilai Rp 158 miliar.

## Koridor Kalimantan

- Pengembangan terminal bandara internasional Sepinggian, Balikpapan di Kota Balikpapan, Kalimantan Timur senilai Rp 2,1 triliun dengan status peresmian.
- Pengembangan 3 bandara wilayah perbatasan: Long Bawan (Kabupaten Nunukan), Long Apung (Kabupaten Malinau), Data Dawai (Kabupaten Mahakam Ulu) senilai Rp 390 miliar dengan status peresmian.
- Pembangunan PLTG Kaltim Peaking 2×60 MW di Kabupaten Kutai Kartanegara, Provinsi Kalimantan Timur senilai Rp 960 miliar dengan status peresmian.
- Anjungan SISI-NUBI 2B di Lepas Pantai di Kabupaten Kutai

## Koridor Bali-Nusa Tenggara

- Pembangunan Jalan Tol Bali Mandara sepanjang 12,7 km yang menghubungkan antara Kota Denpasar/ Pelabuhan Benoa, Bandara Internasional Ngurah Rai, dan Nusa Dua di Provinsi Bali, Indonesia. Jalan tol ini merupakan jalan tol pertama di Bali dan jalan tol kedua di Indonesia yang dibangun di atas laut setelah Jembatan Suramadu. Jalan tol ini resmi dibuka oleh Presiden SBY pada 23 September 2013.
- Pembangunan 3 pelabuhan di provinsi NTB dan NTT dengan total

Kartanegara, Provinsi Kalimantan Timur senilai Rp 8,129 triliun dengan status peresmian.

- Proyek pembangunan lapangan fasilitas lepas pantai dan gelar pipa lapangan Ruby di Kutai Kartanegara senilai Rp 5,5 triliun dan telah diresmikan Wamen ESDM pada November 2013.
  - Pembangunan PLTU Embalut, Unit 3 (50 MW) di Kabupaten Kutai Kartanegara, Kalimantan Timur senilai Rp 759 miliar.
  - Pembangunan PLTGU Senipah 2×41 MW di Kabupaten Kutai Kartanegara senilai Rp 2,1 triliun.
- investasi Rp 231 miliar dengan status peresmian: – Pelabuhan Labuhan (Lombok) Rp 94,3 miliar, Pelabuhan Moru (NTT) Rp 77,5 miliar, Pelabuhan Benete (NTB) Rp 59,7 miliar.
- Pembangunan kawasan pariwisata Teluk Mekaki di Kabupaten Lombok Barat, NTB senilai Rp 3 triliun.
  - Pembangunan kawasan wisata Tanjung Ringgit di Kabupaten Lombok senilai Rp 5 triliun.
  - Pembangunan BIP (Bali International Park) senilai Rp 4 triliun di Kabupaten Badung, Bali.
  - Kawasan Ekonomi Khusus (KEK)

Mandalika di Kabupaten Lombok, NTB senilai Rp 30 triliun.

- Pembangunan bendungan Titab di Kabupaten Buleleng, Bali senilai Rp 428 miliar.

## Koridor Sulawesi

- Pembangunan PLTA Poso II (3×65 MW) di Kabupaten Poso, Provinsi Sulawesi Tengah senilai Rp 3,8 triliun dengan status peresmian.
- Pengembangan fasilitas pelabuhan Pantoloan di Kota Palu senilai Rp 2,754 triliun dalam status peresmian.
- Pengembangan bandara Mutiara Sis-Al Jufrie, Palu di Kota Palu senilai Rp 836 miliar dengan status peresmian.
- Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Palu di Kota Palu senilai Rp 1,716 triliun.
- Kawasan Ekonomi Bitung di Kota Bitung senilai Rp 2,3 triliun.
- PLTU Takalar/Punagaya 2×100 MW di Kabupaten Jeneponto, Sulsel senilai Rp 2,8 triliun.

## Koridor Papua

- Pengembangan Bandara Sentani, Jayapura, Papua senilai Rp 1,11 triliun.
- Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Morotai senilai Rp 6,8 triliun di Pulau Morotai, Maluku Utara.
- Pembangunan jaringan backbone serat optik Jayapura, Papua senilai Rp 2,5 triliun.

- Pembangunan Dam Raknamo di Kabupaten Kupang, NTT senilai Rp 1 triliun.

- Pembangunan PLTA Karama (Tumbuan Manuju) 450 MW di Kabupaten Mamuju, Provinsi Sulbar senilai Rp 9 triliun.
- Pengembangan bandara di Tual, Provinsi Maluku senilai Rp 123 miliar dengan status peresmian.
- Pembangunan pelabuhan khusus Tanjung Buli di Halmahera Timur Maluku Utara senilai Rp 226 miliar dengan status peresmian.
- Pembangunan kawasan industri maritim di Tual, Maluku senilai Rp 1,3 triliun dengan status peresmian.

- Pembangunan Trans Papua, Provinsi Papua dan Papua Barat senilai Rp 11,3 triliun dengan status dilaporkan dari 12 ruas jalan yang masuk MP3EI sudah terbangun 9 ruas yang on going 50%.

Secara lebih detail, Warisan proyek konstruksi dan infrastruktur di era Presiden SBY dapat dijabarkan sebagai berikut:

## KEK Pariwisata Mandalika Lombok

Mandalika adalah kawasan wisata seluas 20.035 hektar yang berlokasi di Kabupaten Lombok Tengah, Nusa Tenggara Barat. Sejak 2017, Mandalika sudah diresmikan sebagai Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) pariwisata yang direncanakan dapat menjadi kawasan wisata. Nama Mandalika berasal dari nama seorang putri dalam cerita rakyat yang terkait dengan perayaan Nyale di Lombok.

Kawasan Mandalika terletak di Kuta, Pujut, Lombok Tengah. Kawasan yang kemudian dikembangkan awalnya direncanakan sebagai proyek investasi oleh Emaar Properties dari Uni Emirat Arab dengan penandatanganan nota kesepahaman pada 19 Maret 2008. Rencana tersebut kemudian dibatalkan dengan terjadinya resesi ekonomi dunia tahun 2008.

Pengajuan wilayah di Kuta sebagai suatu kawasan ekonomi khusus (KEK) kemudian dilakukan oleh pemerintah Provinsi Nusa Tenggara Barat (NTB) dan pemerintah Kabupaten Lombok Tengah pada tahun 2011 yang dalam prosesnya dibantu oleh pemerintahan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono melalui Menko Perekonomian Hatta Rajasa. Pengajuan ini merupakan respon atas inisiatif



KEK Pariwisata Mandalika Lombok

pemerintah pusat terkait pembangunan pariwisata di NTB pada 22 Juli 2011. SBY menyatakan bahwa pembangunan ini disesuaikan dengan Master Plan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI).

Pembangunan Mandalika dicanangkan dengan anggaran awal sebesar Rp27 triliun yang mulai dikerjakan setidaknya pada tahun 2011. Sebuah upacara groundbreaking kemudian dilakukan pada 21 Oktober 2011 bersamaan dengan penandatanganan nota kesepahaman dengan beberapa mitra kontraktor di antaranya seperti Bali Tourism & Development Corporation (BTDC), Global Land Development, dan Canvas Development dari Rajawali Property Group. Hatta Rajasa menyebutkan bahwa pembangunan Mandalika akan meningkatkan pendapatan daerah serta memberdayakan tenaga kerja lokal.

Pada 1 Agustus 2018, Otoritas Investasi Qatar menandatangani perjanjian investasi pengembangan Mandalika sebesar Rp7,2 triliun.

## Jalan dan Jembatan Kelok 9

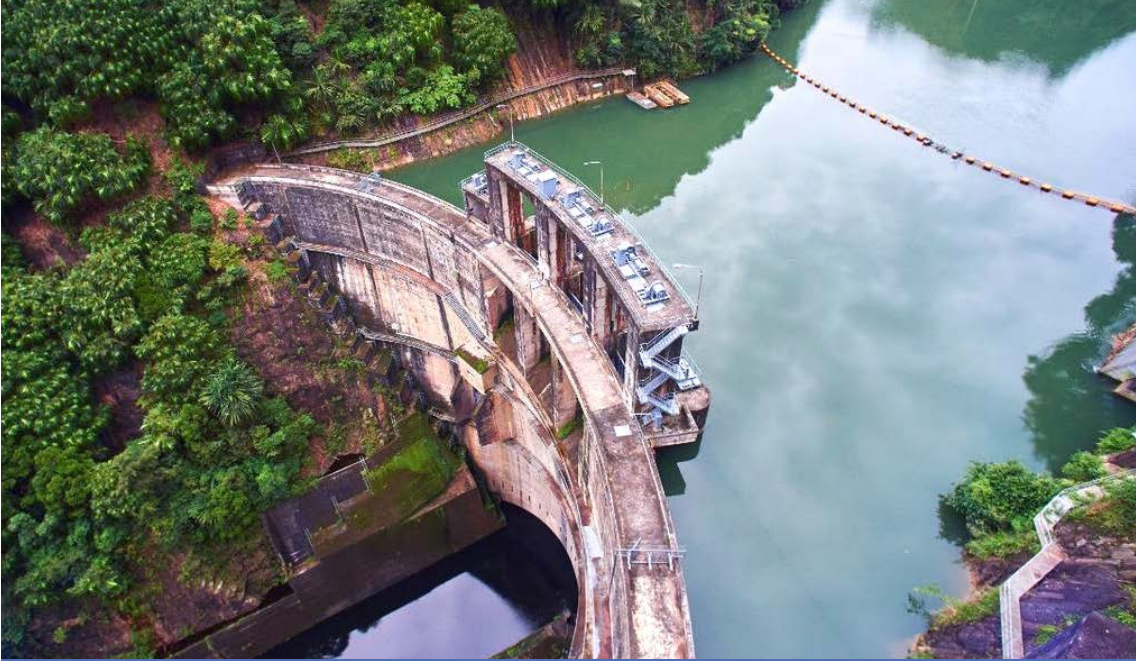
Kelok 9 atau Kelok Sembilan adalah ruas jalan berkelok yang terletak sekitar 30 km sebelah timur dari Kota Payakumbuh, Sumatera Barat menuju Provinsi Riau. Jalan ini membentang sepanjang 300 meter di Jorong ulu air, Nagari harau/kenagarian persiapan ulu air, Kecamatan Harau, Kabupaten Lima Puluh Kota, Sumatera Barat dan merupakan bagian dari ruas jalan penghubung Lintas Tengah Sumatera dan Pantai Timur Sumatera. Jalan ini memiliki tikungan yang tajam dan lebar sekitar 5 meter, berbatasan dengan jurang, dan diapit oleh dua perbukitan di antara dua cagar alam: Cagar Alam Air Putih dan Cagar Alam Harau.

Di sekitar Jalan Kelok 9 saat ini telah dibangun jembatan layang sepanjang 2,5 km. Jembatan ini membentang meliuk-liuk menyusuri dua dinding bukit terjal dengan tinggi tiang-tiang beton bervariasi mencapai 58 meter. Terhitung, jembatan ini enam kali menyeberangi bolak balik bukit.

Jembatan ini diresmikan oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono pada Oktober 2013 meskipun telah beberapa kali dibuka untuk menunjang arus mudik lebaran dan penyelenggaraan Tour de Singkarak dua tahun yang lalu.



Jalan dan Jembatan Kelok 9



PLTA Asahan 1

## PLTA Asahan 1

Pembangkit Listrik Tenaga Air Asahan I atau PLTA Asahan I adalah pembangkit listrik yang terletak di hulu Sungai Asahan, Kabupaten Toba Samosir, Sumatera Utara. PLTA Asahan I ini merupakan pembangkit listrik pertama dengan menggunakan konsep perancangan eksploitasi tiga pembangkit listrik di sektor sungai tersebut.

PLTA Asahan I mulai beroperasi pada tahun 2011 dan berkapasitas total 180 MW ( $2 \times 90$  MW). Total dana pembangunan PLTA ini mencapai US\$310 juta.

## Jalan Tol Cipularang

Jalan Tol Cikampek–Purwakarta–Padalarang (disingkat Jalan Tol Cipularang) adalah jalan tol di Indonesia yang menghubungkan Cikampek kabupaten Karawang dan Bandung. Jalan tol ini selesai dibangun pada akhir April 2005. Tol ini membentang dari Cikampek - Purwakarta sampai Padalarang. Jalan Tol ini melintasi Kabupaten Karawang, Kabupaten Purwakarta, dan Kabupaten Bandung Barat.

Cikal bakal pembangunan Tol ini dimulai sejak tahun 1990-an kala itu pemerintah pada awalnya berencana akan membuat jalan tol penghubung



Jalan Tol Cipularang

antara Jakarta dengan Bandung yang akan bercabang dari Tambun atau Cikarang Barat kemudian berbelok ke selatan menuju Jonggol, lalu Cianjur (Mande/Ciranjang) hingga Padalarang yang terhubung dengan Tol Padaleunyi. Rencana proyek ini sempat dinamakan Plan Tol Cigolarang (Cikarang, Jonggol, Cianjur, dan Padalarang).

Jarak antara Jakarta dengan Bandung dengan trayek tol via Jonggol atau Cigolarang lebih singkat dari Tol yang saat ini. Namun, akhirnya proyek ini gagal bersamaan dengan gagalnya rencana memindahkan Ibukota Indonesia ke Kawasan Jonggol. Akhirnya tol ini dibuat melintasi pegunungan timur Jatiluhur yang jalannya sebenarnya lebih curam dan diharuskan membangun banyak jembatan yang panjang dan tinggi untuk menyebrangi sungai dan jurang di trayek tersebut.

#### **Pembangunannya dibagi 2, yaitu:**

- Tahap 1: Cikampek-Sadang (dibuka pada 1 Agustus 2003) dan Padalarang-Cikamuning (dibuka pada 21 September 2003) (17,5 km)
- Tahap 2: Sadang-Cikamuning (dibuka pada 26 April 2005) (41 km)

Melalui tol ini, jarak Jakarta-Bandung hanya membutuhkan waktu 1 jam 30 menit (jika tidak macet) dan dihitung dari Cawang. Jalan tol ini merupakan bagian dari Jalan Tol Purbaleunyi (90 km).



Jalan Tol Bali Mandara

## Jalan Tol Bali Mandara

Jalan Tol Bali Mandara merupakan jalan tol yang membentang sepanjang 12,7 kilometer yang menghubungkan antara Kota Denpasar/Pelabuhan Benoa, Bandara Internasional Ngurah Rai, dan Nusa Dua di Provinsi Bali, Indonesia. Jalan tol ini melintasi Kota Denpasar dan Kabupaten Badung. Jalan tol Bali Mandara merupakan jalan tol pertama di Bali dan jalan tol kedua di Indonesia yang dibangun di atas laut setelah Jembatan Suramadu. Jalan tol ini diresmikan penggunaannya oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono pada tanggal 23 September 2013.

Jalan tol ini mulai dibangun sejak bulan Maret 2012 dan diselesaikan pada bulan Oktober 2013. Nama Bali Mandara diberikan oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono pada saat peresmian tol tanggal 23 September 2013. Pada KTT APEC di Bali, jalan tol ini juga dilalui oleh beberapa pemimpin negara. Rencananya dalam beberapa tahun kedepan, di sekitar jalan tol akan ditumbuhi banyak pohon mangrove yang akan membuat jalan tol ini semakin indah.

## Jembatan Suramadu

Jembatan Nasional Suramadu atau Jembatan Suramadu adalah sebuah



Jembatan Suramadu

jembatan yang melintasi Selat Madura, menghubungkan Pulau Jawa (di Surabaya) dan Pulau Madura (di Bangkalan, tepatnya timur Kamal), Indonesia. Dengan panjang 5.438 m, jembatan Suramadu merupakan jembatan terpanjang di Indonesia untuk saat ini. Jembatan Suramadu terdiri dari tiga bagian yaitu jalan layang, jembatan penghubung, dan jembatan utama. Jalan yang melintasi jembatan ini sebelumnya merupakan jalan tol sejak peresmiannya pada Juni 2009 hingga Oktober 2018.

GroundBreaking pembangunan jembatan ini dilakukan oleh Presiden Megawati Soekarnoputri pada 20 Agustus 2003 dan dibangun serta diresmikan pembukaannya oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono pada 11 Juni 2009. Pembangunan jembatan ini ditujukan untuk mempercepat pembangunan di Pulau Madura, meliputi bidang infrastruktur dan ekonomi di Madura yang relatif tertinggal dibandingkan kawasan lain di Provinsi Jawa Timur. Perkiraan biaya pembangunan jembatan ini adalah 4,5 triliun rupiah.

Pembuatan jembatan ini dilakukan dari tiga sisi, baik sisi Bangkalan maupun sisi Surabaya. Sementara itu, secara bersamaan juga dilakukan pembangunan bentang tengah yang terdiri dari jembatan utama dan jembatan penghubung. Jembatan ini diresmikan bersama diresmikannya Jalan Raya Bogor yang berstatus Jalan Nasional.

Jembatan ini memiliki kecantikannya yang dapat Anda nikmati saat melintas di Jembatan Suramadu, yaitu Anda akan dibuat tercengang dan terkagum-kagum karena saat berada di tengah jembatan, Anda bisa melihat adanya laut yang indah dan juga apabila Anda datang pada saat yang tepat seperti sunset/sunrise akan sangat lebih bagus lagi pemandangannya.

Jembatan Suramadu pada dasarnya merupakan gabungan dari tiga jenis jembatan dengan panjang keseluruhan sepanjang 5.438 meter dengan lebar kurang lebih 30 meter. Jembatan ini menyediakan empat lajur dua arah selebar 3,5 meter dengan dua lajur darurat selebar 2,75 meter. Jembatan ini juga menyediakan lajur khusus bagi pengendara sepeda motor di setiap sisi luar jembatan.

Jalan layang pada Jembatan Suramadu dibangun untuk menghubungkan konstruksi jembatan dengan jalan darat melalui perairan dangkal di kedua sisi. Jalan layang ini terdiri dari 36 bentang sepanjang 1.458 meter pada sisi Surabaya dan 45 bentang sepanjang 1.818 meter pada sisi Madura. Jalan layang ini menggunakan konstruksi penyangga PCI dengan panjang 40 meter tiap bentang yang disangga fondasi pipa baja berdiameter 60 cm.

Jembatan penghubung pada Jembatan Suramadu menghubungkan jembatan utama dengan jalan layang.

Jembatan terdiri dari dua bagian dengan panjang masing-masing 672 meter. Jembatan ini menggunakan konstruksi penyangga beton kotak sepanjang 80 meter tiap bentang dengan 7 bentang tiap sisi yang ditopang fondasi penopang berdiameter 180 cm.

Jembatan utama pada Jembatan Suramadu terdiri dari tiga bagian yaitu dua bentang samping sepanjang 192 meter dan satu bentang utama sepanjang 434 meter. Jembatan utama menggunakan konstruksi cable stayed yang ditopang oleh menara kembar setinggi 140 meter. Lantai jembatan menggunakan konstruksi komposit setebal 2,4 meter.

Untuk mengakomodasi pelayaran kapal laut yang melintasi Selat Madura, jembatan ini memberikan ruang bebas setinggi 35 meter dari permukaan laut. Pada bagian inilah yang menyebabkan pembangunannya menjadi sulit dan terhambat, dan juga menyebabkan biaya pembangunannya membengkak.



Bandara Kualanamu

## Bandara Kualanamu

Bandar Udara Internasional Kualanamu merupakan sebuah Bandar Udara Internasional yang melayani wilayah Mebidangro serta menjadi bandar udara pusat Provinsi Sumatera Utara. Bandara ini terletak di Kabupaten Deli Serdang, 23 km arah timur dari pusat kota Medan. Bandara ini adalah bandara terbesar ketiga di Indonesia (setelah Soekarno-Hatta Jakarta dan bandara baru Bandar Udara Internasional Kertajati Majalengka, Jawa Barat).

Lokasi bandara ini merupakan bekas areal perkebunan PT Perkebunan Nusantara II Tanjung Morawa yang terletak di desa Pasar Enam Kuala Namu, kecamatan Beringin, kabupaten Deli Serdang, Sumatera Utara.

Pembangunan bandara ini merupakan bagian dari MP3EI, untuk menggantikan Bandar Udara Internasional Polonia yang telah berusia lebih dari 85 tahun dan berada di jantung kota Medan. Bandara Kualanamu diharapkan dapat menjadi bandara pangkalan transit internasional untuk kawasan Sumatera dan sekitarnya. Bandara ini mulai beroperasi sejak 25 Juli 2013 meskipun ada fasilitas yang belum sepenuhnya selesai dikerjakan. Pemandangan bandara ke Kualanamu telah direncanakan sejak tahun 1992.

Dalam kunjungan kerja ke Medan oleh Menteri Perhubungan saat itu, Azwar Anas, berkata bahwa demi keselamatan penerbangan, bandara akan dipindah ke luar kota.

Persiapan pembangunan diawali pada 1 Agustus 1997, namun krisis moneter yang dimulai pada tahun yang sama kemudian memaksa rencana pembangunan ditunda. Sejak saat itu kabar mengenai bandara ini jarang terdengar lagi, hingga kecelakaan pesawat Mandala Airlines terjadi pada 5 September 2005. Kecelakaan ini menewaskan Gubernur Sumatera Utara Tengku Rizal Nurdin dan juga menyebabkan beberapa warga yang tinggal di sekitar wilayah bandara tewas akibat letak bandara yang terlalu dekat dengan permukiman. Hal ini menyebabkan munculnya kembali seruan agar bandara udara di Medan segera dipindahkan ke tempat yang lebih sesuai. Selain itu, kapasitas Polonia yang telah melebihi batasnya juga merupakan salah satu faktor direncanakannya pemindahan bandara.

Rencana pembangunan selama bertahun-tahun terhambat masalah pembebasan lahan. Pada 1 Juli 2006, baru 1.650 hektare lahan yang sudah selesai permasalahannya, sementara lahan yang dihuni 71 kepala keluarga lainnya masih sedang dinegosiasikan. Pada 1 November 2006 dilaporkan bahwa Angkasa Pura II telah menyelesaikan seluruh pembebasan lahan.

## **PLTU Karangandri**

PLTU S2P Jawa Tengah atau lebih dikenal dengan nama PLTU Karangandri adalah pembangkit listrik tenaga uap yang dibangun di Kabupaten Cilacap, Jawa Tengah. Pembangkit listrik ini dibangun sejak 29 Desember 2003 dengan nilai investasi sebesar USD 510 juta. Kapasitas yang dihasilkan oleh PLTU ini mencapai 6.000 megawatt.

PLTU 2 Jawa Tengah berdiri di atas tanah kokon yang dimiliki oleh Tentara Nasional Indonesia Angkatan Darat (TNI AD), berlokasi di desa Karangandri, kecamatan Kesugihan, Kabupaten Cilacap, sekitar 10 kilometer ke arah timur dari pusat kota



PLTU Karangandri dengan kapasitas yang dihasilkan mencapai 6.000 megawatt.

Cilacap. Pembangkit listrik ini memiliki memiliki kapasitas sebesar 2 x 300 (600) megawatt dengan bahan bakar berupa batubara yang masuk ke dalam interkoneksi Jawa-Bali yang penyalurannya dilakukan oleh pusat penyaluran beban gandul, Cinere, Jawa Barat. Adapun kontraktor yang kali pertama membangun adalah PT Sumber Segara Primadaya (S2P) bersama Chenda Engineering dari China.

Secara komersial, PLTU Karangandri beroperasi sejak Februari 2006 untuk unit 1 (pertama) yang pengoperasiannya diresmikan kali pertama oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono, November 2006. Secara kepemilikan, PLTU Karangandri merupakan perusahaan pembangkit listrik yang dimiliki swasta yaitu PT Sumber Segara Primadaya yang merupakan patungan dari PT Pembangkit Listrik Jawa Bali (anak perusahaan PLN) dengan saham 49% dan PT Sumberenergi Sakti Prima dengan saham sebesar 51%.

# Warisan Konstruksi dan Infrastruktur di Era Presiden Joko Widodo

7

Susilo Bambang Yudhoyono menuntaskan masa baktinya sebagai Presiden RI dua periode pada 2014.

Estatet kepemimpinan berlanjut setelah digelarnya pemilu yang menempatkan Joko Widodo atau yang akrab disapa Jokowi sebagai Presiden RI selanjutnya.

Ir. H. Joko Widodo lahir 21 Juni 1961 merupakan presiden Indonesia yang mulai menjabat sejak tanggal 20 Oktober 2014. Terpilih dalam Pemilu Presiden 2014, Jokowi menjadi presiden Indonesia pertama yang bukan berasal dari elite politik atau militer Indonesia. Jokowi terpilih bersama Wakil Presiden Jusuf Kalla dan kembali terpilih bersama Wakil Presiden Ma'ruf Amin dalam Pemilu Presiden 2019.

Indonesia di bawah kepemimpinannya memiliki kebijakan yang berfokus pada penuntasan proyek-proyek vital dan mengadakan pembangunan besar-besar di segala sektor yang menurutnya harusnya telah dibangun pada masa-masa sebelumnya sebagai upaya percepatan pertumbuhan ekonomi nasional. Jokowi kemudian merumuskan strategi pembangunannya melalui Proyek Strategis Nasional (PSN).

Mantan Walikota Solo ini membawa harapan baru bagi Bangsa Indonesia



Joko Widodo, Presiden ke-7 RI

sebagai pemimpin yang dianggap berani mengambil keputusan.

Jokowi memiliki kebijakan yang lebih mengarah pada pembangunan infrastruktur agar dapat menunjang kehidupan masyarakat Indonesia di segala sektor. Menurutnya, Indonesia harus mengejar ketertinggalan serta menangkap potensi peluang yang masih terbuka demi percepatan pertumbuhan ekonomi nasional ke depan.



Oleh sebab itu, Jokowi kemudian gencar melakukan pembangunan infrastruktur yang secara komprehensif dikelola dalam Proyek Strategis Nasional (PSN).

PSN merupakan proyek-proyek infrastruktur strategis yang pembangunannya akan berdampak pada pertumbuhan ekonomi, pemerataan pembangunan, hingga kesejahteraan masyarakat di daerah. PSN tertuang pada peraturan presiden (perpres) yang pelaksanaan proyeknya dilakukan secara langsung oleh pemerintah pusat, daerah atau badan usaha hingga Kerjasama Pemerintah Badan Usaha (PKBU) dengan mendorong dan mengutamakan penggunaan



Proyek infrastruktur strategis dengan mewajibkan penggunaan komponen dalam negeri.

komponen dalam negeri. Landasan hukum PSN terdapat pada Perpres No. 3 Tahun 2013 yang berturut-turut mengalami perubahan pada Perpres No. 58 Tahun 2017, Perpres No. 56 Tahun 2018, dan Perpres No. 109 Tahun 2020.

Proyek-proyek yang masuk PSN memiliki beberapa keistimewaan seperti percepatan pembangunan dengan kemudahan izin pembangunan karena ditangani langsung oleh para menteri, gubernur hingga bupati terkait.

Percepatan waktu penyediaan lahan hingga jaminan keamanan politik juga menjadi salah satu keistimewaan proyek yang termasuk ke dalam PSN.

Yang menarik, Proyek Strategis Nasional diwajibkan untuk menggunakan komponen dalam negeri. Salah satu bentuk monitoring pemerintah terkait hal tersebut adalah dengan dibentuknya tim ad-hoc lintas kementerian untuk memastikan terpenuhinya tingkat komponen dalam negeri (TKDN) yang termasuk di dalamnya barang, jasa, dan barang-jasa hingga kemampuan intelektual yang terlibat dalam suatu proses pembangunan infrastruktur.

Presiden Joko Widodo memang terbukti getol membangun proyek infrastruktur usai dilantik menjadi presiden sejak Oktober 2014. Jumlah anggaran negara yang dibelanjakan untuk infrastruktur dari 2014 hingga 2023 sebesar Rp 2.778 triliun. Sementara, alokasi anggaran infrastruktur dalam APBN 2024 sebesar Rp422,7 triliun.

Dari jumlah itu, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) akan menggelontorkan pagu sebesar Rp 34,45 triliun untuk mendukung infrastruktur dasar di Ibu Kota Nusantara (IKN), Provinsi Kalimantan Timur (Kaltim) pada tahun 2024.

Hingga Mei 2024, pemerintah telah menyelesaikan 198 proyek strategis nasional (PSN) yang digarap selama delapan tahun terakhir yakni 2016-2024. Kini, pemerintah tengah memetakan proyek yang akan dituntaskan pada masa pemerintahan Presiden Joko Widodo serta berlanjut pada Presiden terpilih, Prabowo Subianto.

Di luar dari jumlah 198 PSN yang telah rampung itu, masih ada 89 PSN. Statusnya, 32 proyek dan 10 program beroperasi sebagian serta 44 proyek dan 3 program masih dalam tahap konstruksi.

Estimasi realisasi investasi PSN tuntas secara nasional mencapai Rp 1.614 triliun yang menyerap 2,71 juta tenaga kerja. Sedangkan untuk 2024, 41 PSN senilai Rp 554 triliun ditargetkan selesai.

Dari total 198 PSN yang telah selesai, manfaatnya sangat dirasakan oleh masyarakat, salah satunya dengan beroperasinya LRT dan MRT pertama di Indonesia. Selain itu, 1.000 km jalur KA PSN telah dibangun yang tersebar di seluruh Indonesia. Terdapat juga 35 bendungan PSN yang telah terbangun dengan menambah pasokan persediaan air baku sebesar 2.73 milyar m<sup>3</sup>, mereduksi potensi banjir, meningkatkan pasokan air baku dan mengairi sawah seluas 288 ribu hektar.

Selain itu, terdapat 114 proyek bandara PSN telah selesai menambah layanan penumpang mencapai 40 juta per tahun, dan membuka rute penerbangan baru sehingga memberikan pilihan transportasi kepada masyarakat. Di sektor energi 15.984 MW telah beroperasi, dan pada sektor jalan tol telah terbangun dan beroperasi 2.578 km panjang jalan tol. Selain itu terbangunnya 200 jembatan dan 47 pelabuhan yang diprediksi akan menambah volume kargo sebesar 25 juta TEU's di tahun 2035 dan menurunkan biaya logistik.

## Kenaikan Anggaran Infrastruktur

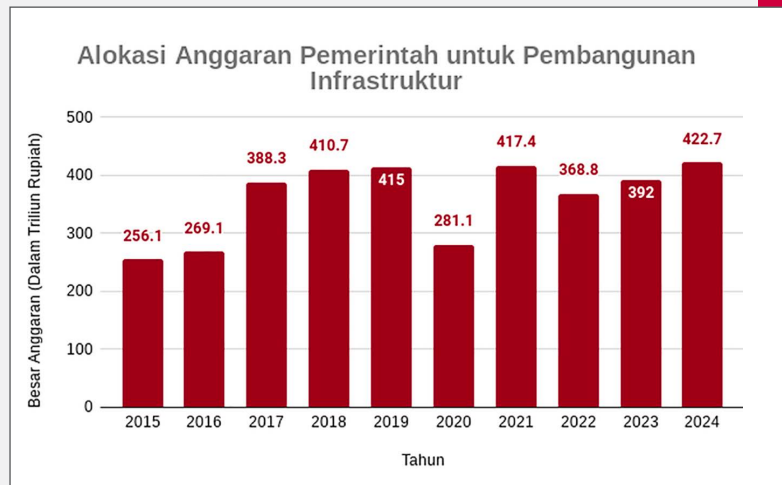
Sepanjang periode pemerintahan Jokowi selama 10 tahun terakhir, anggaran pembangunan infrastruktur negara cenderung meningkat. Dan untuk 2024, pemerintah telah mengusulkan anggaran pembangunan infrastruktur sebesar Rp 422,7 triliun, tertinggi sepanjang sejarah republik ini.

Tabel Alokasi Anggaran Pemerintah Indonesia untuk Pembangunan Infra-struktur dalam 10 Tahun Terakhir (Sumber: Kompas.com/ Masya Famely Ruhlessin)

Dalam kurun waktu dari 2015 hingga 2019, dana yang dialokasikan untuk

pembangunan naik hingga Rp 158,9 triliun. Pada awal pemerintahan Presiden Jokowi pada periode kedua, yakni di tahun 2019, besar anggaran yang dialokasikan cukup besar yakni Rp 415 triliun. Setelah itu, jumlah alokasi anggaran merosot tajam di tahun menjadi Rp 281,1 triliun. Salah satu penyebabnya adalah pandemi Covid-19.

Saat itu, berbagai pos anggaran dipangkas jumlahnya dan dialokasikan untuk penanganan pandemi Covid-19. Di tahun 2021, besar anggaran yang dialokasikan oleh pemerintah untuk pembangunan infrastruktur mencapai Rp 417,4 triliun. Setelah itu, besar alokasi anggaran turun pada tahun 2022 menjadi Rp 368,8 triliun, kemudian naik lagi di tahun berikutnya menjadi Rp 392,2 triliun. Jika disetujui, maka di tahun 2024, anggaran yang akan digunakan



untuk pembangunan infrastruktur mencapai Rp 422,7 triliun. Nantinya, menurut Presiden Jokowi, anggaran tersebut akan ditujukan untuk penguatan penyediaan pelayanan dasar, peningkatan produktivitas melalui infrastruktur konektivitas dan mobilitas, peningkatan jaringan irigasi melalui pembangunan bendungan.

Selain itu, juga akan digunakan untuk saluran irigasi primer, sekunder, dan tersier, penyediaan infrastruktur di bidang energi dan pangan yang terjangkau, andal, dan berkelanjutan. Kemudian untuk pemerataan akses teknologi Informasi dan Komunikasi serta mendukung proyek-proyek strategis, termasuk pembangunan IKN.

**Di antara proyek infrastruktur yang digarap pada masa pemerintahan Presiden Jokowi, di antaranya:**

## **Infrastruktur Jalan**

- Jalan Tol Trans Sumatera
- Jalan Tol Trans Jawa
- Trans Morotai di Maluku Utara
- Jalan Palu-Parigi di Sulawesi Tengah
- Fly over dari dan menuju Teluk Lamong di Jawa Timur
- Jalan Penghubung Gorontalo-Manado
- di Gorontalo, Sulawesi Utara
- 7 ruas Trans Maluku
- Jalan Trans Papua dari Jayapura ke Wamena sepanjang 575 km
- Jalan Layang Sheikh Mohammed bin Zayed (atau Jalan Layang MBZ)

## **Bendungan**

- Bendungan Jatigede-Jawa Barat dengan kapasitas 980,6 juta kubik
- Bendungan Karian-Banten (314,7 juta kubik)
- Bendungan Keureto-Aceh (215,9 juta)
- Bendungan Cipanas-Jawa Barat (171,2 juta kubik)
- Bendungan Passeloreng-Sulawesi Selatan (138 juta kubik)
- Bendungan Payaseunara-Aceh (2015)
- Bendungan Bajulmati (2015)
- Bendungan Rajui (2015)
- Bendungan Titab (2015)
- Bendungan Nipah (Maret 2016)
- Bendungan Teritip (akhir 2016)
- Bendungan Rotiklot (Desember 2015)
- Bendungan Mila (2018)
- Bendungan Tanju (2018)
- Bendungan Sei Gong (2018)
- Bendungan Kamijoro (Januari 2019)
- Bendungan Titab, Sidan, dan Tablang di Bali
- Bendungan Raknamo, Rotiklod, Napun Gete, Temef, Mbay, Manikin, dan Kolhua di NTT
- Bendungan Sila

- Bendungan Tanju, Mila, Bintang Bano, Beringin Sila, dan Meninting

## Kawasan Ekonomi Khusus

- KEK Sei Mangkei
- KEK Tanjung Lesung
- KEK Palu
- KEK Mandalika
- KEK Lhokseumawe
- KEK Tanjung Buton

## Bandara

- Bandara Sultan Thaha di Jambi
- Bandara Kertajati di Kertajati, Jawa Barat
- Bandara Wiriadinata di Tasikmalaya, Jawa Barat
- Bandara Syukuran Aminuddin Amir di Banggai, Sulawesi Tengah
- Bandara Baru Ahmad Yani di Semarang, Jawa Tengah
- Bandara APT Pranoto di Samarinda, Kalimantan Timur
- Bandara Tebelian di Kalimantan Barat

## Stasiun dan Terminal

- Terminal Tirtonadi di Surakarta, Jawa Tengah

## Pelabuhan

- Pembangunan Makassar New Port
- Pelabuhan Pontianak, Mempawah, Kalimantan Barat

- Bendungan Digoel di Papua
- Bendungan Jatigede di Jawa Barat

- KEK Kendal
- KEK Maloy Batuta Trans Kalimantan
- KEK Bitung
- KEK Morotai
- KEK Belitung (Tanjung Kelayang)
- Ibu Kota Nusantara (IKN)

- Bandara Werur di Werur, Papua Barat
- Bandara Maratua di Pulau Maratua, Kalimantan Timur
- Bandara Koroway Batu di Kabupaten Boven Digoel, Papua
- Bandara Morowali, Sulawesi Tengah
- Bandara Letung di Kepulauan Anambas, Kepulauan Riau
- Bandara Namniwel di Maluku
- Bandara Miangas di Kepulauan Talau, Sulawesi Utara
- Bandara Kulon Progo, Yogyakarta, DIY

- Terminal Pulo Gebang di Cakung, DKI Jakarta
- Stasiun Kereta Api Pare-Pare

- Pengembangan Pelabuhan hub Internasional Kuala Tanjung

## Jembatan

- Pembangunan Jembatan Youtefa
- Jembatan Pemali Brebes B
- Jembatan Kalibanger A

## Pembangkit Listrik

- PLTB Sidrap di Sulawesi Selatan
- PLTB Tolo I di Jeneponto, Sulawesi Selatan
- PLTU Punagaya di Jeneponto, Sulawesi Selatan

## Jaringan Telekomunikasi

- Palapa Ring Barat, Tengah, dan Timur - Nusantara

## Proyek Transportasi Massal

- Proyek MRT
- Proyek LRT
- LRT Palembang
- Kereta cepat Jakarta-Bandung

## Proyek Pembangunan Daerah

- Proyek Pembangunan Daerah Pinggiran dan Perbatasan
- Pembangunan 1.067 km jalan perbatasan
- Pembangunan pos lintas batas negara (PLBN), total sebanyak 15

- Jembatan Wonokerto II A
- Jembatan Tajum Margasana
- Jembatan Otto Iskandar Dinata

- PLTU Legon Bajak di Karimunjawa, Jawa Tengah
- PLTGU Jawa 2 di Tanjung Priok, Jakarta

PLBN, delapan sudah operasional penuh dan diresmikan, tujuh belum diresmikan, dan lima di antaranya sudah operasional, dan dua lagi yang sedang dalam tahap pembangunan

Secara lebih detail, Warisan proyek konstruksi dan infrastruktur di era Presiden Jokowi dapat dijabarkan sebagai berikut:

## Ibu Kota Nusantara

Ibu Kota Nusantara (IKN) adalah ibu kota masa depan Indonesia yang akan diresmikan pada 17 Agustus 2024, bersamaan dengan perayaan ulang tahun ke-79 Indonesia. IKN direncanakan menggantikan Jakarta yang telah menjadi ibu kota sejak 1961.

Terletak di pantai timur Pulau Kalimantan yang saat ini menjadi bagian dari Provinsi Kalimantan Timur, IKN diperkirakan menjadi enklave dari provinsi tersebut, yang mencakup area seluas 2.560 km<sup>2</sup> (990 sq mi), menampilkan lanskap berbukit, hutan, dan teluk. Ibu Kota Nusantara diharapkan akan menjadi daerah otorita yang bersifat khusus dan memisahkan diri dari Provinsi Kalimantan Timur.

Pembangunan IKN dimulai pada Juli 2022, pembukaan lahan dan pembuatan jalan akses, dengan pembangunan tahap pertama; zona area pusat pemerintahan yang terdiri dari kantor pemerintah, sekolah, dan rumah sakit dibangun pada bulan berikutnya. Awalnya, 100.000 pekerja dari seluruh Indonesia akan dikirim ke lokasi IKN untuk memulai konstruksi pada Juli 2022.

Pada 23 Agustus 2019, Joko Widodo menyerahkan Surat Presiden R-34/PRES/08/2019 yang dilampiri dua arahan, yaitu Laporan Kajian Presiden tentang Pindahan Ibu Kota, dan Permintaan Dukungan DPR untuk Pindahan Ibu Kota. Dalam pidato kenegaraan 2019 di parlemen pada 26 Agustus, Joko Widodo mengumumkan rencana pindahan ibu kota ke Kalimantan.



Proyek Pembangunan Ibu Kota Nusantara

Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional memperkirakan biaya relokasi sebesar Rp466 triliun (US\$32,7 miliar) dan bahwa pemerintah bermaksud untuk menutupi 19% dari biaya, sisanya terutama berasal dari kemitraan publik-swasta dan investasi langsung oleh perusahaan milik negara dan sektor swasta. Pada saat yang sama, Rp692 triliun akan dialokasikan untuk menyelamatkan Jakarta dari tenggelam dalam dekade berikutnya.

Karena rencana itu diajukan di tengah masa jabatan kedua Joko Widodo sebagai presiden, Majelis Permusyawaratan Rakyat (MPR) kembali mengeluarkan amendemen undang-undang untuk menetapkan kembali kemampuan MPR dalam menetapkan Pokok-Pokok Haluan Negara, (PPHN), mirip dengan Garis Besar Haluan Negara (GBHN) orde baru. Ini untuk memberikan keamanan dan keberlanjutan proyek dan memastikan kelanjutannya setelah Joko Widodo tidak lagi di kursi kepresidenan.

## Jembatan Youtefa

Jembatan Youtefa merupakan landmark baru Jayapura. Jembatan itu dibangun mulai 9 Mei 2015 dan diresmikan oleh Presiden Joko Widodo pada 28 Oktober 2019. Nama Youtefa dipakai sebagai nama jembatan itu berdasarkan permintaan masyarakat adat dan sesuai lokasinya yang di atas Teluk Youtefa. Sebelumnya, jembatan ini dinamai jembatan Holtekamp.

Jembatan Youtefa adalah salah satu jembatan di Provinsi Papua yang menghubungkan Holtekamp dengan Hamadi. Jembatan Youtefa memiliki panjang 732 meter dengan lebar 21 meter. Jembatan ini tergolong sebagai jembatan tipe pelengkung baja yang pertama kali dibangun di Papua.

Pembangunan Jembatan Youtefa dilakukan oleh konsorsium kontraktor PT Pembangunan Perumahan, Tbk, PT Utama Karya (Persero), dan PT Nindya Karya (Persero) dengan total biaya pembangunan sebesar Rp 1,87 triliun serta dukungan dana khusus APBN dari Kementerian PUPR senilai Rp 1,3 triliun.

Museum Rekor Indonesia (MURI) memberikan 2 rekor pada proyek pembangunan Jembatan Youtefa yakni rekor pengiriman jembatan rangka baja utuh dengan jarak terjauh, dan rekor pemasangan jembatan rangka baja utuh terpanjang.



Jembatan Youtefa

## Jalan Trans Papua

Jalan Trans Papua adalah jaringan jalan nasional yang menghubungkan setiap provinsi di Papua, membentang dari Kota Sorong di Papua Barat Daya hingga Merauke di Papua Selatan, dengan total panjang mencapai 4.330,07 kilometer (km). Total panjang tersebut terbagi atas 3.259,45 km di Provinsi Papua - Provinsi Papua Tengah - Provinsi Papua Pegunungan - Provinsi Papua Selatan dan 1.070,62 km di Provinsi Papua Barat dan Papua Barat Daya.

Jalan Trans-Papua memiliki arti penting sebagai infrastruktur penghubung antara daerah-daerah di kedua provinsi tersebut, termasuk yang terisolasi. Beberapa sumber menyebut pembangunan Jalan Trans-Papua sudah dimulai sejak era pemerintahan Presiden Suharto, dengan nama Jalan Trans Irian Jaya. Proyek yang dimulai akhir 1980 tersebut dibagi dalam tiga jalur, yakni Nabire-Illaga, Jayapura-Oksibil dan Merauke-Digul via Bupul. Namun sumber lain menyatakan bahwa jalan ini baru dimulai sejak era pemerintahan Presiden B.J. Habibie dan diteruskan hingga saat ini.

Pembangunan infrastruktur di Papua menjadi fokus pemerintahan didasari atas tujuan yakni untuk menciptakan keadilan, mengurangi kesenjangan pendapatan dan kesenjangan antarwilayah, serta mengurangi tingginya harga di masing-masing wilayah.



Jalan Trans Papua

Sejak masa kepemimpinan B.J. Habibie sampai dengan Februari 2017, total Jalan Trans-Papua yang sudah berhasil dibangun mencapai 3.851,93 km.

Pada tahun 2015 pemerintah membangun 169 km jalan baru di Papua, dan jalan baru yang dibangun pada 2016 mencapai 231,27 km. Untuk tahun 2017, pemerintah menargetkan pembangunan 143,35 km jalan baru sehingga total jalan yang akan tembus menjadi 3.995,28 km. Dengan demikian, sisa 334,79 km jalan yang belum tembus diharapkan bisa selesai hingga 2019.

Pada Maret 2017, 3.850 km (2.390 mi) ruas jalan telah selesai dan pembangunan seluruh ruas jalan diperkirakan selesai pada tahun 2018, tetapi pembangunannya tertunda pada akhir 2018 karena konflik bersenjata.

Di masa akhir pemerintahan Presiden Jokowi, pemerintah berupaya mempercepat pembangunan Jalan Trans Papua.

Fokus saat ini adalah pembangunan ruas Jayapura-Wamena yang ditargetkan rampung sebelum berakhirnya masa pemerintahan Presiden Joko Widodo (Jokowi) di tahun 2024 ini. Panjang jalan Trans Papua dari Jayapura ke Wamena yakni 575 km, melewati dua kabupaten yaitu Keerom dan Yalimo.



Jalan Layang Sheikh Mohammed bin Zayed

## Jalan Layang Sheikh Mohammed bin Zayed

Jalan Layang Sheikh Mohammed bin Zayed (atau Jalan Layang MBZ), sebelumnya bernama Jalan Tol Layang Jakarta–Cikampek (bahasa Inggris: Jakarta-Cikampek Elevated), adalah jalan tol layang sepanjang 36,84 kilometer yang terletak di tengah-tengah Jalan Tol Jakarta-Cikampek.

Jalan tol ini dinamai berdasarkan nama Mohammed bin Zayed Al Nahyan—presiden ke-3 Uni Emirat Arab. Jalan tol ini berawal dari Simpang Susun Cikunir, Jakarta Timur hingga melintasi Kota Bekasi, Kabupaten Bekasi, dan Kabupaten Karawang, Jawa Barat. Jalan tol Jakarta-Cikampek Layang merupakan jalan tol layang terpanjang di Indonesia dan menjadi jalan tol bertingkat (*double decker motorway*) yang pertama di Indonesia karena dibangun di atas Jalan tol Jakarta-Cikampek dan mengikuti arah lajur dari Jalan Tol Jakarta-Cikampek.

Tujuan dibangunnya jalan tol ini adalah untuk memisahkan jalur kommuter Jakarta-Bekasi-Cikarang (lajur kolektor/eksisting) dengan jalur perjalanan jarak jauh tujuan Cirebon, Bandung, Semarang, dan Surabaya, hingga seterusnya (lajur ekspres/layang). Jalan tol ini dibangun pada awal tahun 2018, hingga selesai dan mulai beroperasi sejak tahun 2019 & hanya dapat dilalui oleh kendaraan kecil.

Pembangunan Jalan Tol Layang MBZ (Jakarta-Cikampek Layang) berawal dari masalah kemacetan yang kerap terjadi di ruas Tol Jakarta-Cikampek, terutama saat arus mudik dan arus balik lebaran. Hal tersebut terjadi karena tercampurnya arus komuter Jakarta-Bekasi-Cikarang yang padat dengan arus perjalanan jarak jauh menuju Bandung, Cirebon, Jawa Tengah, dan Jawa Timur.

Oleh karenanya, Jalan Tol Jakarta-Cikampek Layang dibangun untuk mengurangi kemacetan panjang yang berada di sepanjang Jalan Tol Jakarta-Cikampek eksisting dengan cara memisahkan jalur komuter Jakarta-Bekasi-Cikarang (lajur kolektor/eksisting) dengan jalur perjalanan jarak jauh tujuan Cirebon, Bandung, Semarang, dan Surabaya (lajur ekspres/layang) yang dimulai dari simpang susun Cikunir hingga gerbang tol Karawang Barat sepanjang 39 km di KM 9 sampai KM 48. Jalan tol ini dirancang untuk mengakomodir 4 lajur (2 lajur setiap arah) dan kecepatan desain 80 km/jam. Pembangunan Jalan Tol Jakarta-Cikampek Layang ini memakan biaya sekitar Rp 355 miliar per kilometer-nya. Hingga kini diketahui Rp 16,23 triliun dana telah dikeluarkan untuk proyek pembangunan jalan tol layang ini.

Jalan tol ini mulai dikerjakan pada November 2017 dengan rencana masa konstruksinya selesai pada bulan Oktober 2019. Konstruksi Jalan Tol ini selesai pada bulan Oktober 2019 dan mulai melakukan uji kelayakan pada November 2019 hingga akhirnya diresmikan penggunaannya oleh Presiden Joko Widodo pada tanggal 12 Desember 2019.

Pada tanggal 8 April 2021, Sekretariat Presiden Republik Indonesia meminta penggantian nama Tol Layang Jakarta-Cikampek setelah Mohammed bin Zayed Al Nahyan. Penggantian nama ini diresmikan tanggal 12 April 2021. Penggunaan nama Mohammed bin Zayed merupakan bentuk terimakasih pemerintah Indonesia terhadap pemerintah Uni Emirat Arab yang telah menamai salah satu ruas jalan di kota Abu Dhabi dengan nama Presiden Joko Widodo.

## **Jalan Tol Trans – Jawa**

Jalan Tol Trans-Jawa adalah sebuah jaringan jalan tol yang menghubungkan kota-kota di pulau Jawa, Indonesia. Jalan Tol Trans-Jawa membentang antara Pelabuhan Merak, Cilegon, di Provinsi Banten hingga Pelabuhan Ketapang, Banyuwangi, di Provinsi Jawa Timur.



Jalan Tol Trans – Jawa

Jaringan jalan tol ini menghubungkan dua kota terbesar di Indonesia, Jakarta dan Surabaya melalui jalan tol. Jaringan tol yang membentang sepanjang  $\pm 1.167$  km ini termasuk dalam Asian Highway 2 (AH2) atau Jaringan Jalan Asia yang menghubungkan Benua Asia dari Denpasar, Bali, Indonesia hingga Khosravi, Iran. Pada tanggal 20 Desember 2018, Jakarta hingga Surabaya telah resmi tersambung dengan jalan tol ini.

Seiring perkembangan zaman, laju pertumbuhan ekonomi dan pembangunan infrastruktur di beberapa daerah di Pulau Jawa meningkat pesat. Hal itulah yang mendorong pemerintah, investor, kontraktor, dan masyarakat berinisiatif untuk membangun beberapa ruas jalan tol pendukung sebagai akses menuju beberapa daerah yang tidak dilewati ruas utama Jalan Tol Trans-Jawa.

Berdasarkan data Jasa Marga, Tol Trans Jawa yang telah tersambung mencapai 901,03 kilometer (Km) dari Merak hingga Gerbang Tol (GT) Grati di Pasuruan.

## Jalan Tol Trans – Sumatera

Jalan Tol Trans-Sumatera adalah jaringan jalan tol sepanjang 2.818 km di Indonesia yang direncanakan menghubungkan kota-kota di pulau Sumatera, dari Lampung hingga Aceh. Jalan Tol ini adalah jalur nadinya Pulau Jawa dengan Pulau Sumatera dan kelanjutan dari Jalan Tol Jakarta-Merak.

Pada 20 Februari 2012, Menteri Badan Usaha Milik Negara Dahlan Iskan mengadakan pertemuan dengan para gubernur se-Sumatera di Griya Agung, Palembang, Sumatera Selatan. Pertemuan ini membahas percepatan pembangunan jalan tol di Sumatera. Dalam pertemuan tersebut juga hadir Deputy Kementerian BUMN bidang Infrastruktur Sumaryanto, Direktur Utama PT Jasa Marga Adityawarman dan Direktur Pengembangan Usaha Jasa Marga Abdul Hadi.

Dikarenakan secara ekonomi pembangunan jalan tol di Sumatera masih terlalu berat, serta kurang diminati investor, maka awalnya disepakati untuk membangun perusahaan patungan antara Jasa Marga dan setiap pemda di Sumatera. Pembagian tugasnya adalah Pemda membebaskan tanah dan mencadangkan sejumlah kawasan di sepanjang jalan tol untuk sebuah proyek bisnis pada masa depan yang akan kelak dikelola bersama.



Jalan Tol Trans – Sumatera

Seiring berjalannya waktu, akhirnya Presiden Susilo Bambang Yudhoyono mengeluarkan Peraturan Presiden (Perpres) No. 100/2014 tentang “Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatera” tanggal 17 September 2014. Dalam Perpres ini disampaikan, pemerintah menugaskan PT Hutama Karya (Persero) untuk melakukan pendanaan, perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, pengoperasian, dan pemeliharaan pada empat ruas jalan tol yang meliputi ruas Jalan Tol Medan-Binjai, ruas Jalan Tol Palembang-Simpang Indralaya, ruas Jalan Tol Pekanbaru-Dumai, dan ruas Jalan Tol Bakauheni-Terbanggi Besar.

Perpres tersebut kemudian direvisi oleh Presiden Joko Widodo melalui Perpres No. 117/2015 tentang “Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 100 Tahun 2014 tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatera” yang menambah penugasan kepada PT Hutama Karya (Persero) sehingga menjadi total 24 ruas tol di Sumatera.

## Tol Makassar

Jalan Tol Ujung Pandang merupakan sebuah jaringan jalan tol yang terletak di Kota Makassar, yang menghubungkan beberapa tempat penting seperti Pelabuhan Soekarno-Hatta, pusat kota, pusat komersial Panakukang, Kawasan Industri Makassar dan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanudin.



Tol Makassar

Jaringan tol ini terdiri dari 4 seksi, dimana Seksi I, II, III dikelola oleh PT Makassar Metro Network (MMN) dan Seksi IV dikelola oleh anak perusahaan yaitu PT Jalan Tol Seksi Empat (JTSE) dengan panjang total 21,92 km, serta memiliki satu simpang susun di wilayah Buloa yang menghubungkan Seksi I-III dan Seksi IV.

#### Tol di Kota Makassar

Seksi	Nama Jalan	Ruas	Panjang	Tahun Selesai
Seksi I	Tol Reformasi	Ujung Tanah – Simpang Susun Tallo	3 km	1998
Seksi II	Tol Reformasi	Simpang Susun Tallo – Fly Over Pettarani	3,05 km	1998
Seksi III	Tol Layang A.P. Pettarani	Fly Over Pettarani – Jl. Sultan Alauddin	4,30 km	2021
Seksi IV	Tol Ir. Sutami	Simpang Susun Tallo – Simpang Lima Mandai	11,57 km	2008

Jalan Tol Ujung Pandang pertama kali diresmikan pada tahun 1998, yaitu seksi I dan II, yang dikenal dengan sebutan Tol Reformasi karena diresmikan pasca masa reformasi. Jalan Tol Reformasi memiliki panjang 6,05 km dan menghubungkan kawasan Pelabuhan dan Kawasan Komersial Panakkukang.

Ruas Jalan Tol Seksi IV mulai dibangun pada Mei 2007 dan diresmikan pada 26 September 2008 oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono. Jalan tol ini memiliki panjang 11,57 Km. Jalan tol ini menghubungkan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin dengan jalan tol Seksi I dan II.

Ruas Jalan Tol Ujung Pandang Seksi III mulai dibangun pada April 2018 dan dinamakan Jalan Tol Layang A.P. Pettarani. Jalan tol ini dikelola oleh BUJT PT. Margautama Nusantara melalui anak usahanya PT Makassar Metro Network (MMN) dengan nilai investasi sebesar Rp 2,24 triliun.

Jalan tol ini dilengkapi dengan 74 pier pada jalan utama, 55 pier pada ramp dengan jumlah box girder sebanyak 2.752 box. Jalan tol ini dibangun untuk melengkapi ruas tol eksisting Jalan Tol Ujung Pandang Seksi I, II, dan IV. Jalan tol ini beroperasi dengan sistem terbuka dengan Ruas Jalan Tol Seksi I dan II dengan total panjang 10,4 Km yang diresmikan oleh Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Basuki Hadimuljono.

## Makassar New Port

Presiden Joko Widodo meresmikan Makassar New Port di Kota Makassar, dalam kunjungan kerjanya ke Provinsi Sulawesi Selatan, pada Kamis, 22 Februari 2024. Presiden berharap kehadiran pelabuhan dengan nilai investasi Rp5,4 triliun tersebut dapat meningkatkan nilai efisiensi bagi biaya logistik di Tanah Air.

Presiden mengingatkan bahwa persaingan antarnegara saat ini sangat ketat, baik produk-produk hasil dalam negeri maupun negara lain. Oleh karena itu, Presiden menekankan pentingnya efisiensi untuk memenangkan persaingan antarnegara.

Saat ini, biaya logistik di Indonesia masih berada di angka 24 persen pada 10 tahun yang lalu. Hal itu dikarenakan lokasi antara pelabuhan, kawasan industri, hingga pabrik-pabrik yang tidak saling terintegrasi sehingga biaya logistik menjadi tidak efisien.

Presiden pun mengapresiasi biaya logistik di Indonesia yang saat ini sudah turun ke angka 14 persen. Meski masih lebih tinggi dibanding dengan negara lain, Presiden meyakini kehadiran Makassar New Port akan membantu menurunkan biaya logistik di Tanah Air.



Makassar New Port

Makassar New Port merupakan pelabuhan terbesar kedua setelah Tanjung Priok. Kedalamannya 16 meter, juga termasuk pelabuhan terdalam yang sangat baik untuk bersandarnya kapal-kapal besar untuk mengangkut kontainer. Terkait kapasitas, Makassar New Port juga memiliki kapasitas hingga 2,5 juta TEUs sehingga diharapkan dapat bersaing dengan pelabuhan-pelabuhan besar di negara lain.

## Waduk Jatigede

Waduk Jatigede merupakan sebuah waduk yang terletak di Kabupaten Sumedang, Provinsi Jawa Barat. Pembangunan waduk ini telah lama direncanakan sejak zaman Hindia Belanda. Waduk ini mulai dibangun tahun 2008 pada masa kepresidenan Susilo Bambang Yudhoyono dan baru diresmikan pada tahun 2015 serta beroperasi penuh pada 2017. Waduk ini dibangun dengan membendung aliran Sungai Cimanuk di wilayah Kecamatan Jatigede, Kabupaten Sumedang dengan dengan kapasitas tampung 979,5 juta meter kubik air. Waduk Jatigede merupakan waduk terbesar kedua di Indonesia.

Pembangunan waduk ini telah direncanakan sejak zaman Hindia Belanda. Kala itu, Pemerintah Hindia Belanda merencanakan pembangunan tiga waduk



Waduk Jatigede merupakan waduk terbesar kedua di Indonesia.

di sepanjang aliran Sungai Cimanuk dan waduk Jatigede merupakan waduk utama dan yang paling besar. Akan tetapi, pembangunan ketiga waduk itu mendapatkan tentangan dari masyarakat sekitar sehingga pembangunannya dibatalkan. Baru pada tahun 1990-an, rencana pembangunan waduk Jatigede kembali menghangat.

Langkah pertama yang dilakukan oleh pemerintah adalah merelokasi masyarakat yang tinggal di wilayah calon genangan. Area genangan Waduk Jatigede meliputi 28 desa di Kecamatan Darmaraja, Kecamatan Wado, Kecamatan Jatigede dan Kecamatan Jatinunggal. Relokasi pertama dilakukan pada tahun 1982. Desain pembangunan waduk ini dilakukan pada tahun 1988, dan disambung 20 tahun kemudian yaitu proses konstruksi pada tahun 2007-2015. Pada 31 Agustus 2015 dilakukan penggenangan waduk sekaligus peresmian oleh Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Basuki Hadimulyono.

Waduk Jatigede dibangun dengan biaya anggaran hingga mencapai 467 juta US dolar atau setara dengan Rp 6.538.000.000.000 dengan kurs rupiah Rp 14.000. Seperti waduk lainnya, Waduk Jatigede pun memiliki fungsi utama untuk sarana irigasi dan pembangkit listrik tenaga air (PLTA). Selain itu juga berfungsi sebagai sarana budidaya perikanan air tawar, sarana olahraga air, sarana rekreasi, dan lain sebagainya. Waduk Jatigede difungsikan sebagai pusat pengairan untuk 90.000 hektar lahan pertanian produktif di Kabupaten Cirebon, Kabupaten Indramayu dan Kabupaten Majalengka.

Selain itu, air dari Waduk Jatigede juga akan dimanfaatkan untuk Pembangkit Listrik Tenaga Air (PLTA) berdaya 110 Megawatt (MW) yang saat ini tengah dibangun oleh PT PLN (Persero). Waduk ini juga akan memasok air bersih bagi warga sekitar dengan kapasitas hingga 3.500 meter kubik per detik. Selain itu, waduk ini juga akan meredam terjadinya banjir bagi 14.000 hektare kawasan di Jawa barat.

Selain memiliki manfaat teknis, Waduk Jatigede juga menawarkan keindahan alam yang 'tak sengaja' terbentuk akibat proses penggenangan. Puncak-puncak bukit yang berada di area genangan berpadu dengan hamparan air yang merefleksikan birunya warna langit menciptakan pemandangan indah yang memanjakan mata. Memanfaatkan keindahan tersebut, masyarakat sekitar menjadikan lokasi tersebut sebagai kawasan wisata alam.

## MRT Jakarta

Moda Raya Terpadu Jakarta (disingkat MRT Jakarta atau MRTJ) merupakan sistem transportasi rel angkutan cepat di Jakarta. Proses pembangunan moda transportasi ini dimulai tahun 2013. Jalur pertama layanan MRT Jakarta dioperasikan tanggal 24 Maret 2019, menjadikannya layanan moda raya terpadu pertama yang beroperasi di Indonesia.

Layanan MRT Jakarta dioperasikan oleh PT MRT Jakarta (Perseroda), badan usaha milik daerah DKI Jakarta. Jalur yang telah beroperasi saat ini merupakan jalur sepanjang 15,7 km yang menghubungkan Stasiun Lebak Bulus dengan Stasiun Bundaran HI.

Ide pembangunan MRT di Jakarta telah dicetuskan sejak 1985 oleh Kepala Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi saat itu, B. J. Habibie. Pihak BPPT mengatakan bahwa pertumbuhan populasi di Jakarta menurun antara tahun 1985 hingga 1990. Namun, pertumbuhan kota satelit Jakarta tinggi sehingga mobilitas warga dari ibukota ke Bodetabek sangat besar.

Jalan-jalan di Jakarta dinilai akan tidak mampu lagi mengakomodasi mobilitas penduduk. Oleh karena itu, dibutuhkan suatu moda transportasi yang mengakomodasi mobilitas masyarakat dari wilayah Bodetabek.

Diperkirakan sekitar empat juta penduduk di wilayah Jabodetabek melaju setiap harinya. Masalah transportasi ini mulai menarik perhatian politik. Pada tahun 2004, studi oleh Badan Kerja Sama Internasional Jepang (JICA) mengungkapkan bahwa pertumbuhan kendaraan di Jabodetabek yang sangat cepat akan mulai berakibat pada arus lalu lintas.

Jika tidak ada terobosan untuk membangun sebuah sistem transportasi publik yang utama, hal tersebut akan mengakibatkan kemacetan yang semakin padat dan semakin parah. Hal ini jika terjadi secara berlanjut, maka pada tahun 2020 semua penduduk akan terhalang kemacetan bahkan pada saat baru keluar dari garasi mereka.

Transportasi umum yang ada di Jakarta juga baru melayani sekitar 56% dari komuter sehari-hari. Angka ini tentunya harus ditingkatkan lagi mengingat pertumbuhan populasi kendaraan yang cukup tinggi. Rata-rata pertumbuhan kendaraan bermotor di Jakarta berjumlah 9,5%, sementara untuk pertumbuhan panjang jalan hanya mencapai 0,1% pada rentang tahun 2005 hingga 2010.



MRT Jakarta menghubungkan Stasiun Lebak Bulus dengan Stasiun Bundaran HI.

Hal ini tentunya harus disiasati dengan suatu kebijakan untuk mengurangi dan mencegah terjadinya kemacetan yang sangat parah.

Rencana pembangunan MRT Jakarta telah digulirkan dari masa ke masa sebagai salah satu pilihan untuk mengurai kemacetan. Pada tahun 1996, pemerintahan Presiden Soeharto menetapkan pembangunan MRT Jakarta dengan rute Blok M–Stasiun Jakarta Kota sepanjang 14 km dan dibangun di bawah tanah. Namun, usaha ini gagal akibat adanya krisis ekonomi 1997–1998. Pada tahun 2000, proyek ini kembali dilanjutkan setelah kondisi sosial-politik ekonomi Indonesia membaik.

Ketika itu kajian tentang Rencana Induk Transportasi Terpadu untuk Jabodetabek (Study on Integrated Transportation Master Plan for Jabodetabek – SITRAMP) tahap I dimulai. Poin utama dari SITRAMP I adalah pengkajian ulang proyek MRT rute Fatmawati–Monas dan pemasangan konsep untuk SITRAMP II. Atas permintaan Pemerintah Indonesia, JICA mendapat kepercayaan oleh Pemerintah Jepang untuk mengerjakan kajian SITRAMP II yang berlangsung sejak November 2001 sampai Maret 2004.

JICA menawarkan rute Fatmawati–Monas dengan beberapa alternatif desain pembangunan kepada pemerintah yang didapatkan setelah melakukan studi kelayakan. Meskipun begitu, usaha untuk membangun MRT baru disetujui kembali pada tahun 2005. Presiden Susilo Bambang Yudhoyono menetapkan MRT Jakarta sebagai proyek nasional. Dari penetapan ini, proses-proses persiapan pembangunan jalur pertama MRT Jakarta dimulai. Pemerintah Jepang juga bersedia untuk memberikan pinjaman pada proyek nasional ini.

## LRT Jakarta

Lintas Raya Terpadu Jakarta (disingkat LRT Jakarta) adalah sistem lintas rel terpadu yang beroperasi di DKI Jakarta. Saat ini, LRT Jakarta memiliki jalur sepanjang 5,8 km (3,6 mi) yang melayani enam stasiun. LRT Jakarta dimiliki dan dikembangkan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Layanannya sendiri



LRT Jakarta resmi beroperasi penuh pada Desember 2019.

dioperasikan oleh PT LRT Jakarta yang merupakan anak usaha dari PT Jakarta Propertindo (Perseroda), sebuah badan usaha milik daerah DKI Jakarta. Pembangunan sistem LRT dimulai pada bulan Juni 2016 dan beroperasi penuh tanggal 1 Desember 2019.

Usulan sistem LRT di Jakarta muncul ketika proyek pembangunan Monorel Jakarta mangkrak. Mangkraknya pembangunan monorel disebabkan oleh Gubernur DKI Jakarta, Basuki Tjahaja Purnama tidak menyetujui pembangunan depo monorel di atas Waduk Setiabudi. Rencana depo ini ditolak agar kejadian Banjir Jakarta 2013 yang disebabkan oleh jebolnya Tanggul Latuharhari tidak terulang kembali.

Pada akhirnya, proyek monorel benar-benar dihentikan karena investornya tidak memenuhi persyaratan lanjutan yang ditetapkan Pemprov DKI Jakarta. Setelahnya, pembangunan LRT Jakarta menjadi prioritas lanjutan. Gubernur Basuki Tjahaja Purnama mengharapkan proyek LRT dapat lebih konsisten dan tidak mangkrak seperti proyek monorel yang telah dihentikan.

Rencana pembangunan LRT Jakarta mengacu pada Peraturan Presiden Nomor 99 Tahun 2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Transportasi Umum di Provinsi DKI Jakarta. LRT Jakarta diharapkan jadi pelengkap transportasi umum di Jakarta untuk mempersiapkan Asian Games 2018. Menyikapi hal tersebut, Gubernur DKI Jakarta menunjuk langsung PT Jakarta Properindo dan PT Pembangunan Jaya untuk membangun LRT Jakarta. Pemasangan tiang pancang pertama (groundbreaking) pembangunan LRT Jakarta sebelumnya direncanakan dilakukan bersamaan dengan groundbreaking LRT Jabodebek pada bulan September 2015.

Groundbreaking LRT Jakarta baru dilakukan pada tanggal 22 Juni 2016, bertepatan dengan Hari Ulang Tahun Kota Jakarta ke-489. Pada bulan Desember 2016, PT Wijaya Karya ditunjuk menjadi kontraktor proyek pembangunan LRT senilai Rp5,29 triliun. Pembangunannya sendiri baru dimulai pada awal tahun 2017 setelah proses persiapan lahan telah selesai.

Armada LRT Jakarta untuk fase I telah dipesan sejak Februari 2017. Armada LRT tersebut terdiri atas delapan rangkaian dengan dua kereta di setiap rangkaiannya. Kereta ini diproduksi oleh Hyundai Rotem, perusahaan asal Korea Selatan. Pengiriman pertama tiba di Tanjung Priok tanggal 13 April 2018 yang terdiri atas satu rangkaian kereta.

Pembangunan LRT Jakarta yang ditargetkan selesai sebelum Asian Games 2018, terlambat. Akibatnya, pada saat perlombaan itu berlangsung, LRT Jakarta hanya dapat beroperasi terbatas. Pengoperasian ini dilakukan mulai tanggal 15 Agustus 2018 sebagai uji coba operasi terbatas.

Uji coba operasi kembali dilakukan mulai tanggal 11 Juni 2019 tanpa tarif. Uji coba tersebut dapat diakses oleh warga dengan cara melakukan registrasi pendaftaran terlebih dahulu. Uji coba tersebut diperpanjang hingga waktu yang belum ditentukan dari yang seharusnya berakhir tanggal 21 Juni 2019. Setelah perpanjangan, warga dapat mengikuti uji coba tanpa harus melakukan registrasi terlebih dahulu.

Fase I LRT Jakarta resmi beroperasi penuh pada tanggal 1 Desember 2019. Mulai hari tersebut, layanan LRT telah dikenakan tarif. Dengan ini, uji coba publik yang dilakukan sejak 11 Juni 2019 telah berakhir.

## **Kereta Cepat Jakarta-Bandung**

Melalui kerja sama pembangunan dengan China, pemerintah menghadirkan kereta cepat Jakarta – Bandung atau saat ini lebih dikenal dengan Whoosh.



Kereta Cepat Jakarta-Bandung memiliki panjang trase 142,3 kilometer

Dengan kemampuan kecepatan yang sangat tinggi, kereta ini hanya membutuhkan waktu kurang dari satu jam untuk pergi dan pulang dari Jakarta – Bandung.

Hadir untuk mengembangkan infrastruktur transportasi massal perkeretaapian tanah air, PT KCIC saat ini merupakan pemilik proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung yang merupakan salah satu Proyek Strategis Nasional (PSN) pemerintah Indonesia sesuai dengan Perpres No. 3/2016.

Selain pengembangan infrastruktur transportasi publik, melalui PT KCIC, pemerintah turut berupaya menunjang peningkatan produktivitas masyarakat di sepanjang trase kereta cepat melalui pengembangan kawasan terintegrasi atau Transit Oriented Development (TOD) di setiap area stasiun yakni Halim, Karawang, Padalarang, dan Tegalluar. Konsep TOD yang dipadukan dengan kereta cepat diyakini dapat meningkatkan kemudahan akses wilayah, sehingga mampu mengakselerasi pertumbuhan ekonomi daerah sekitar.

Kereta Cepat Jakarta-Bandung menggunakan generasi terbaru CR400AF. Memiliki panjang trase 142,3 km yang terbentang dari Jakarta hingga Bandung, Kereta Cepat Jakarta-Bandung memiliki empat stasiun pemberhentian Halim, Karawang, Padalarang, Tegalluar dengan satu depo yang berlokasi di Tegalluar. Setiap stasiun akan terintegrasi dengan moda transportasi massal di setiap wilayah.

## **Bendungan Beringin Sila**

Bendungan Beringin Sila terletak di Desa Motong Kecamatan Utan, Kabupaten Sumbawa, Nusa Tenggara Barat (NTB). Bendungan ini dibangun dengan anggaran Rp 1,7 triliun serta luas genangan 126 hektar dan akan mengairi sawah kurang lebih 3.500 hektar. Dengan beroperasinya bendungan ini diharapkan dapat meningkatkan jumlah panen para petani di Kabupaten Sumbawa, yang dulunya satu kali menjadi dua atau bahkan tiga kali panen.



Bendungan Beringin Sila



LRT Palembang memiliki panjang 24,5 kilometer



KA Makassar - Parepare

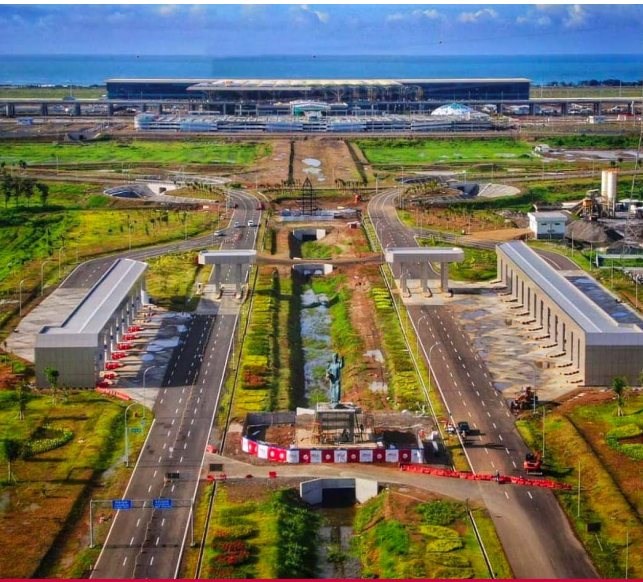
## LRT Palembang

LRT Sumatera Selatan atau dikenal dengan LRT Palembang, mulai dibangun pada 2015 dan rampung dibangun dan mulai beroperasi ketika perhelatan Asian Games berlangsung pada Agustus 2018. LRT Palembang memiliki panjang 24,5 kilometer serta menggunakan lebar jalur 1067 mm, menghubungkan Bandara Internasional Sultan Mahmud Badaruddin II dengan Kompleks Olahraga Jakabaring.

Struktur LRT Palembang terdiri dari jalur sebagian besar merupakan jalur layang, 13 stasiun, dan 1 depo berkapasitas 14 train set yang masing-masing terdiri dari tiga kereta. Setiap kereta diketahui mampu membawa sebanyak 180-250 penumpang yang pengoperasiannya menjadi tanggung jawab PT Kereta Api Indonesia (KAI) Persero.

## KA Makassar - Parepare

Proyek KA Makassar-Parepare merupakan salah satu proyek strategis nasional, di mana pembangunan Kereta Api Trans Sulawesi akan menghubungkan antarprovinsi di Sulawesi mulai dari selatan (Makassar) sampai ke Sulawesi Utara (Manado). Kereta api ini melayani empat perjalanan setiap harinya, dengan kapasitas tempat duduk sebanyak 270 kursi. Waktu tempuh untuk sekali perjalanan adalah maksimal



Bandara Internasional Yogyakarta



Proyek Jalan Desa

dua jam. Adapun jumlah penumpang kereta api Makassar - Parepare hingga saat ini telah menyentuh angka 259.994 orang hingga Februari 2024, dengan load factor sebesar 75 persen. Juga akan dilakukan pula pembangunan jalan akses dan fasilitas pendukung di stasiun lintas Makassar - Parepare, salah satunya fasilitas keselamatan di emplasemen Stasiun Mandai dan Jalan Damai Ongkoe.

## Bandara Internasional Yogyakarta

Pembangunan fisik Bandar Udara Internasional Yogyakarta atau Yogyakarta International Airport (YIA) dilakukan sejak akhir Desember 2018 lalu. Bandara ini memiliki runway sepanjang 3.250 meter dengan daya tampung penumpang hingga 20 juta orang per tahun. Bandara ini sudah dioperasikan pertama pada bulan Maret 2019 sebagai uji coba komersial. Sedangkan penerbangan umum dimulai pada 6 Mei 2020.

## 311.000 Km Jalan Desa

Sejak menjabat di tahun 2014, pemerintahan Presiden Jokowi selain telah membangun jalan tol sepanjang 2.040 kilometer juga membangun jalan yang aksesnya gratis, dalam hal ini adalah jalan desa. Menurutnya, pemerintah yang dipimpinnya sudah membangun 311.000 Km jalan desa.



Daerah Perbatasan Indonesia-Papua Nugini

## Pembangunan Daerah Perbatasan Indonesia-Papua Nugini

Pemerintah terus mendorong pembangunan di Provinsi paling timur Indonesia, khusus untuk wilayah Perbatasan Negara RI-Papua Nugini (Papua New Guinea). Langkah ini dilakukan pemerintah untuk menunjukkan, perbatasan merupakan beranda negara yang harus ditata dengan baik, sekaligus sebagai upaya menjaga Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat secara bertahap terus meningkatkan ketersediaan infrastruktur untuk mendukung konektivitas, ketahanan pangan dan air, serta perumahan permukiman di wilayah perbatasan negara. Bahkan, beberapa di antaranya menjadi prioritas nasional.

Adapun pembangunan jalan perbatasan Papua terbagi dalam tiga segmen yang terbentang dari Jayapura hingga Merauke sepanjang 1098,2 km. Jalan perbatasan Papua ini akan melintasi empat Pos Lintas Batas Papua.

Perbatasan darat antara Indonesia dan Papua Nugini sendiri total mencapai 820 km. Ada sekitar 86 pengamanan perbatasan antara Indonesia dan Papua Nugini. Geliat ekonomi di jalan perbatasan antara lain terlihat dari kegiatan pengolahan ikan asin yang dilakukan bersama antara warga Jayapura dengan warga Papua Nugini.

## Pembangunan Daerah Perbatasan Indonesia-Malaysia

Pemerintah juga terus meningkatkan pembangunan infrastruktur di daerah perbatasan Indonesia-Malaysia di Pulau Kalimantan. Di Provinsi Kalimantan Utara, infrastruktur yang dibangun berupa jalan di wilayah perbatasan. Jalan ini dibangun untuk meningkatkan konektivitas antar-wilayah. Jalan perbatasan ini membentang sepanjang 992,35 Km yang mencakup jalan paralel perbatasan sepanjang 614,24 Km dan juga akses perbatasan sepanjang 377,5 Km.



Jalan Perbatasan Indonesia-Malaysia

Jalan akses perbatasan Indonesia-Malaysia di Kalimantan Utara terdiri dari beberapa bagian. Antara lain Malinau-Long Midang menuju PLBN Long Midang, Mensalong-Tau Lumbis untuk menuju PLBN Labang, serta Long Nawang-Tapak Mega untuk menuju PLBN Long Nawang. Terdapat juga jalan akses perbatasan Malinau-Long Bawan sepanjang 203 Km yang terdiri dari beberapa ruas, yaitu Malinai-Long Semamu 92,73 Km, Long Semamu-Long Bawan 99,57 Km, dan Long Bawan-Long Midang sepanjang 10,7 Km. Kementerian PUPR juga melakukan renovasi SDN 045 Binalatung di Kota Tarakan. Sekolah ini terletak di pesisir Pantai Amal Kota Tarakan dengan jumlah siswa sebanyak 473 murid.

Di perbatasan Kalimantan Barat-Malaysia, pemerintah merenovasi sejumlah Pos Lintas Batas Negara (PLBN), termasuk di antaranya Entikong. PLBN Entikong berada di Jalan Lintas Malindo, Kabupaten Sanggau, Kalimantan Barat. PLBN ini kerap disebut sebagai pos lintas batas pertama di Indonesia, mulai beroperasi pada 1 Oktober 1989. PLBN Entikong awalnya di bawah naungan Kabupaten Sanggau, kemudian dikelola Provinsi Kalimantan Barat dan kini berada dalam naungan Badan Nasional Pengelola Perbatasan (BNPP) Kementerian Dalam Negeri.

Di Kalimantan Barat terdapat 14 Kecamatan Lokasi Prioritas (Lokpri) yang tersebar di 5 Kabutapen Perbatasan yaitu Kabupaten Sambas; Kabupaten Bengkayang; Kabupaten Sanggau; Kabupaten Sintang dan Kabupaten Kapuas Hulu. Berdasarkan Inpres 6 Tahun 2015 tentang Percepatan Pembangunan 7 Pos Lintas Batas Negara Terpadu dan Sarana Prasarana Penunjang di Kawasan Perbatasan, telah dibangun 7 Pos Lintas Batas Negara Terpadu yang mana 3 PLBN di antaranya terdapat Provinsi Kalimantan Barat yaitu PLBN Aruk, PLBN Entikong, dan PLBN Badau.

# Sejarah Pendirian GAPENSI

8

## GAGASAN BERDIRINYA GAPENSI

**SEJARAH MENCATAT** berdirinya GAPENSI (Gabungan Pelaksana Konstruksi Nasional Indonesia), diawali dengan adanya prakarsa dari Menteri Pekerjaan Umum, Ir. Pangeran Noor (24 Maret 1956 sampai dengan 10 Juli 1959) untuk mendorong agar organisasi-organisasi Pemborong Bangunan di daerah-daerah, mengadakan kesepakatan untuk mendirikan suatu gabungan Pemborong yang dapat menghimpun para pemborong bangunan di seluruh Indonesia, agar untuk Pemerintah Republik Indonesia cq Departemen Pekerjaan Umum lebih efisien dan lebih terkoordinasi dalam pembinaannya.

Tiga organisasi Pemborong kemudian bersepakat untuk mengambil inisiatif membuka komunikasi, yakni :

1. **IPEMBI (Ikatan Pemborong Indonesia) di Jakarta Raya**
2. **IABN (Ikatan Ahli Bangunan Nasional) di Surabaya**
3. **Gabungan Pemborong Indonesia di Bandung**

Pertengahan November 1958 ketiga organisasi tersebut mengumumkan melalui iklan dan di samping memasang iklan, juga mengadakan wawancara dengan pers di media harian Kota Jakarta, Bandung, Surabaya dan Malang.

Sebagai tindak lanjut dari prakarsa yang dipelopori oleh ketiga organisasi tersebut di atas, maka pada tanggal 27 September 1958 dibentuk Panitia Kongres Persatuan Pemborong Seluruh Indonesia yang dipusatkan di Malang, Jawa Timur. Pada Oktober 1958 Panitia memasang iklan di surat-surat kabar yang terkenal pada waktu itu, guna memudahkan pendaftaran calon peserta Kongres Pemborong Bangunan Seluruh Indonesia yang akan diadakan di Tretes, Jawa Timur.

Tercatat, pada waktu Kongres dibuka tanggal 8 Januari 1959 yang mendaftar sebanyak 160 perusahaan pemborong bangunan, tetapi yang sanggup membayar uang peserta Kongres hanya 93 perusahaan.

Atas persetujuan panitia Kongres, akhirnya kongres dihadiri oleh 500 perusahaan dengan ketentuan, mereka yang tidak membayar uang pendaftaran dapat terus hadir sebagai peninjau. Pada waktu penutupan Kongres, tercatat yang hadir sebanyak 570 perusahaan, yang datang menyusul. Ini menunjukkan bahwa atensi atas inisiatif pendirian GAPENSI sangat tinggi.

Adapun nama yang diputuskan oleh Kongres adalah GABUNGAN PEMBORONG NASIONAL SELURUH INDONESIA disingkat GAPENSI.

Kemudian Kongres memilih Presidium GAPENSI, dengan tugas menyusun Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga dan tugas kedua mengangkat Pengurus Harian GAPENSI yang berkedudukan di Jakarta.

1. Para Anggota Presidium GAPENSI yang terpilih terdiri dari :

- Ketua : Ir. s. Dipokusumo (Jakarta)
- Anggota : Ir. E. Padmakusumah (Bandung)
- : Sofyan Basuni (Palembang)
- : Asmoeadji (Malang)
- : Soeripto (Surabaya)

yang dalam waktu dua bulan akan menyusun rencana Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga, untuk kemudian dibahas dalam Rapat Pleno.

2. Presidium tidak dapat mengurus GAPENSI sehari-hari, karena domisilinya sulit untuk menjalankan roda organisasi, maka pada tanggal 11 Februari 1959 Presidium memilih dan meresmikan Pengurus Harian GAPENSI Pusat yang terdiri dari para pemborong yang berdomisili di Jakarta dengan susunan sebagai berikut :

- Ketua : Ir. S. Dipokusumo
- Wakil Ketua : E. Kowara
- Sekretaris : W. Kusumanegara
- Bendahara : R. Soedardjo
- Komisaris : Ir. Oerip Djoj Santoso
- Komisaris : R. Sriaman
- Komisaris : Ir. M. Sitompul

3. Presidium menugaskan kepada Pengurus Harian GAPENSI Pusat agar supaya menyampaikan kepada Pemerintah Pusat semua resolusi dan keputusan Kongres GAPENSI.

4. Menghadap kepada Presiden dan atau Menteri Pertama, Ir. Djoeanda, dari Kabinet Kerja I dan kepada Menteri Pekerjaan Umum Ir. M. Pangeran Noor untuk menyampaikan program kerja GAPENSI

5. Memberitahukan kepada semua organisasi Pemborong di daerah-daerah tentang berdirinya GAPENSI, dan dianjurkan membentuk cabang-cabang GAPENSI di tiap Ibukota Provinsi-Daswati I.
6. Memberitahukan kepada semua Gubernur/Kepala Pemerintah Daerah Tingkat I tentang berdirinya GAPENSI dan telah diakuinya oleh Pemerintah Republik Indonesia cq Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia.
7. Agar secepatnya menjadi anggota International Federation of Asian and Western Pacific Contractors Association disingkat IFAWPCA di Manila, Philipina, dimana Indonesia juga menjadi pendirinya.

## **RAPAT KERJA PENGURUS GAPENSI PUSAT PERTAMA**

Pada hari Sabtu 11 Juni 1959 diadakan rapat kilat pengurus GAPENSI Pusat di Hotel Preanger, Bandung. Adapun diskusi utama pertemuan tersebut di antaranya:

1. Pengunduran Ir. Dipokusumo sebagai Ketua Presidium GAPENSI dan sebagai Ketua Harian GAPENSI Pusat.
2. Pembahasan Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga.
3. Penetapan Jadwal Kongres ke II.
4. Lain-lain.

Hadir dalam rapat kerja pengurus GAPENSI, ialah para Anggota Presidium :

- Ir. s. Dipokusumo, Ketua Presidium dan Ketua Pengurus Harian GAPENSI Pusat.
- Ir. Entjon Padmakusumah, Anggota Presidium, merangkap Ketua GAPENSI Jawa Barat.
- Ir. Sofyan Basuni, anggota Presidium dari Palembang.
- Asmoeadji, anggota Presidium dari Malang, merangkap Ketua GAPENSI Jawa Timur.
- E. Kowara, Wakil Ketua Pengurus Harian GAPENSI Pusat.
- W. Kusumanegara, Sekretaris Jenderal, merangkap Ketua Presidium KENSI.
- R. Soedardjo, Bendahara GAPENSI Pusat.
- R. Sriaman, Komisararis GAPENSI Pusat.
- Ir. Oerip Djoj Santoso, Komisararis GAPENSI Pusat, merangkap Ketua GAPENSI Jakarta.
- Sutedjo, Anggota Presidium dari Surabaya berhalangan hadir.

### Hadir pula utusan-utusan dari pengurus GAPENSI Daerah :

1. Sumatera Utara : Ir. Zainudin Achmad
2. Sumatera Barat : tidak jelas
3. Sumatera Selatan : R.H.M. Akib
4. Jakarta Raya : Ir. Abunuzar
5. Jawa Barat : Oepa
6. Jawa Tengah : Soendjojo
7. D.I. Yogyakarta : Mirza Sidharta
8. Jawa Timur : Soeripto
9. Kalimantan Barat : Absen
10. Kalimantan Timur : Aligani
11. Kalimantan Selatan : Abdoelmoerad Hadji
12. Sulawesi : Muhamadong
13. Nusa Tenggara : Oka I Gusti Made
14. Maluku : tidak hadir
15. Nusa Tenggara Barat : tidak hadir

Dalam rapat tersebut Ketua GAPENSI Pusat, melaporkan bahwa pada 30 Juni 1959 Pengurus Harian yang diwakili oleh Ketua dan Wakil Ketua GAPENSI dan Sekretaris Jenderal diterima oleh Menteri Pertama, Ir. Djoeanda. Pada pertemuan tersebut Ir. S. Dipokusumo telah ditetapkan oleh Presiden untuk menjabat Menteri Pekerjaan Umum. Oleh karenanya diminta agar Ir. S. Dipokusumo dapat melepaskan jabatan Ketua Presidium dan Ketua Harian GAPENSI Pusat.

Berita tersebut diterima dengan gembira oleh rapat. Setelah diadakan musyawarah, maka rapat GAPENSI dengan resmi melepas Ir. S. Dipokusumo sebagai Ketua Presidium dan Ketua Harian GAPENSI Pusat.

Rapat kemudian secara bulat mengusulkan dan menyetujui untuk memilih Sdr. E. Kowara sebagai Ketua Presidium dan Ketua Harian. Pada pertemuan tersebut juga diadakan pembahasan Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga, dan menerima dan membahas Laporan dari GAPENSI Daerah.

Rapat juga memutuskan untuk mengadakan Kongres GAPENSI ke-II pada 9 Januari 1960 di Tawangmangu, sesuai dengan kehendak GAPENSI Jawa Tengah yang berkeinginan menjadi tuan rumah.

Pada Jumat, 10 Juli 1959, Ir. s. Dipokusumo dilantik menjabat Menteri Pekerjaan Umum. Pengurus GAPENSI Pusat juga hadir pada prosesi tersebut.

Juli 1959, Menteri Pekerjaan Umum memutuskan untuk mengakui GAPENSI sebagai satu-satunya organisasi perusahaan sejenis swasta dalam bidang pelaksana pembangunan.

Pengakuan terhadap GAPENSI harus juga dilaksanakan oleh semua jajaran Departemen Pekerjaan Umum, termasuk Suku Dinas Pekerjaan Umum. Di sisi lain, pengakuan Menteri Pekerjaan Umum tersebut terlampau cepat, karena GAPENSI dengan cabang-cabangnya belum siap. Menghadapi situasi tersebut, pengurus pusat harus keliling ke daerah-daerah untuk memastikan kesiapan daerah. Upaya persiapan ini juga kadang diadakan bersama-sama Menteri Pekerjaan Umum yang kebetulan melakukan kunjungan dinas untuk memberikan penjelasan kepada GAPENSI Daerah. Hal ini diperlukan agar pengakuan Menteri itu perlu dibarengi dengan konsolidasi organisasi dan agar para anggota betul-betul dapat bersatu menaati peraturan-peraturan pengurus GAPENSI Daerah dan ketentuan-ketentuan dari Departemen Pekerjaan Umum.

Dampaknya, setelah ada pengakuan dari Menteri Pekerjaan Umum tersebut, citra mengenai pengusaha pemborong bangunan menjadi lebih positif dikenal oleh Pemerintah dan rakyat di kalangan masyarakat pembangunan.

Di kalangan GAPENSI sendiri pengakuan tersebut menjadi cambuk yang keras, untuk mengadakan konsolidasi yang kilat dan efektif, sedangkan di kalangan jajaran pejabat pemerintah menimbulkan situasi keragu-raguan terhadap organisasi yang baru beberapa bulan berdiri, kemudian Ketuanya menjadi Menteri, sedangkan pengurus pengganti belum berpengalaman dalam organisasi yang diakui Pemerintah tersebut.

Pengakuan GAPENSI sebagai satu-satunya organisasi perusahaan sejenis swasta dalam pemborong bangunan dianggap terlalu cepat, sedangkan organisasi GAPENSI baru berdiri dan belum sempat mengadakan konsolidasi.

Kondisi ini juga berimbas pada pengurus daerah GAPENSI. Terdapat pengurus daerah yang bertindak agak berlebihan sehingga menimbulkan sikap frustrasi antar pejabat Pemerintah dan Pengurus GAPENSI di beberapa daerah. Kejadian ini tentu turut menyeret pengurus GAPENSI Pusat dalam posisi yang serba sulit. Sebaliknya, terdapat pula Pengurus GAPENSI Daerah yang bertindak "low profile" biasa-biasa saja. Sikap ini justru yang akhirnya dapat mendorong kerja sama dengan Pemerintah Daerah dan Kepala Dinas Pekerjaan Umum Daerah, hingga banyak membantu perkembangan organisasi dan para anggotanya.

Melihat kondisi ini, GAPENSI Pusat mengadakan safari ke daerah-daerah yang kadang-kadang kebetulan bersamaan dengan kesempatan kunjungan Menteri Pekerjaan Umum ke daerah yang sama, hingga banyak membantu dalam mengatasi kesulitan yang dialami oleh pengurus GAPENSI dalam memperbaiki komunikasi dengan pejabat-pejabat di daerah bersangkutan.

Kesulitan utama yang pada waktu itu dihadapi oleh pengurus di antaranya para anggota pengurus GAPENSI Pusat mempunyai waktu sangat terbatas dalam menangani berbagai macam kesulitan di pusat dan daerah, karena perusahaan sendiri harus mendapat prioritas. Untuk memperkuat sarana-sarana organisasi di samping kekurangan waktu dari para anggota pengurus, juga masalah kekurangan dana menjadi hambatan. Apabila tersedia dana yang cukup, maka GAPENSI Pusat dapat mengangkat seorang direktur eksekutif dengan beberapa staf ahli untuk mengelola keperluan organisasi sehari-hari.

## **KONGRES KE-II GAPENSI HOTEL TAWANGMANGU, SOLO**

Kongres Ke-II GAPENSI digelar pada 9-12 Januari 1960 di Hotel Tawangmangu, Surakarta, Jawa Tengah. Tidak banyak catatan yang dapat diamankan/diketemukan mengenai Kongres ke II di Tawangmangu. Pada waktu Ketua Presidium dan Ketua Harian GAPENSI Pusat, E. Kowara membuka Kongres, semua utusan daerah lengkap hadir. Adapun Kongres mengesahkan Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga yang disusun oleh Presidium GAPENSI.

Keputusan Kedua, ialah merubah nama kepanjangan GAPENSI, dari: "GABUNGAN PEMBORONG NASIONAL SELURUH INDONESIA" menjadi "GABUNGAN PELAKSANA BANGUNAN NASIONAL SELURUH INDONESIA". Adapun singkatannya tetap GAPENSI.

Keputusan Ketiga, ialah Kongres juga menerima baik penghapusan Presidium GAPENSI, dan memilih susunan Pengurus GAPENSI Pusat baru yang terdiri dari :

1. Ketua Umum : E. Kowara
2. Ketua I : Ir. Oerip Joyosantoso
3. Ketua II : R.H.M. Akib
4. Sekretaris Jenderal : R. Soedardjo
5. Wakil Sekjen : R. Sriaman
6. Bendahara I : Ir. Soeratno
7. Bendahara II : The Bian Liem
8. Organisasi : Ir. M. Sitompul

- |                                |                          |
|--------------------------------|--------------------------|
| 9. Logistik                    | : Ir. Abunuzar           |
| 10. Perbankan                  | : Drs. Abdoellah         |
| 11. Daerah                     | : Sofyan Basuni          |
| 12. Bangunan                   | : R.S.G. Mochtar         |
| 13. Bangunan Sipil             | : Ir. Diapari            |
| 14. Bangunan Baja              | : Ir. Soenario           |
| 15. Bangunan Instalasi Listrik | : Ir. Djoekardi Djoehana |
| 16. Mekanikal dan Air Minum    | : Ir. Agah               |
| 17. Hubungan Internasional     | : E. Kowara              |

Keputusan Keempat, Kongres telah menyampaikan pernyataan terima kasih atas jasa-jasa setiap insan yang terlibat dalam perancangan organisasi yang sangat berharga dalam mendirikan dan menyiapkan/memperlengkap organisasi GAPENSI. Tokoh yang mendapatkan apresiasi di antaranya:

1. Ir. Sardjono Dipokusumo, Menteri Pekerjaan Umum.  
eks – Ketua Presidium GAPENSI  
eks – Ketua Harian Pengurus GAPENSI Pusat
2. Ir. Entjon Padmakusumah  
eks – Anggota Presidium GAPENSI
3. Sofyan Basuni  
eks – Anggota Presidium GAPENSI
4. Asmuadji  
eks – Ketua Organizing Committee Kongres Tretes dan  
eks – Anggota Presidium
5. Soetedjo  
eks - Anggota Organizing Committee Kongres Tretes dan  
eks - Anggota Presidium
6. Wahyu Kusumanegara  
Ketua Presidium KENSI dan  
eks - Sekretaris Jenderal Pengurus Harian GAPENSI Pusat
7. Roestopo  
Kepala Cabang PT Teknik Umum Surabaya
8. R. Djoeson E. Erman dan R. Mirza Sidharta, masing-masing sebagai :  
Direktur C.V.R. Djoesen  
Kepala Cabang PT Teknik Umum Yogyakarta  
Direktur NV Biro Jasa Teknik

Yang telah membantu Kongres Tretes dan Kongres ke-11 Tawangmangu dengan sumbangan dana yang cukup besar.

Keputusan Kelima, Kongres menyetujui berdirinya Bank GAPENSI dengan nama Bank Pembina dan sementara berkantor Pusat di Bandung. Pada waktu itu mendirikan Bank tidak mudah, dan kota Jakarta dianggap tertutup untuk Bank baru, hingga pada akhirnya Bank Indonesia memberi izin kepada GAPENSI pusat untuk mendirikan Bank Pembina di Bandung.

Pada waktu berdiri pemegang saham berjumlah 500 orang Perusahaan yang terdiri dari:

1. Semua Pengurus GAPENSI Pusat
2. Semua Anggota GAPENSI DKI Jakarta
3. Semua Anggota GAPENSI Jawa Barat

Keputusan Keenam, Kongres GAPENSI ke-111 akan diadakan pada tahun 1964 di Cipayung, Jawa Barat, antara tanggal 9-14 Januari 1964.

Keputusan Ketujuh, menyampaikan ucapan Selamat kepada Pengurus Gabungan Perencana Nasional Seluruh Indonesia yang menghimpun para Arsitek Swasta, para Biro Perencana Bangunan di seluruh Indonesia.

Selain itu, atas inisiatif Ketua Presidium KENSI, Sdr. Wahyu Kusumanegara, telah mendirikan Gabungan Perencana Nasional Seluruh Indonesia disingkat GAPERNAS, dengan susunan Pengurus Harian sebagai berikut :

1. Prof. Ir. Rooseno : Ketua GAPERNAS
2. Ir. Scenario : Bendahara GAPERNAS
3. Wahyu Kusumanegara : Sekretaris Jenderal GAPERNAS

Keputusan Kedelapan, GAPENSI disetujui menjadi anggota KENSI-MPP / DEIP. Sebelum ada organisasi kontraktor, image mengenai profesi kontraktor bangunan masih sangat rendah sekali, sebab sejak 1950 banyak sekali perusahaan pemborong bangunan dapat didirikan dengan mudah sekali, bahkan masyarakat awam menyamakan kontraktor Indonesia itu sama dengan mandor bangunan yang memborong pekerjaan pembuatan rumah, jalan dan lain sebagainya.

Sebaliknya, mendirikan usaha lain seperti impor, ekspor, asuransi dan usaha jasa lainnya tidak mudah dan perlu mendapat clearance dahulu dari lembaga pemerintah yang terkait. Selain itu, setelah berdirinya GAPENSI, kontraktor bukan anggota tetap mendapatkan proyek menengah besar dari militer, dari departemen lain, dan bank- bank pemerintah.

Untuk berusaha meningkatkan image mengenai pengusaha pelaksana bangunan

(Pemborong Bangunan) pernah Pengurus GAPENSI bersama-sama Direksi Perusahaan Bangunan Negara (BUMN) dan Pengurus Dewan Teknik Pembangunan Indonesia menyusun suatu konsep Peraturan Presiden mengenai Konstruksi dan perusahaan Kontraktor, di antaranya tercakup perlunya Pemerintah menetapkan suatu “building authority”, yang atas nama Pemerintah mengawasi peraturan registrasi, klasifikasi, perizinan untuk perusahaan pelaksana bangunan dan sebagainya.

Rencana Keppres sebetulnya sudah selesai dan disetujui secara prinsip oleh Presiden, namun sayangnya mendapat tantangan dari pihak-pihak yang merasa cemburu terhadap GAPENSI dan merasa khawatir adanya pengaruh negatif dari Keppres mengenai pelaksanaan pembangunan, hingga konsep tersebut secara utuh sampai sekarang tertahan di Sekretariat Negara.

Apa yang telah dikeluarkan dan berlaku sampai dengan sekarang hanya berupa petikan-petikan saja dari konsep Keppres tersebut di atas. Tokoh-tokoh penyusun terdiri dari:

1. Ir. S. Danunegoro
2. E. Kowara
3. Ir. E. Padmakusumah
4. Ir. Diapari
5. W. Kusumanegara
6. S. Sriaman

Mereka telah bekerja keras untuk menyiapkan draf Keppres tersebut dan banyak waktu yang terpakai tapi sayangnya tidak berhasil secara utuh 100 persen.

Ir. H. Djoeanda, sebagai Menteri Pertama dalam kabinet kerja pada 16 Juli 1961, sewaktu delegasi GAPENSI yang terdiri dari E. Kowara, Ir. Oerip Djojosoantoso, Ir. Abunuzar, R.H.M. Akib, S.A. Oepa, W. Kusumanegara menghadap beliau, memberikan pengarahan agar masalah konsolidasi GAPENSI menjadi prioritas. Poin kedua, bank yang khusus didirikan untuk para anggota GAPENSI dengan nama Bank Pembina Nasional agar dapat dijadikan Bank Konstruksi atau Bank Para Pelaksana, yang mencakup kegiatan-kegiatan bridging finance, mengeluarkan bond untuk para anggota dan para kontraktor di luar GAPENSI.

Selain itu, terdapat pula rencana strategis lainnya seperti:

- Menyusun gudang logistik untuk barang-barang bangunan yang biasanya sulit didapat di pasaran.
- Mengajukan saran-saran dan atau konsep-konsep peraturan Pemerintah mengenai pelaksanaan proyek-proyek di seluruh Indonesia.

- Mendirikan Yayasan atau Koperasi untuk kegiatan pembangunan sarana GAPENSI seperti mendirikan ruangan tempat pameran, bahan bangunan, pameran visual mengenai proyek-proyek yang sedang dan telah dibangun oleh para anggota GAPENSI, dan tempat dimana GAPENSI dapat menyelenggarakan seminar-seminar.

Dalam Kongres Ke-II GAPENSI di Tawangmangu pernah diputuskan di samping uang pangkal, dan uang iuran disetujui adanya uang donasi dari para anggotanya yaitu sebesar 1/000 (satu per mil) dari omzet perusahaan atau dari besarnya nilai proyek. Donasi ini dibagi dua, 50% dari satu permil untuk daerah dimana proyek tersebut dikerjakan, dan 50% dari satu permil untuk GAPENSI Pusat. Sebaliknya Pengurus berkewajiban membantu anggota dalam menangani kesulitan-kesulitan komunikasi yang terjadi waktu melaksanakan proyek. Hasilnya ada beberapa daerah yang dapat mengatasi kesulitan keperluan dananya, yaitu daerah yang banyak proyek pembangunan fisiknya dan para anggotanya disiplin, tapi sebaliknya ada daerah yang selalu kekurangan dana, sehingga pengurusnya terpaksa berkorban demi kelancaran organisasi.

Penerapan Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga, kurang berjalan baik, karena pada tahun pertama banyak pejabat pemerintah dari Departemen lain di luar dari Departemen Pekerjaan Umum, masih banyak yang mengerjakan pemborongan bangunan bukan anggota GAPENSI.

Sesudah GAPENSI mendapat pengakuan dari Pemerintah cq Menteri Pekerjaan Umum, maka semua perusahaan eks Belanda termasuk perusahaan Kontraktor eks Belanda menjadi milik pemerintah Republik Indonesia dan khusus di Departemen Pekerjaan Umum dikoordinir oleh suatu Dewan Direksi Perusahaan Bangunan Negara, yang diketuai oleh Ir. s. Danunagoro.

GAPENSI yang semula juga harus mengimbangi para Kontraktor Belanda, sekarang harus bekerjasama dengan para kontraktor negara eks perusahaan bangunan Belanda.

Langkah positif lainnya yang diharapkan bisa ditempuh organisasi adalah dengan mendirikan koperasi anggota yang dapat mengamankan distribusi bahan bangunan kepada para anggotanya. Mengadakan kerjasama yang homogen dengan perusahaan Bangunan Milik Negara.

Dengan adanya kegiatan-kegiatan politik pada waktu itu yang ada sangkut-pautnya dengan dunia usaha yang aman menuju ke arah pengerahan funds and

forces melalui Pembentukan Badan Musyawarah Nasional Swasta (BAMUNAS), Menteri Pertama menganjurkan agar para pelaksanawan tetap bersatu karena perannya dianggap penting, dan memelihara organisasi GAPENSI sambil memberi ketenangan kepada para anggotanya. Demikianlah pesan-pesan Menteri pertama.

Sejak tahun 1961 usaha-usaha pembentukan Bamunas beserta gabungan-gabungan perusahaan sejenis sebagai anggotanya menjadi masalah pro dan kontra di kalangan dunia usaha pada waktu itu. Pemerintah tetap mengeluarkan keputusan, tentang perlu dibentuknya suatu Badan Koordinasi di kalangan pengusaha Swasta, dengan nama Bamunas

Juga GAPENSI dengan GAPERNAS diharuskan menjadi anggota Gabungan Perusahaan Bangunan yang akan bernaung di bawah BAMUNAS dan diminta untuk merubah nama aslinya dengan nama yang akan ditetapkan oleh Bamunas.

Reaksi dari GAPENSI Pusat dan para pengurus daerah adalah dapat menerima apa yang ditetapkan Pemerintah, asal jangan nama GAPENSI sama sekali dihilangkan, sebab nama yang pernah disodorkan ialah SENTRAL ORGANISASI PERUSAHAAN BANGUNAN INDONESIA (SOPPRI).

Dalam perkembangannya kemudian, Pemerintah merancang beberapa kebijakan yang GAPENSI juga turut di dalam dinamikanya sebagai sebuah organisasi yang hadir sebelumnya.

Dalam Raker GAPENSI ke-IV yang diselenggarakan di Medan, Sumatera Utara tanggal 9 sampai dengan 11 Januari 1963, setelah diadakan berbagai diskusi mengenai Bamunas dan OPS-OPS-nya, maka akhirnya juru bicara pengurus daerah Ir. Encon Padmakusumah mengusulkan sebagai berikut:

Kalau GAPENSI harus menjadi anggota GPS Bangunan dari Bamunas, nama yang disetujui ialah OPS PENSI singkatan dari Organisasi Perusahaan Sejenis Pelaksanawan Seluruh Indonesia. Bersamaan dengan dikeluarkannya peraturan pemerintah mengenai Bamunas, juga Pemerintah mengeluarkan peraturan tentang berdirinya Bank Pembangunan Swasta, dalam Bank mana semua perusahaan/pengusaha diminta untuk membeli saham. Kalau swasta menyeter maka pemerintah juga akan menyeter sama besarnya dengan setoran Swasta.

Demikian pula kepada GAPENSI dihimbau supaya Pusat dan Daerah membeli saham B.P.S. sedangkan terutama untuk GAPENSI Jakarta dan Bandung yang

sudah membeli saham bank GAPENSI sendiri, yaitu saham Bank Pembina, maka minat untuk memberi saham B.P.S. dari kelompok GAPENSI adalah Sangat minim sekali.

Setelah GPS Bangunan di bawah Ketua Prof. Ir. Roosseno, Wakil Ketua I, E. Kowara dan Wakil Ketua II, Ir. Suhud berdiri dan beranggotakan OPS PENSI dan OPS PERNAS, maka banyak sekali kegiatan-kegiatan PENSI, yang ditugaskan pemerintah kepada pengurus PENSI/GAPENSI, di pusat dan di daerah, kadang-kadang juga menyimpang dari tugas pelaksana bangunan, seperti :

- Mengerahkan dana untuk membeli saham Bank Pembangunan Swasta.
- Mengerahkan dana untuk kepentingan Revolusi, seperti ikut membiayai impor beras.
- Mengadakan muhibah kerjasama dengan para pemborong bangunan bumiputra di Malaya, khususnya di Kuala Lumpur, Kelantan, Johar, menjelang berdirinya Maphilindo. (Dari tanggal 30 Juli 1963 sampai dengan 5 Agustus 1963 diadakan Konperensi tingkat tinggi membentuk persekutuan Tanah Melayu, Republik Philipina dan Republik Indonesia)

## **PEMBENTUKAN ORGANISASI PELAKSANA SELURUH INDONESIA - O.P.S PENSI**

Setelah terjadinya bermacam-macam diskusi, musyawarah, dan dengar pendapat mengenai pro dan kontra pembentukan Bamunas, Pemerintah kemudian mengeluarkan aturan yang tertuang dalam Peraturan Presiden dan Peraturan Menteri mengenai usaha milik Negara dan Swasta.

1. Tahun 1960 Pemerintah mengeluarkan Undang-undang No. 19, tentang Perusahaan Negara.
2. Tahun 1961 Pemerintah mengeluarkan Peraturan Pemerintah No. 243 tentang pembentukan Gabungan Perusahaan Sejenis untuk segala macam usaha.
3. Tahun 1962 Pemerintah mengeluarkan Peraturan No. 15 tentang berdirinya Gabungan Perusahaan Sejenis Bangunan.
4. Tahun 1963, tepatnya tanggal 29 Mei 1963, Menteri Pekerjaan Umum, mengeluarkan Peraturan tentang Organisasi Perusahaan sejenis Pelaksanawan Nasional Seluruh Indonesia, disingkat OPS PENSI.

Semula Menteri Pekerjaan Umum, Mayjen. Suprayogi, menghendaki agar semua pemborong bangunan, pelaksana bangunan Nasional harus masuk O.P.S. PENSI, tapi dengan memilih pengurus sendiri hingga akan ada GAPENSI dan OPS PENSI.

Memang terjadi kericuhan karena hampir semua pemborong tidak ingin ada dua organisasi, walaupun Menteri Pekerjaan Umum ingin punya OPS pelaksanawan sendiri, pergunkanlah organisasi yang ada secara keseluruhan. Merespon hal tersebut, pengurus mengadakan Rapat Kerja GAPENSI tanggal 9 Januari 1963 memutuskan GAPENSI berubah menjadi OPS PENSI yang kemudian disetujui dengan personalia yang sama.

Juga dalam Kongres GAPENSI Ke-III diputuskan agar pengurus OPS PENSI dari pusat sampai ke daerah personalianya sama seperti pengurus GAPENSI, hingga sebetulnya kita masih merasa bernama GAPENSI tapi dalam keanggotaan Gabungan Perusahaan Sejenis Bangunan, kita mempergunakan nama O.P.S. PENSI. Demikianlah cinta yang sudah melekat terhadap nama GAPENSI.

Di kalangan pengusaha perencana yakni GAPERNAS yang diketuai oleh Prof. Ir. Roosseno, mempunyai pendirian yang sama, jika Menteri Pekerjaan Umum ingin punya OPS Perencana sendiri pakailah GAPERNAS dengan nama OPS PERNAS, tapi personelnnya sama.

Demikian pula halnya dengan Gabungan Importir, Eksportir, Pengecer, Pengangkutan dan seterusnya, semua menghendaki organisasi yang telah ada dengan pengurusnya yang sama.

Pada tanggal 29 Mei 1963, Menteri Pekerjaan Umum, Mayor Jenderal Suprayogi, mengeluarkan peraturan tentang O.P.S. PENSI, dan melantik pengurusnya sama dengan pengurus GAPENSI terakhir yaitu :

1. Ketua : E. Kowara
2. Wakil Ketua I : Ir. Oerip Djojasantoso
3. Wakil Ketua II : Ir. Djuhara Djukardi
4. Wakil Ketua III : Kol. H. Sitompul
5. Sekretaris : Ir. Soeratno
6. Bendahara : Ir. Soedardjo

## **PEMBENTUKAN ORGANISASI PERUSAHAAN SEJENIS - O.P.S BANGUNAN**

Setelah GPS Bangunan di bawah Ketua Prof. Ir. Roosseno, Wakil Ketua I, E. Kowara dan Wakil Ketua II, Ir. Suhud berdiri dan beranggotakan OPS PENSI dan OPS PERNAS, maka banyak sekali kegiatan-kegiatan PENSI, yang ditugaskan pemerintah kepada pengurus PENSI/GAPENSI, di pusat dan di daerah, kadang-kadang juga menyimpang dari tugas pelaksana bangunan, seperti :

- Mengerahkan dana untuk membeli saham Bank Pembangunan Swasta.
- Mengerahkan dana untuk kepentingan Revolusi, seperti ikut membiayai impor beras.
- Mengadakan muhibah kerjasama dengan para pemborong bangunan bumiputra di Malaya, khususnya di Kuala Lumpur, Kelantan, Johar, menjelang berdirinya Maphilindo. (Dari tanggal 30 Juli 1963 sampai dengan 5 Agustus 1963 diadakan Konferensi tingkat tinggi membentuk persekutuan Tanah Melayu, Republik Philipina dan Republik Indonesia)

### **A. Penjelasan Mengenai BAMUNAS**

Bamunas adalah singkatan dari Badan Musyawarah Pengusaha Nasional Swasta. BAMUNAS merupakan hasil dari DEKON (Deklarasi Ekonomi) yaitu Strategi Dasar Ekonomi Indonesia yang diumumkan oleh Presiden Sukarno di Istana Negara Jakarta pada tanggal 28 Maret 1964, ketika Presiden menyerukan dibentuknya sebuah badan yang representatif dari para pengusaha swasta yang ada di Indonesia yang diharapkan dapat memobilisasikan segenap dana, daya, dan tenaga yang progresif• revolusioner yang dimiliki oleh pengusaha-pengusaha swasta nasional maupun domestik asing untuk melaksanakan pembangunan nasional semesta berencana.

### **B. Tujuan BAMUNAS**

Tujuan BAMUNAS, yang merupakan bagian dari tujuan revolusi Indonesia, adalah :

1. Ikut serta dalam penjelasan Revolusi Indonesia ke arah terbentuknya suatu masyarakat Sosialisasi Indonesia atas dasar Pancasila.
2. Ikut serta dalam memajukan ekonomi dan melaksanakan pembangunan nasional Negara, dengan mengutamakan kepentingan umum.

### **C. Struktur BAMUNAS**

BAMUNAS merupakan satu-satunya forum bagi golongan karya pengusaha nasional swasta dan merupakan suatu lembaga pelengkap negara, yang berfungsi untuk membantu Presiden Republik Indonesia dalam perjuangan bangsa untuk menyelesaikan Revolusi Indonesia, terutama dibidang ekonomi dan pembangunan dalam sektor swasta. Tetapi BAMUNAS bukan merupakan suatu alat perlengkapan pemerintah (misalnya bukan suatu Direktorat, Jawatan atau Biro Pemerintah).

## **D. Keanggotaan**

**Keanggotaan BAMUNAS terdiri dari :**

1. Pengusaha-pengusaha Swasta Nasional maupun Domestik Asing yang tergabung dalam OPS (organisasi Perusahaan Sejenis) menurut lapangan usaha masing-masing atas dasar pengangkatan Presiden dan atas usul para Menteri yang ada sangkut pautnya dengan bidang usaha OPS - OPS itu (yang diartikan dengan pengusaha swasta adalah orang-orang atau badan-badan hukum yang dengan modal, tenaga dan daya, berusaha atas resikonya sendiri untuk membantu mempertinggi kesejahteraan umum, yang bentuk perusahaannya tidak merupakan Perusahaan Negara, Koperasi atau Perusahaan Daerah).
2. Orang-orang yang diangkat oleh Presiden atas usul Menteri Penasihat Presiden / Perdana Menteri Urusan Funds and forces.

## **E. Prinsip-prinsip Pedoman BAMUNAS**

BAMUNAS bekerja dan berjuang atas prinsip-prinsip pokok sebagai berikut:

1. Ekonomi Terpimpin dan Demokrasi Terpimpin dan prinsip-prinsip lainnya seperti yang dinyatakan dalam Manifesto Politik (MANIPOL) yang telah dinyatakan sebagai haluan resmi Negara Republik Indonesia berikut pedoman-pedoman pelaksanaannya seperti DJAREK, RESOPIM, TAKEM, GESURI, BERDIKARI dan seterusnya.
2. Pancasila sebagai dasar (filsafat) Negara Republik Indonesia. Tahun 1964 telah dikeluarkan Peraturan Presiden No. 2 tepatnya tanggal 18 Februari, tentang pendirian Badan Musyawarah Nasional Swasta yang anggotanya terdiri dari Gabungan-gabungan Perusahaan Sejenis/OPS - OPS, sedang pengurus plenonya diketuai oleh seorang Menteri Funds and Forces. Para anggota pengurusnya terdiri dari semua Ketua/Wakil Ketua GPS-GPS dan O.P.S. sebanyak 135 orang sedangkan Pimpinan Umum Pengurus Bamunas (Pengurus Harian terdiri dari 45 orang diambil sebagian dari Ketua-ketua GPS dan sebagian lagi dari tokoh-tokoh politik.

Melalui Bamunas ini tujuan pemerintah mengerahkan dana dan tenaga untuk kepentingan revolusi jadi tercapai. Dalam bidang bangunan ada dua OPS yakni OPS Perencana Nasional (PERNAS) yang diketuai oleh Prof. Ir. Roosseno dan OPS Pelaksana Nasional Seluruh Indonesia (PENS) yang didirikan berdasarkan Peraturan Presiden No. 2 Tahun 1965 tanggal 27 Januari 1965 yang diketuai oleh E. Kowara, eks Ketua Umum GAPENSI.

Kemudian kedua OPS PERNAS dan PENSI pada tanggal 16 Maret 1966 telah bersepakat dan mengirim surat bersama No. 01/68, agar kedua O.P.S. disatukan menjadi satu OPS Bangunan.

Usul ini dapat diterima oleh Pemerintah, maka pada tanggal 17 Maret 1966 O.P.S. Bangunan resmi berdiri berdasarkan Surat Keputusan Menteri Penasehat Presiden/Perdana Menteri Urusan Funds and Forces.

Ada pun tugas OPS Bangunan diantaranya membina semua perusahaan-perusahaan perencana dan pelaksana bangunan mantan para anggota GAPERNAS/OPS PERNAS dan mantan para anggota GAPENSI/OPS PENSI.

Tugas kedua ialah menjadi ujung tombak dari BAMUNAS mengenai pembangunan. Adapun pengurus yang diangkat ialah :

1. Prof. Ir. Roosseno : Ketua merangkap anggota
2. F. Silaban : Wakil Ketua I merangkap anggota
3. E. Kowara : Wakil Ketua II merangkap anggota
4. Ir. A. Soehoed : Wakil Ketua III merangkap anggota
5. Kol. H. Sitompul : Wakil Ketua IV merangkap anggota
6. W. Kusumanegara : Sekretaris merangkap anggota
7. RijantoSekretaris : Pembantu I merangkap anggota
8. Sriaman : Sekretaris Pembantu II merangkap anggota
9. The Bian Liem : Sekretaris Pembantu III merangkap anggota
10. Soedibio : Sekretaris Pembantu IV merangkap anggota
11. Ir. Soehartono : Anggota
12. Ir. Abunuzar : Anggota
13. Ir. Soeratno : Anggota
14. Ir. Soewarno s. : Anggota
15. Soenarja : Anggota
16. Ir. Djuhana D : Anggota
17. Jusuf Tulaumbanua : Anggota
18. Soedarjo : Anggota
19. Zainuddin Achmad : Anggota
20. Ch. A Bahasoean : Anggota
21. Ir. Urip D. : Anggota

## LAHIRNYA GAPPENSI - DENGAN 2P

Karena tidak sesuai lagi dengan kebijaksanaan Pemerintah Orde Baru maka berdasarkan Keputusan Sidang MPRS tanggal 6 Maret 1967, maka dengan Keppres No. 34 tertanggal 15 Juni 1967 Bamunas dibubarkan.

Dengan demikian maka semua peraturan pemerintah mengenai GPS dan OPS menjadi tidak berlaku, hingga Asosiasi (Gabungan Perusahaan) tidak mempunyai induk organisasi. Sebagian kembali kepada induk Majelis Pimpinan Perusahaan, dan ke KENSI, dan sebagian bergabung dalam Forum Swasta Nasional yang telah dibentuk oleh Pemerintah.

Segera setelah Bamunas dibubarkan, maka atas prakarsa OPS PENSI diadakan pertemuan pendahuluan pada tanggal 21 Juni 1967 selesai menghadiri Ulang Tahun DKI Jakarta, antara GAPENSI, GAPERNAS, Dewan Teknik, Dewan Ekonomi Veteran, Departemen Bangunan, Dewan Normalisasi di Stadion Senayan, untuk membahas kelanjutan organisasi setelah Bamunas dibubarkan.

Disarankan agar Dewan Teknik menjadi badan koordinasi dari semua kegiatan organisasi pengusaha Bangunan, tapi Ir. Encon Padmakusumah dan anggota pengurus Dewan Teknik lainnya, tidak menerima karena Dewan Teknik memang tugas khususnya mengenai masalah teknis saja.

Akhirnya disetujui agar GAPERNAS dan GAPENSI saja mengadakan musyawarah untuk menyusun satu gabungan dengan Prof. Ir. Roosseno menjadi ketuanya. Para kontraktor Veteran akan kembali berlindung di bawah DEVI dan Dewan Normalisasi akan kembali ke Departemen Perindustrian.

Setahun kemudian pada tanggal 17 dan 18 Juni 1968 di Jakarta bertempat di Hotel Menteng diadakan Musyawarah Pengusaha Nasional Bangunan. Semua Perencana dan Pelaksana Bangunan Nasional akhirnya sepakat menggabungkan eks OPS PERNAS atau GAPERNAS dengan eks OPS PENSI atau GAPENSI ke dalam suatu wadah yaitu Gabungan Perencana dan Pelaksanawan Seluruh Indonesia disingkat GAPPENSI dengan 2 P dengan susunan pengurus :

1. Ketua Umum : Prof. Ir. R. Roosseno
2. Ketua I : Ir. Riyanto
3. Ketua II : S. Soedardjo
4. Tim Penasehat : E. Kowara, Ir. Soehoed, Kol. Sitompul

Kelahiran GAPPENSI mendapatkan sambutan yang baik dari Pemerintah, terbukti dengan adanya sambutan dan amanat Menteri Pekerjaan Umum dan Tenaga Listrik Ir. Sutami dalam Resepsi Pembukaan Konferensi Kerja GAPPENSI pada tanggal 9 Maret 1969, dengan judul : “HOW TO GET A PLACE IN THE SUN OF PELITA FOR GAPPENSI”.

Selanjutnya pada tanggal 12 Juni 1972 Pimpinan GAPPENSI telah diterima oleh Seksi V Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia (DPR-RI) untuk memberikan penjelasan (hearing) tentang perkembangan usaha pemborongan bangunan di Negara kita pada umumnya dan GAPPENSI pada khususnya.

## **GAPPENSI KEMBALI KE GAPENSI**

Dengan dipelopori oleh BAPPENAS, Menteri Pekerjaan Umum, maka diluar GAPPENSI berdiri organisasi baru seperti Ikatan Arsitek Indonesia (IAI) dan lain-lain, maka perkembangan berikutnya pada tanggal 18 Juni 1975, sesuai dengan keputusan Konferensi Kerja GAPPENSI di Bandung tanggal 10 dan 11 September 1974, berhubung telah berdirinya organisasi perencana yang menjadi anggota GAPPENSI (2P) telah menjadi sangat kecil.

Berpindah ke I.A.I. dan Inkido dirubahlah struktur organisasinya kembali pada organisasi yang dirintis semula pada tahun 1959, ialah hanya menjadi wadah dari Pengusaha Nasional dalam pelaksana (Bangunan) Seluruh Indonesia disingkat : GAPENSI (1P) kembali kepada Kongres Ke-I tahun 1959. Dengan demikian maka GAPENSI (1P) secara teknis berinduk ke Dewan Teknik Pembangunan Indonesia(DTPI) dan dalam perjuangan Orde Baru berinduk kepada Forum Swasta Nasional.

# Profil Ketua Umum GAPENSI Dari Masa ke Masa

9

## RIWAYAT HIDUP SINGKAT **R. SARDJONO DIPOKUSUMO**

Sardjono Dipokusumo lahir pada tanggal 10 November 1914 di Yogyakarta. Ia berhasil meraih gelar insinyur sipil tahun 1938 dari Technische Hooge-school Bandung (sekarang ITB). Setahun kemudian bekerja pada Volker Maatshappij di Palembang. Kemudian sebagai staf pada C.V.

Mechinefabriek & Constructiewerkplaats  
“De Vulkaan” Surabaya tahun 1940-1943.

Sardjono muda kemudian duduk sebagai sebagai Kepala Kantor  
“Panggaotan” pada Kesultanan Yogya dan sebagai Bupati Anom  
dengan nama IR. KRT. Sardjono Dipokusumo hingga 1945.

Pada jaman revolusi, beliau menjadi Direktur Utama Badan Industri Negara selama periode 1944-1948. Ia juga turut membantu TNI di daerah gerilya tahun 1948-1949. Sardjono kemudian Kembali aktif di dunia teknik sipil dengan menjadi direktur perusahaan swasta constructive – werk plaats “Biro Insinyur Baja” pada 1950-1958. Ia juga tidak meninggalkan kesibukan di bidang kenegaraan dengan menjadi anggota Parlemen (DPRGR) dan MPR tahun 1954-1955 dan 1967-1968.



Diangkat sebagai Menteri Pekerjaan Umum dan Tenaga pada tahun 1959 (saat mengemban tugas sebagai Ketua Umum Gapensi Pusat) sampai tahun 1962, kemudian beliau diangkat menjadi Direktur Bank Pembangunan Indonesia. Tahun 1974-1978 sebagai Direktur Perusahaan Konstruksi Baja PT TOSTAN.

Ayah 3 putri dan 4 putra ini semasa hidupnya mengikuti banyak Konferensi dan Seminar, baik yang diselenggarakan di dalam maupun di luar negeri, salah satunya ia pernah dipercaya sebagai Ketua Delegasi Konferensi Ecafe “on Iron and Steel” di Bangkok tahun 1950.

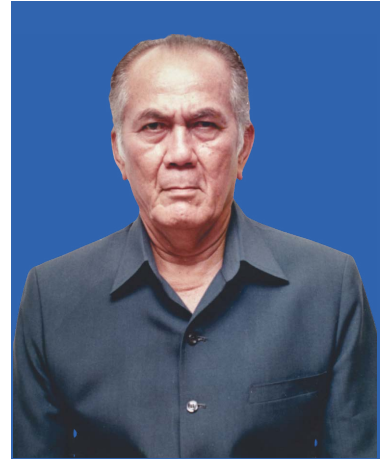
Menjalani tugas sebagai anggota Parlemen, beliau juga turut mengikuti Study Tour tahun 1955 ke RRC, Uni Soviet, Chekoslovakia, Jerman Barat dan Negeri Belanda. Medio 1974, Sardjono mengikuti seminar on Low Cost Housing di Tokyo. Kemudian 1981, beliau mengikuti Konperensi WFEO (World Federation of Enginneers Organization) di Jakarta.

Menjadii ketua Umum GAPENSI Pusat pertama, Ir. Sadjono Dipokusumo dianugegrahkan Tanda Penghargaan dan Tanda Jasa Bintang “ANUGRAH BHAKTI PRATAMA” dari GAPENSI Tingkat Pusat pada 1992.

Sardjono Dipokusumo tutup usia pada 22 Agustus 1987 di Jakarta.

## RIWAYAT HIDUP SINGKAT **H. EDDI KOWARA**

Haji Eddi Kowara lahir pada 27 September 1919 di Pandeglang, Banten. Menamatkan pendidikannya di Sekolah Belanda MULO di Bandung tahun 1936, kemudian ia melanjutkan ke studinya di Middelbare Opleiding Petroleum Employee di Cepu, Jawa Tengah.



Beliau sejak usia 11 tahun sudah belajar menjual bahan bangunan untuk membantu usaha sang kakek di Bekasi sampai ia menamatkan pendidikannya di MULO. Tiga tahun setelah menamatkan pendidikannya, Kowara pernah bekerja di Bataasfe Petroleum Maatashappij (BPM) sebagai Adjunct Inspecteur-Installaties tahun 1939.

Setahun bekerja, beliau kemudian memberanikan diri untuk mendirikan perusahaan bersama para pemuda yang tidak bekerja di Perusahaan Kolonial Belanda, yaitu: Subandi dan Ali Achmad. Membangun perusahaan dengan nama “Technics Bureau Oemoen”, H. Eddi Kowara memfokuskan usahanya bergerak sebagai subkontraktor rumah- rumah kecil untuk para pegawai pribumi menengah ke bawah dari perusahaan “Real Estate van der Welle” di Bandung, Jakarta, Semarang dan Surabaya.

Pada masa pergerakan, Kowara aktif dalam revolusi fisik merebut kemerdekaan Indonesia dari tangan penjajah. Ia dipercaya sebagai

Komandan Laskar Minyak Divisi III yang taktis berada di bawah Panglima TKR Divisi III Kolonel A.H. Nasution pada 1945.

Pascakemerdekaan, Kowara kembali menghidupkan perusahaan Teknik Oemoem pada 1950 yang selama revolusi fisik ditinggalkan, setelah mendapatkan bantuan dan anjuran Direksi BNI 1946, Margono Djojohadikoesoemo. Ia terus berkecimpung di dunia usaha sampai akhir hayatnya. Pada 1959, H. Eddi Kowara bersama rekan-rekan pemborong bangunan, seperti: Ir. Dipokusumo, Ir. Urip Djojosanstoso, Asmuadji, Iskandar Mirsa, mendirikan GAPENSI di Tretes-Jawa Timur.

Tahun 1959-1963 Kowara menjabat Ketua Umum GAPENSI Pusat. Mengikuti perkembangan kemudian sampai 1964 ia duduk sebagai Ketua OPS Bangunan. Pada 1986, ia juga hadir sebagai salah satu Anggota Pendiri Kadin Jakarta. Beliau juga turut dipercaya sebagai Pejabat Ketua Umum Kadin Pusat pada tahun 1972. Selama 1974-1980, ia juga tercatat sebagai pendiri dan menjadi Ketua Pertama Asosiasi Kontraktor Indonesia (AKI).

Ayah 4 putra dan 5 putri ini merupakan Veteran Pejuang Kemerdekaan RI dan menerima berbagai tanda jasa, baik dari Menteri Pertahanan maupun Presiden RI. Mantan Anggota Dewan Pertimbangan Agung (DPA) tahun 1983-1988 ini juga dianugerahkan Tanda Penghargaan dan Tanda Jasa Bintang "ANUGERAH BHAKTI PRATAMA" dari GAPENSI Tingkat Pusat pada 1992. Eddi Kowara meninggal dunia pada 2 Maret 1996 di Singapura dan dimakamkan di Garut – Jawa Barat pada tanggal 3 Maret 1996.

## RIWAYAT HIDUP SINGKAT **RADEN ROOSSENO S**

Raden Roosseno Soerjohadikusumo lahir di Madiun, Jawa Timur tahun 1908. Beliau menyelesaikan pendidikan tingginya dari THS (sekarang ITB) di Bandung pada 1932 dengan menyangand gelar insinyur.

Roosseno aktif sebagai akademisi dan pernah menyangand berbagai jabatan, antara lain sebagai Profesor/Guru Besar pada Fakultas Teknik Universitas Indonesia, Fakultas Teknik Universitas Trisakti, Fakultas Teknik Universitas Tarumanegara dan Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah.

Kiprahnya di dunia akademisi dimulai pada rentang 1932-1935 sebagai asisten Profesor Goedesi (ITB). Kemudian pada 1939-1944, beliau mengemban tugas sebagai Insinyur Konstruksi pada Departemen PU. Pada 1944-1945, beliau aktif sebagai Profesor/Guru Besar dalam Ilmu Mekanika dan Beton serta Baja pada “Bandung Kogyo Daigaku”, sekarang ITB. Pasca kemerdekaan, 1945-1949, ia dipercaya sebagai Dekan Sekolah Tinggi Teknik Bandung di Yogyakarta yang kemudian bergabung dengan UGM Yogyakarta. Roosseno tercatat sebagai salah seorang pendiri UGM Yogyakarta.



Pada 1949-1953, beliau juga pernah mengemban tugas sebagai Guru Besar Luar Biasa dalam Konstruksi Beton pada “Universiteit van Indonesië” Bandung (sekarang ITB).

Roosseno juga secara konsisten memberikan perhatiannya kepada negara dengan mengambil peran sebagai Menteri. Ia dipercaya menjabat sebagai menteri lintas departemen, di antaranya Menteri Pekerjaan Umum tahun 1953-1954, Menteri Perhubungan 1954-1955 dan Menteri Perekonomian 1955-1956. Pada 1962-1964 ia menjadi Promotor Pemberian Gelar Doktor Honoris Causa kepada Ir. Soekarno, Presiden RI pertama di ITB Bandung. Kiprahnya di dunia akademisi terus berlanjut dengan dipercaya sebagai Dekan Fakultas Teknik UI Jakarta tahun 1964-1974. Selain itu, ia juga pernah dipercaya mengemban peran sebagai Penasehat Konstruksi Pembangunan MONAS Jakarta pada 1975-1978.

Roosseno banyak mewariskan karya-karya konstruksi bidang perencanaan/supervisi pembangunan di tanah air. Tercatat lebih dari 30 pekerjaan yang tersebar di berbagai wilayah seperti: Jakarta, Surabaya, Medan, Banda Aceh, Teluk Betung, Banjarmasin, Semarang, Bitung, Cianjur dan Payakumbuh Sumatera Barat. Jejak karyanya yang masih bisa disaksikan hingga saat ini, antara lain: Gedung Pemda DKI, Gedung BI Kantor Pusat Jakarta, Masjid Istiqlal dan Monumen Nasional Indonesia.

## RIWAYAT HIDUP SINGKAT **MAMAN DARMAWAN**

Maman Darmawan lahir di Bandung pada 1926. Menamatkan pendidikannya di HTS 1940 dan Sekolah Keguruan di Bandung 1944, beliau memulai karirnya di dunia militer sebagai Perwira Intel Yon III Siliwangi tahun 1945 dengan pangkat Letnan Muda. Alumni SESKOAD Angkatan III Bandung 1968 ini pensiun dengan pangkat Kolonel pada 1978.



Ayah tujuh putra-putri ini menduduki jabatan sebagai ketua DPD GOLKAR Jawa Barat periode 1971-1974. Di bidang usaha, Maman Darmawan aktif membangun PT Prominantor/Propelat Group Bandung -Jakarta berturut-turut sebagai Direktur Utama tahun 1974-1980, Direktur Operasi PT Propelat Bandung tahun 1978-1980, Direktur Utama PT Propelat Bandung tahun 1980-1983 dan terakhir sebagai Direktur Utama PT Prominantor/Propelat Bandung Jakarta.

Maman juga dikenal aktif di bidang keorganisasian, khususnya bidang konstruksi. Aktif sebagai Ketua Badan Pimpinan Daerah

GAPENSI Jawa Barat tahun 1979-1982, beliau kemudian dipercaya sebagai Ketua Umum GAPENSI Jawa Barat 1982-1989 dan pada periode 1984-1989 merangkap Wakil Ketua Umum Badan Pimpinan Pusat GAPENSI. Puncak karier organisasinya, Maman dipercaya menjabat Ketua Umum BPP GAPENSI 1989-1992 hasil Musyawarah Nasional (MUNAS) VII GAPENSI di Palembang, Sumatera Selatan.

Maman Darmawan dianugerahkan Tanda Penghargaan dan Tanda Jasa Bintang "ANUGRAHA BHAKTI PRATAMA" dari GAPENSI Tingkat Pusat pada tahun 1994 saat MUKERNAS GAPENSI berlangsung di Pulau Batam. Maman Darmawan wafat pada 25 Mei 2002 di Bandung - Jawa Barat.

## RIWAYAT HIDUP SINGKAT

### **AGUS GURLAYA KARTASASMITA**

Agus Gurlaya Kartasasmita lahir di Bandung tanggal 24 Juni 1942. Setelah menamatkan SMA Negeri III (Teladan) Jakarta Tahun 1962, melanjutkan kuliah di Universitas Teknik Negeri CVUT Praha Cekoslovakia dan meraih gelar Insinyur Teknik Sipil pada 1968. Periode 1969-1974, ia memulai kariernya dengan bekerja sebagai Senior Engineering pada Vodni Stavby O.P. Praha. Pada jenjang akademik, ia melanjutkan pendidikan dan meraih Magister Program Pasca-sarjana Teknik di Universitas Indonesia pada 2001.



Setelah berkarier lebih kurang lima tahun di Praha, Agus G. Kartasasmita memilih untuk pulang ke Indonesia untuk berkarya di PT Catur Vasa cabang Jakarta pada 1974. Berturut-turut kemudian beliau dipercaya sebagai Komisaris PT Catur Vasa, Komisaris Utama PT Petronindo Gunapersada Engineering, Komisaris PT Gunanusa Fabricators (s/d tahun 2007), Direktur Utama PT Serenity Int. Corp, dan Komisaris Independen PT Kereta Api Persero (s/d tahun 2008).

Ayah seorang putra dan dua putri ini juga memiliki jejak panjang dalam karier keorganisasian. Beliau tercatat sebagai Wakil Ketua Dep. Teknologi Tinggi Jaso Konstruksi Kadin Indonesia periode 1982-1985, Wakil Ketua Majelis Pertimbangan Kadin Indonesia 1987-1988, Wakil Ketua Umum Kadin Indonesia Bidang Jaso Konstruksi, Konsultasi dan Real Estate 1988-1993, Ketua Kadin Indonesia Bidang Jaso Konstruksi, Konsultasi dan

Real Estate pada 1994-1999, dan sebagai Ketua Kadin Indonesia Bidang Organisasi, Pemberdayaan Daerah, Asosiasi dan Himpunan 1999-2004.

Selain Kadin, ia juga aktif di keorganisasian lain dan juga menduduki jabatan strategis di dalamnya, seperti Anggota Kehormatan Himpunan Pengusaha Muda Indonesia (HIPMI) Jaya 1983-1986, Ketua Dewan Penasehat Koperasi Pengusaha Muda Indonesia 1984-1986, Ketua yang membawahi Bidang Kemitraan Persatuan Insinyur Indonesia (PII) 1994-1999, Anggota Dewan Pembina Persatuan Insinyur Indonesia (PII) 2000-2002. Anggota Dewan Insinyur (PI) sejak 2002, Wakil Ketua Bidang Organisasi & Daerah Persaudaraan Bela Diri Kempo Indonesia (PERKEMI) 1996-1999, Anggota Komisi Dana dan Usaha 1999-2002 (PERKEMI), dan Dewan Pertimbangan Himpunan Pengusaha Pribumi Indonesia (HIPPI) Pusat 2004-2008.

Selain itu, beliau juga dipercaya untuk menduduki jabatan di bidang lainnya seperti Ketua Bidang Teknologi dan Bangunan Majelis Pendidikan Kejuruan Nasional (MPKN) sejak 1995, Anggota Lembaga Sensor Film (LSF) 1995-1998, Anggota Badan Arbitrase Nasional Indonesia (BANI) sejak 1996 dan Anggota Badan Standardisasi Nasional (BSN) 2002-2005.

-  
Pengabdianya terhadap negara ia tuangkan dalam aktivitasnya di Golongan Karya. Agus G. Kartasasmita tercatat pernah masuk sebagai Anggota Dewan Pertimbangan Golkar Tkt. I DKI Jakarta 1984-1988 dan 1994-1998, Anggota Kelompok Kerja (Pokja) DPP Golkar Bidang Ekonomi 1988-1998, Anggota Kelompok Kerja (Pokja) Partai Golkar Bidang Perhubungan Kimpraswil - Perindustrian dan Perdagangan dan Energi dan Sumber Daya Nasional, sejak tahun 2003, dan anggota MPR RI Periode 1997-2002 utusan golongan mewakili pengusaha konstruksi nasional (GAPENS).

Di Badan Pimpinan Pusat GAPENSI sendiri beliau telah aktif sejak 1983 dengan dipercaya sebagai Kepala Departemen Hubungan Instansi dan sebagai Wakil Sekretaris Jenderal 1984-1986. Kemudian berturut-turut posisi strategis ia emban dengan penuh dedikasi dimulai dengan menjabat Wakil Ketua Umum I pada 1986-1989 dan 1989-1992. Agus G. Kartasasmita kemudian dipercaya memimpin BPP GAPENSI selama empat periode sebagai Ketua Umum sejak 1992-1996, 1996-2000, 2000-2004, dan 2004-2008.

Pada MUNAS XII GAPENSI yang diselenggarakan pada 17 November 2008 di Bandung, Agus G. Kartasasmita duduk sebagai Ketua Dewan Pertimbangan GAPENSI Pusat Masa Bhakti tahun 2008 - 2012. Agus Kartasasmita menjabat sebagai Ketua Umum BPP GAPENSI selama 4 (empat) periode atau kurang lebih 16 (enam belas) tahun mulai MUNAS tahun 1992 - 2008. Atas dedikasinya tersebut, beliau dianugerahkan Tanda Penghargaan dan Tanda Jasa "Anugraha Bhakti Pratama" pada tanggal 17 Januari 2010 pada saat MUNASUS GAPENSI 2010 di Surabaya.

Pada tugas sebagai Ketua Umum GAPENSI pada 2008, Agus G. Kartasasmita menduduki jabatan sebagai Ketua Kehormatan BPP GAPENSI sebagai wujud penghargaan kepada mantan Ketua Badan Pengurus Pusat GAPENSI yang juga diharapkan dapat memberikan pengarahan dan tuntunan bagi penerusnya.

Saat ini, beliau masih aktif dan memiliki concern terhadap dunia pendidikan. Agus G. Kartasasmita sekarang mengabdikan sebagai Wakil Ketua Pembina SMA Dwiwarna Boarding School. Sekolah yang dirintis oleh sang kakak, Ginandjar Kartasasmita ini merupakan sekolah berasrama yang berjiwa kebangsaan dan bernapaskan Islam.

Sekolah yang didirikan pada 20 Juli 1998 yang berdiri di Parung, Bogor, Jawa Barat ini bertujuan untuk memajukan pemuda, khususnya pemuda Islam di Indonesia agar dapat meningkatkan kualitas kehidupan dan juga kualitas pendidikan yang bermuara pada kepribadian yang baik, beriman, bertakwa juga berilmu.

## RIWAYAT HIDUP SINGKAT **IR. H. SOEHARSOJO**

Soeharsojo dilahirkan di Purbalingga pada 18 Agustus 1947. Menghabiskan masa kecilnya di wilayah Pasar Boru, Jakarta dan menamatkan pendidikan SMA di SMA I Budi Utomo Jakarta, sosok yang telah aktif di GAPENSI sejak 1980-an ini kemudian melanjutkan kuliah di Universitas Diponegoro di Semarang dan lulus pada Tahun 1982.



Soeharsojo sejak kecil memang memiliki cita-cita untuk menjadi insinyur sipil. Tokoh yang menginspirasinya adalah Presiden Pertama Indonesia, Ir. Soekarno. Cita-cita itulah yang kemudian mendorongnya untuk mengambil pendidikan jurusan Teknik Sipil di Universitas Diponegoro.

Ia masih terkenang betul memori saat pertama kali menggarap proyek Bersama rekan senior dan junior membangun sekolah inpres (instruksi presiden) yang pada masa 1970-an menjadi program andalan pemerintah dalam memenuhi kebutuhan sarana pendidikan.

Setelah menamatkan tingginya, Soeharsojo muda merancang perusahaan PT Meta Altiva di Semarang. Menjabat sebagai Direktur

Utama sejak Tahun 1978 PT Meta Altiva masih eksis hingga hari ini. Selain itu, beliau juga aktif sebagai Komisaris Utama PT Sarona Ungaran Indah, Ungaran. Sedangkan di Jakarta, beliau juga duduk sebagai Komisaris PT. Putra Alvita Pratama sejak 1986. Di dunia kependidikan, beliau juga tercatat dipercaya sebagai Stat Ahli Rektor Bidang Hubungan Kelembagaan di Universitas Semarang pada 1999-2011. Hingga saat ini beliau juga masih aktif di Universitas Semarang Fakultas Teknik Sipil.

Pada 1980, Bapak H. Soeharsojo masuk ke dalam dunia keorganisasian bidang konstruksi setelah diajak bergabung oleh Bapak Wiloso Puspo Yudo yang merupakan Ketua BPD GAPENSI Jawa Tengah pertama. Mulai dari sekretaris, hingga jabatan strategis lainnya di dalam keorganisasian BPD GAPENSI Jawa Tengah ia emban. Aktivitas yang tinggi sebagai bagian dari GAPENSI mengantarkan langkah beliau untuk masuk ke dalam struktur BPP GAPENSI pada masa kepemimpinan Agus G. Kartasasmita. Keterlibatan yang makin intensif dengan BPP GAPENSI menempatkan beliau untuk terpilih menjadi Ketua Umum BPP GAPENSI periode 2008-2013. Pada masa kepemimpinannya, Monumen GAPENSI di Pandaan dibangun dan diresmikan.

Kontribusi beliau terhadap GAPENSI dan dunia konstruksi pada umumnya tidak bisa dibilang sedikit. Soeharsojo merupakan sosok yang terlibat dalam perumusan Daso Brata GAPENSI yang dikenal oleh seluruh anggota GAPENSI hingga saat ini.

Selain aktif sebagai pengurus GAPENSI, Ayah seorang putri dan seorang putra ini juga aktif di dalam organisasi-organisasi lainnya, di antaranya beliau dipercaya sebagai Ketua DPP REI Tahun 1986-1995, Anggota Badan Pertimbangan Organisasi (BPO) DPP REI Tahun 1999-sekarang. Ketua BPD HIPMI Jawa Tengah Tahun 1986-1989. Tahun 1996-sekarang sebagai Anggota Pleno Ikatan Alumni UNDIP (IKA UNDIP). Tahun 2012-sekarang sebagai Majelis Kehormatan DPP HPJI (Himpunan Pemerhati Jalan Indonesia).

Selain dikenal sebagai salah satu pendiri GAPENSI Jawa Tengah bersama Alm. Wiloso Puspo Yudo, beliau secara konsisten aktif membangun BPD GAPENSI Jawa Tengah dan BPP GAPENSI dengan mengisi jabatan sebagai Sekretaris Umum BPD GAPENSI Jawa Tengah (1980 - 1983), Sekretaris Tim Penyempurnaan Peraturan Dasar dan Peraturan Rumah Tangga GAPENSI (1983), Wakil Ketua I BPD Jawa Tengah (1988- 1991), Wakil Ketua Umum II BPP GAPENSI (1992-1996), Anggota Dewan Pertimbangan GAPENSI Pusat (1996 - 2000), Wakil Ketua Dewan Pertimbangan Pusat GAPENSI (2000- 2004), Wakil Ketua I Dewan Pertimbangan GAPENSI Pusat (2004-2008), Ketua Umum BPP GAPENSI Tahun 2008-2013.

Selain dikenal sebagai salah satu pendiri GAPENSI Jawa Tengah bersama Alm. Wiloso Puspo Yudo, beliau secara konsisten aktif membangun BPD GAPENSI Jawa Tengah dan BPP GAPENSI dengan mengisi jabatan sebagai Sekretaris Umum BPD GAPENSI Jawa Tengah (1980 - 1983), Sekretaris Tim Penyempurnaan Peraturan Dasar dan Peraturan Rumah

Tangga GAPENSI (1983), Wakil Ketua I BPD Jawa Tengah (1988-1991), Wakil Ketua Umum II BPP GAPENSI (1992-1996), Anggota Dewan Pertimbangan GAPENSI Pusat (1996 - 2000), Wakil Ketua Dewan Pertimbangan Pusat GAPENSI (2000-2004), Wakil Ketua I Dewan Pertimbangan GAPENSI Pusat (2004-2008), Ketua Umum BPP GAPENSI Tahun 2008-2013.

Berkat jasa dan dedikasi yang diberikannya, beliau dianugerahkan Tonda Penghargaan dan Tonda Jaso "Anugraha Bhakti Madya" pada saat MUKERNAS GAPENSI diselenggarakan di Hotel Indonesia - Jakarta Tahun 1998 melalui Keputusan BPP GAPENSI No.057/SK/BPP/1998 tanggal 14 Agustus 1998.

Di jajaran Partai Golongan Karya sebagai Wakil Benda hara Umum Bidang Insfrastruktur Transportasi DPP Partai GOLKAR Tahun 2010-2015. Tahun 2011-sekarang sebagai Dewan Pengawas LPJKN (Lembaga Pengembangan Jaso Konstruksi Nasional). Ketua Umum Jakarta Property Club, Jakarta Tahun 2011-sekarang dan sebagai Ketua KGC (Kadin Indonesia Golf) Tahun 2009-sekarang.

Soeharsojo mengabdikan jiwa dan raga sepenuhnya kepada tanah air. Ia membuktikan dedikasinya dengan aktif di DPRD/DPR-RI sejak Tahun 1987. Sebagai anggota DPRD Propinsi Jawa Tengah Tahun 1987-1992. Anggota MPR-RI Tahun 1992-1997. Anggota DPR/MPR-RI Tahun 1997-1999, 1999-2004, dan 2004-2009.

## RIWAYAT HIDUP SINGKAT **ISKANDAR Z. HARTAWI**

Iskandar Zulkarnain Hartawi lahir pada 12 Oktober 1954. Beliau mulai terjun ke dunia kontraktor sejak 1980 dengan mendirikan perusahaan yang bergerak di bidang konstruksi. Bertekad bulat untuk mengembangkan usaha tanpa bantuan orang tua, mengantarkan Iskandar Z. Hartawi langsung berkenalan dengan GAPENSI yang saat itu merupakan satu-satunya organisasi perusahaan konstruksi di tanah air. Tidak butuh waktu lama, ketertarikannya terhadap dunia keorganisasian membawanya dipercaya menduduki jabatan Wakil Ketua BPC GAPENSI Lampung Utara.



Konsistensinya sebagai pengurus, mengantarkan beliau menduduki jabatan Ketua BPC GAPENSI Lampung Utara selama tiga periode. Prestasi dan kinerjanya yang dianggap mumpuni mengantarkan kakek tiga cucu ini mendapatkan dukungan banyak pihak saat maju pada pencalonan Ketua Umum BPD Lampung. Terpilih sebagai Ketua Umum BPD Lampung, beliau menuntaskan masa bakti dua periode membangun organisasi daerah.

Pada 2014, beliau terpilih sebagai Ketua Umum BPP GAPENSI pada Munas yang berlangsung di Bali. Menuntaskan periode pertama, beliau kembali terpilih untuk periode kedua yang akan berlangsung hingga 2024 mendatang. Kontestasi pemilihan ketua Umum, di cabang, daerah maupun pusat memberikan pengalaman yang begitu berharga untuk beliau. Suasana kekeluargaan yang kental tetap terjaga setelah pemilihan rampung. Tidak ada yang berkubu, dan memiliki fokus yang sama untuk membawa perkembangan organisasi ke arah yang lebih baik.

Sama halnya seperti saat ia mengelola perusahaan, Iskandar Z. Hartawi dikenal sebagai sosok yang memiliki totalitas terhadap organisasi. Hal ini dibuktikannya dengan upaya terus mengembangkan GAPENSI ke seluruh provinsi di Indonesia. Pemekaran wilayah Kalimantan Utara dari Kalimantan Timur terjadi pada periode kepemimpinannya. Bergerak cepat, beliau terjun langsung dan berkunjung ke provinsi baru tersebut demi memastikan eksistensi GAPENSI di wilayah tersebut.

Beliau juga merupakan sosok yang aktif membangun komunikasi dengan berbagai pihak termasuk dengan pemerintah. GAPENSI secara konsisten menjaga komunikasi dengan pemerintah dalam upaya menghadapi dinamika perubahan peraturan dan kebijakan pemerintah. Kala LPJK lahir, beliau berupaya agar GAPENSI memiliki wakil di setiap tingkatan mulai dari LPJKD hingga LPJKN.

Di bawah kepemimpinannya, GAPENSI juga menghadapi tantangan selain perubahan peraturan, yaitu digitalisasi. Menghadapi hal tersebut, beliau menginstruksikan agar GAPENSI bisa lebih luwes dan adaptif agar dapat secara konsisten memberikan pelayanan maksimal bagi anggota-anggotanya.

GAPENSI era Iskandar Z. Hartawi juga saat ini telah memiliki LSP dan LSBU yang diharapkan bisa secara konsisten memberikan pelayanan pada anggotanya melalui program-program yang kekinian dan valid sesuai dengan peraturan yang berlaku. Hal ini juga dielaborasi dengan penggunaan perangkat yang mengarah kepada digitalisasi sehingga GAPENSI bisa terus mempertahankan kualitas pelayanan dan SDM di saat yang bersamaan.

## PROFIL SINGKAT

### **ANDI RUKMAN NURDIN KARUMPA**

Andi Rukman Nurdin Karumpa, lahir pada 20 September 1965 di Enrekang, Sulawesi Selatan, adalah figur penting dalam organisasi GAPENSI. Mengawali kariernya di Tanah Papua, Andi Rukman membantu usaha keluarga yang terlibat dalam pembangunan infrastruktur di wilayah tersebut.



Pengalaman praktisnya dalam industri konstruksi di Papua menumbuhkan kecintaannya terhadap dunia konstruksi, yang kemudian membawanya mengenal dan bergabung dengan GAPENSI pada tahun 1993.

Perjalanan karier Andi Rukman di GAPENSI dimulai dari tingkat cabang dan berkembang hingga ke tingkat pusat. Ia pernah menjabat sebagai Ketua Badan Sertifikasi Asosiasi (BSA) di BPD GAPENSI Papua dan Sekretaris Umum Badan Asosiasi Daerah Papua. Selain itu, ia juga aktif dalam organisasi HIMPI Papua dan pernah menjabat sebagai Ketua Umum HIPMI periode 2002-2004.

Pada tahun 2008, Andi Rukman pindah ke Jakarta dan mulai berperan dalam kepengurusan pusat BPP GAPENSI. Salah satu tugas penting yang diembannya adalah menyelesaikan persoalan di BPD GAPENSI Sumatra Selatan, yang berhasil dilakukannya dengan pendekatan yang penuh kesabaran dan niat baik.

Andi Rukman kemudian dipercaya sebagai Sekretaris Jenderal BPP GAPENSI pada masa kepemimpinan H. Iskandar Z. Hartawi selama 2 periode dari 2014 hingga 2024. Dalam peran ini, ia terus berkontribusi untuk kemajuan GAPENSI dengan berbagai upaya adaptasi terhadap perubahan sistem dan digitalisasi dalam industri konstruksi.

Pada MUNAS ke XV GAPENSI tanggal 5 Juni 2024 bertempat di Hotel Bidakara, Andi Rukman terpilih menjadi Ketua Umum BPP GAPENSI masa bakti 2024-2029, dengan membawa visi untuk memajukan organisasi dan anggotanya dalam menghadapi tantangan masa depan dengan membangun kemitraan yang strategis dengan Pemerintah.



**SUSUNAN PENGURUS BPP GAPENSI  
MASA BAKTI TAHUN 2024 - 2029  
HASIL MUNAS XV GAPENSI  
TANGGAL 5-7 JUNI 2024 DI JAKARTA**

## LAMPIRAN I

### BERITA ACARA PENYUSUNAN DAN PENETAPAN PERSONALIA PENASEHAT, KETUA KEHORMATAN DAN PENGAWAS BADAN PENGURUS PUSAT GAPENSI MASA BAKTI TAHUN 2024 – 2029

#### I. Penasehat GAPENSI Tingkat Pusat :

- **Ketua Umum Kamar Dagang dan Industri (KADIN) Indonesia**
- **Ketua Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi (LPJK) Kementerian PUPR**

#### II. Ketua Kehormatan GAPENSI Tingkat Pusat :

1. Dr. Ir. H. Agus Kartasasmita, MT. M.Sc
2. Ir. H. Soeharsojo

#### III. Pengawas GAPENSI Tingkat Pusat :

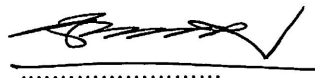
- Ketua : H. Iskandar Z. Hartawi
- Wakil Ketua I : John Piter Nainggolan
- Wakil Ketua II : Mulyadi Jayabaya
- Wakil Ketua III : Zulkarnaen Arief
- Sekretaris : Romzi Abdat
- Wakil Sekretaris : Dr. Hj. Rosiyati MH. Thamrin, SE.,MM.
- Anggota : 1. H. Erwin Aksa
2. H. Andi Iwan Darmawan Aras, SE.,MSi.
3. H. Muhidin Mohamad Said, S.E., M.B.A
4. Drs. H. Rusli Habibie, M.A.P.
5. Andi Amar Ma'ruf Sulaiman, SE.
6. Drs. H. Hermansyah
7. Sukendro Darmanto
8. Gerda Sumampouw Paat
9. Ir. Sentot Setiabudi
10. Ir. H. Khaidir Ritonga
11. Ir. Herdian Koesnadi

Ditetapkan di : **JAKARTA**  
Pada tanggal : **6 JUNI 2024**

**MUSYAWARAH NASIONAL XV  
GABUNGAN PELAKSANA KONSTRUKSI NASIONAL INDONESIA**

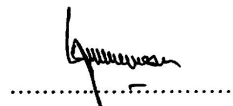
**Team Formatur**

1. Ketua Formatur : **(Andi Rukman N Karumpa, SE)**



.....

2. Anggota : **(Gibson Nainggolan)**



.....

3. Anggota : **(Ir. Bambang Rahmadi)**



.....

## LAMPIRAN II

### BERITA ACARA PENYUSUNAN DAN PENETAPAN PERSONALIA BADAN PENGURUS PUSAT GABUNGAN PELAKSANA KONSTRUKSI NASIONAL INDONESIA MASA BAKTI TAHUN 2024 – 2029

#### I. BADAN PENGURUS HARIAN :

- |                                   |                                     |
|-----------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Ketua Umum                     | : Andi Rukman N. Karumpa,SE         |
| 2. Wakil Ketua Umum I             | : Achmad Hanafiah,                  |
| 3. Wakil Ketua Umum II            | : Ir. Bambang Rahmadi               |
| 4. Wakil Ketua Umum III           | : Dr. Ir. Bambang Esti Marsono,MM.  |
| 5. Wakil Ketua Umum IV            | : H. Faurani, SE, MBA.              |
| 6. Wakil Ketua Umum V             | : Ir. Ruslan Rivai,MM               |
| 7. Wakil Ketua Umum VI            | : Ir. Indradjaya Manopol, MT.       |
| 8. Wakil Ketua Umum VII           | : Dr. Ir. Hardy Benry Simbolon,MMA. |
| 9. Wakil Ketua Umum VIII          | : Dr. Erik Irawan Suganda           |
| 10. Wakil Ketua Umum IX           | : Almer Faiq Rusydi, SE.            |
| 11. Wakil Ketua Umum X            | : Umar A. Lessy, SP, MM.            |
| 12. Wakil Ketua Umum XI           | : Amiri Aripin                      |
| 13. Wakil Ketua Umum XII          | : Dr. Diding S Anwar, FMII          |
| 14. Wakil Ketua Umum XIII         | : Nikson Silalahi                   |
| 15. Wakil Ketua Umum XIV          | : Togi Sinulingga, SH.              |
| 16. Wakil Ketua Umum XV           | : Elvi Fadilah                      |
| 17. Wakil Ketua Umum XVI          | : Rudi Rakian                       |
| 18. Sekretaris Jenderal           | : Laode Safiul Akbar                |
| 19. Wakil Sekretaris Jenderal I   | : Radinal Efendy, ST.               |
| 20. Wakil Sekretaris Jenderal II  | : Musa Kadzim Anwar                 |
| 21. Wakil Sekretaris Jenderal III | : Errika Ferdinata,.,ST.,MM         |
| 22. Wakil Sekretaris Jenderal IV  | : Budi Harta Winata                 |
| 23. Wakil Sekretaris Jenderal V   | : H. Bambang Hariadi,SE.,ST.,MM     |
| 24. Bendahara Umum                | : Ken Pangestu                      |
| 25. Wakil Bendahara Umum I        | : Nabil Jayabaya                    |
| 26. Wakil Bendahara Umum II       | : Andi Indra Hardiansyah R.         |
| 27. Wakil Bendahara Umum III      | : H. Fahrrozzi, ST.                 |
| 28. Wakil Bendahara Umum IV       | : Hj. Meisy Lelianasari, SE         |
| 29. Wakil Bendahara Umum V        | : Hardini Puspasari, S.Sos, M.Si.   |



## II. KETUA-KETUA KOMPARTEMEN :

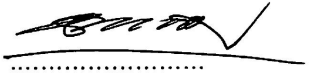
- |  |                                |
|--|--------------------------------|
| 30. Komp. Perencanaan Organisasi                       | : Ir. Asep Chandra             |
| 31. Komp. <u>Ketatalaksanaan Organisasi</u>            | : Harmen Saputra               |
| 32. Komp. <u>Sistem Monitoring Organisasi (KPI)</u>    | : M. Muqarrabin Ari, ST., MT   |
| 33. Komp. <u>Evaluasi Kinerja Organisasi</u>           | : Husniaty Rusdi               |
| 34. Komp. <u>Pencatatan Aset Organisasi</u>            | : Angga Permata Mebyanto, SH.  |
| 35. Komp. <u>Sumber Daya Manusia</u>                   | : Meliyawati                   |
| 36. Komp. Humas & Kepedulian Sosial                    | : Chandra Kelvin               |
| 37. Komp. Komunikasi dan Publikasi Organisasi          | : Ahmad Ridwan Dalimunthe      |
| 38. Komp. Kerjasama Rantai Pasok                       | : Abdul Haris Mogot, ST.       |
| 39. Komp. Kerjasama Antar Lembaga/Kementerian          | : Andi Nur Hidayah             |
| 40. Komp. Pengembangan Big Data Jasa Konstruksi        | : Muhammad Ilham R.            |
| 41. Komp. <u>Sistem Informasi Organisasi</u>           | : Firdaus Istiriyanto, Amd.    |
| 42. Komp. Advokasi dan Bantuan Hukum                   | : Akhmad Hidayatullah SH.MH    |
| 43. Komp. Mediasi dan Arbitrase                        | : Ir. Ketut Ray Mahajoni, SH.  |
| 44. Komp. Pengawas Kepatuhan Anggota                   | : Edward P. Napitupulu         |
| 45. Komp. Penegakan Kode Etik Organisasi               | : Lalu Suherman Hidayat, SH    |
| 46. Komp. Pembinaan KSO                                | : Laja Putra Nusmo Lopian      |
| 47. Komp. Akses Informasi Pasar Konstruksi             | : Muhammad Arief Achmad        |
| 48. Komp. Peningkatan Usaha Jasa Konstruksi            | : Novel Hilaby                 |
| 49. Komp. Pembinaan Usaha Asing                        | : Mirza Levi                   |
| 50. Komp. Pembinaan Sistem Manajemen Mutu              | : Asri Handayani               |
| 51. Komp. Pembinaan Sistem Anti Penyipuan              | : Susi Rai                     |
| 52. Komp. Akses Lembaga Penjaminan Proyek              | : Mochammad Novansyah          |
| 53. Komp. Akses Kredit Dan Lembaga Keuangan            | : Taufiq Muchrim               |
| 54. Komp. Pengembangan Kapasitas Lokal                 | : Saiful Chaniago, SE.         |
| 55. Komp. Pembangunan Desa Berkelanjutan               | : Dr. Surtawijaya, S.Pd., M.Si |
| 56. Komp. Pendidikan-Pelatihan SDM Konstruksi          | : Arwin Syahputra.             |
| 57. Komp. Bantuan Penyediaan TKK Untuk BU              | : Hepi Prima Utama             |
| 58. Komp. Teknologi BIM dan Digitalisasi               | : Ravi Firmansyah, ST.         |
| 59. Komp. Teknologi Inovatif                           | : Fahrullah                    |
| 60. Komp. Kebijakan dan Sertifikasi Lingkungan         | : H. Anwar Malaka              |
| 61. Komp. Pengelolaan Sumber Daya dan Efisiensi Energi | : M. Reza Revaldy, SM.         |

Ditetapkan di : JAKARTA  
Pada tanggal : 6 JUNI 2024

**MUSYAWARAH NASIONAL XV  
GABUNGAN PELAKSANA KONSTRUKSI NASIONAL INDONESIA**

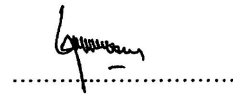
**Team Formatur**

1. Ketua Formatur : **(Andi Rukman N Karumpa, SE)**



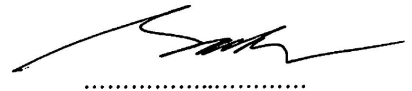
.....

2. Anggota : **(Gibson Nainggolan)**



.....

3. Anggota : **(Ir. Bambang Rahmadi)**



.....



# Galeri Kegiatan Munas GAPENSI









# DAFTAR PUSTAKA

Barton, Greg (2002). *Abdurrahman Wahid: Muslim Democrat, Indonesian President*. Singapore: UNSW Press. hlm. 327. ISBN 0-86840-405-5.

Calista, Fariza (2024-02-07). "Biografi dan Profil Lengkap Joko Widodo (Jokowi) - Presiden Republik Indonesia Ke-7". *Info Biografi (dalam bahasa Inggris)*. Diakses tanggal 2024-03-21.

Elson, R.E., 2009. *The idea of Indonesia*. Penerbit Serambi.

Fawzia, D., Noor, F., Bhakti, I.N., Gayatri, I.H., Nurdin, N., Haris, S. and Raharjo, W., 4.1. *Transisi Politik Pasca Soeharto*.

Garda Maeswara, (2009), *Biografi Politik Susilo Bambang Yudhoyono*, Penerbit Narasi, ISBN 978-979-16817-5-9.

Habibie, B.J., 2010. *Habibie & Ainun*. THC Mandiri.

Ihsanuddin (24 Mei 2016). Gatra, Sandro, ed. "Megawati Dapat Gelar Doktor "Honoris Causa", Kuliah di Unpad Diliburkan". *Kompas.com*. *Kompas.com*.

Diarsipkan dari versi asli tanggal 2017-08-17. Diakses tanggal 23 Juli 2017.

Ini 7 Julukan Presiden Indonesia, Dari Soekarno Sampai Jokowi : Okezone Edukasi. [edukasi.okezone.com/](http://edukasi.okezone.com/). 28 November 2022. Diarsipkan dari versi asli tanggal 23 April 2023.

Jokowi chasing \$196b to fund 5-year infrastructure plan. *The Straits Times*. 27 January 2018. Diarsipkan dari versi asli tanggal 1 February 2018. Diakses tanggal 22 April 2018.

Megawati Soekarnoputri. LHKPN. Diarsipkan dari versi asli tanggal 2022-04-07. Diakses tanggal 2020-12-27.

[news.bbc.co.uk](http://news.bbc.co.uk) New era as Susilo Bambang Yudhoyono takes office Diarsipkan 2011-05-13 di Wayback Machine. (diakses pada 24 Juli 2010)

Oxford Business Group, (2007), The report: Emerging Indonesia, Oxford Business Group, ISBN 978-1-902339-64-1.

Ratnawati, T., 2017. POLITICAL REFORM IN INDONESIA AFTER SOEHARTO. Masyarakat Indonesia, 36(2)

Richardson, Michael (12 November 1999). "Wahid's Move on Trade Stirs Up Nationalism Among Muslims". The New York Times. Diarsipkan dari versi asli tanggal 21 September 2011. Diakses tanggal 25 June 2009.

Supriyadi, H., 2018. Gaya Kepemimpinan Presiden Indonesia. Jurnal Agregasi: Aksi Reformasi Government dalam Demokrasi, 6(2)

Suryo B. Sulistyono. 1999. "Kebijakan ekonominya mengandalkan kekuatan pasar", dalam Badaruddin et.al. Kepemimpinan BJ. Habibie. Visi, Misi, dan Strategi, Jakarta: Yayasan Bina Profesi dan Wirausaha

Seely, Megan (6 August 2019). Fight Like a Girl, Second Edition: How to Be a Fearless Feminist (dalam bahasa Inggris). NYU Press. hlm. 121. ISBN 978-1-4798-7731-7.

Sejarah Partai Demokrat – DPD Partai Demokrat D.I. Yogyakarta. Diarsipkan dari versi asli tanggal 2021-02-08. Diakses tanggal 2021-02-14.

Proyek Pembangunan MRT Jakarta Resmi Dimulai. VOA Indonesia. 10 Oktober 2013. Diarsipkan dari versi asli tanggal 2014-03-17. Diakses tanggal 15 Maret 2014.

Qurtuby, Sumanto. "Gus Dur, Tionghoa, Indonesia". Merdeka.com. Suara Merdeka. Diarsipkan dari versi asli tanggal 2008-02-17. Diakses tanggal 19 Juni 2008.

Salna, Kalris (26 January 2018). "Indonesia Needs \$157 Billion for Infrastructure Plan". Bloomberg. Diarsipkan dari versi asli tanggal 26 January 2018. Diakses tanggal 18 July 2018.

## Referensi Media Online

<https://www.constructionplusasia.com/id/fakta-konstruksi-gelora-bung-karno/>  
[https://esi.kemdikbud.go.id/wiki/Kompleks\\_Gelora\\_Bung\\_Karno](https://esi.kemdikbud.go.id/wiki/Kompleks_Gelora_Bung_Karno)  
[https://esi.kemdikbud.go.id/wiki/Hotel\\_Indonesia](https://esi.kemdikbud.go.id/wiki/Hotel_Indonesia)  
<https://www.constructionplusasia.com/id/fakta-konstruksi-jembatan-semanggi/>  
<https://www.constructionplusasia.com/id/fakta-konstruksi-monumen-nasional/>  
<https://nasional.okezone.com/amp/2023/12/05/337/2933081/inilah-sejarah-dan-asal-usul-tol-jagorawi-pencetus-tol-pertama-di-indonesia?page=2>  
<https://www.kompas.com/stori/read/2021/09/11/120000079/mengapa-soeharto-disebut-bapak-pembangunan?page=all>  
<https://riaupos.jawapos.com/feature/2253514696/sang-legenda-yang-penuh-kenangan?>  
<https://www-jatimnetwork-com.cdn.ampproject.org/v/s/www.jatimnetwork.com/ragam/amp/4310672767/dibangun-1975-bendungan-unik-di-jawa-timur-ini-punya-ratusan-batu-mirip-tumpukan-nisan-lokasinya?>  
<https://bisnis.tempo.co/read/1851803/39-tahun-bandara-soekarno-hatta-akhiri-masa-kejayaan-bandara-kemayoran-arsitek-bandara-charles-de-gaulle-paris>  
<https://dephub.go.id/post/read/PEMBANGUNAN-BANDAR-UDARA-KUALANAMU-DIMULAI746>

---





## **GAPENSI DALAM LINTASAN SEJARAH PEMBANGUNAN KONSTRUKSI DAN INFRASTRUKTUR DI INDONESIA**

Menjadi organisasi yang telah berdiri sejak lama, menjadi mitra pemerintah dalam setiap periode waktu, GAPENSI telah menjadi tonggak sejarah kesadaran pelaku usaha untuk berserikat dan berkumpul dalam mencapai tujuan bersama yakni sebesar-besarnya kepentingan masyarakat. GAPENSI telah tumbuh dan berkembang mengikuti era, bersinergi bersama pemerintah dalam menciptakan suatu komunikasi yang baik demi kemajuan bangsa.

***Menteri Pekerjaan Umum & Perumahan Rakyat  
Dr. Ir. M. Basuki Hadimuljono, M. Sc.***

Kami berharap GAPENSI terus bersinergi dengan Ditjen Bina Konstruksi untuk dapat mendukung pemerintah demi mewujudkan kesejahteraan masyarakat melalui pembangunan-pembangunan strategis nasional yang diharapkan juga dapat mendorong perkembangan industri konstruksi ke arah yang lebih baik dari berbagai segi.

***Direktur Jenderal Bina Konstruksi, Kementerian PUPR  
Ir. Rachman Arief Dienaputra M.Eng.***

Kami berharap para pelaku usaha konstruksi di Indonesia dapat semakin tumbuh berkembang menjadi perusahaan-perusahaan yang sehat dan kuat yang bukan hanya menjadi pelaku usaha lokal tapi juga di pasar internasional. Tentu ini menjadi tantangan tersendiri bagi GAPENSI ke depan. GAPENSI sebagai salah satu mitra Pemerintah akan terus berupaya menjadi mitra yang terbaik dalam menyelenggarakan kegiatan pembangunan di bidang konstruksi dan infrastruktur. Terlebih bangsa kita yang sedang membangun ini masih sangat membutuhkan kontribusi dari pelaku jasa konstruksi.

***Ketua Kehormatan BPP GAPENSI (2024 – 2029)  
Dr. Ir. H. Agus G. Kartasasmita, MT. M. Sc***

Memasuki usia 65 tahun, GAPENSI diharapkan keberadaannya semakin relevan baik bagi negara, masyarakat serta bagi anggota GAPENSI di seluruh Indonesia. GAPENSI merupakan organisasi yang memiliki struktur organisasi di tingkat provinsi dan tingkat kabupaten/kota. Tentunya ke depan di harapkan GAPENSI dapat terus melahirkan karya-karya besar dan monumental di bidang konstruksi dan infrastruktur di seluruh wilayah Indonesia.

***Ketua Pengawas BPP GAPENSI (2024 - 2029)  
H. Iskandar Z. Hartawi***



**GAPENSI**

**GAPENSI** adalah Asosiasi Jasa Konstruksi Nasional, didirikan di Tretes Provinsi Jawa Timur pada tanggal 8 Januari 1959, merupakan Asosiasi Jasa Konstruksi tertua dan terbesar di Indonesia. **GAPENSI** juga adalah Anggota Luar Biasa Kamar Dagang dan Industri Indonesia. Pada akhir tahun 2020 anggota **GAPENSI** sebanyak 26.472 perusahaan kontraktor, terdiri dari golongan kecil, menengah, besar dan spesialis yang terbesar di seluruh Indonesia di 34 Provinsi dan 473 Kabupaten/Kota.