



## **Efektivitas Perlindungan Hukum terhadap Pembangunan Infrastruktur dalam Mendukung Industri Strategis untuk Kesejahteraan Nasional**

**Undrizon<sup>1</sup>, Yuhelson<sup>2</sup>, Dedy Ardian Prasetyo<sup>3</sup>**

Universitas Jayabaya Jakarta, Indonesia

Email: [undrizon07@gmail.com](mailto:undrizon07@gmail.com), [yuhels@yahoo.com](mailto:yuhels@yahoo.com), [deape.prasetyo@gmail.com](mailto:deape.prasetyo@gmail.com)

### **Abstrak**

Pertanyaan yang cukup penting tentang pembangunan infrastruktur ialah bagaimana agar fasilitas dalam memajukan ekonomi nasional selalu dapat mendukung tumbuh-kembang daya saing bisnis dalam mewujudkan pemenuhan kebutuhan masyarakat (hajat hidup orang banyak), bangsa, dan negara. Apabila Infrastruktur Nasional masih lemah tentunya akan mempengaruhi laju pertumbuhan ekonomi dan daya saing ekonomi domestik. Karena ia akan mengoreksi secara signifikan terhadap efisiensi serta produktivitas di berbagai sektor bisnis terkait, antara lain beban biaya logistik yang tinggi, sehingga berimbas pada rendahnya kemampuan distribusi barang dan jasa bagi pemenuhan kepentingan umum. Jenis penelitian ini adalah yuridis normatif, dan lebih dominan menggunakan pendekatan deduktif kualitatif deskriptif analitis. Penelitian ini menggunakan Data Sekunder yang diperkuat dari Bahan Hukum yang bersifat Primer, Sekunder, dan Tertier, yakni UUD Tahun 1945, KUHP, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 1999 yang telah diubah dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi, serta berbagai pemikiran konseptualitas dari para ahli di bidangnya. Hasil penelitian adalah pembangunan nasional tetap membutuhkan kesadaran penuh bagi para pengambil keputusan dan kebijakan terkait agar tidak tersesat, terjebak, dan tetaplah bertindak atas dasar berbagai prinsip keadilan serta normatif hukum dengan menempatkan nilai-nilai yang luhur (kepatutan), itikad-baik, *properly discretion*, rasionalitas yang konstruktif, kreativitas serta inovasi yang produktif, terkait dengan segala dimensi kehidupan berbangsa dan bernegara dalam tatanan NKRI. Sedangkan Kesimpulan yang didapat dari penelitian ini adalah konstruksi Infrastruktur mestinya mampu memperkuat karakter dan menjadi cerminan kemajuan peradaban serta budaya yang luhur bangsa dan negara Republik Indonesia. Bahwa, konflik kepentingan harus diselesaikan menurut hukum secara tepat, agar mampu menghindari konflik horizontal maupun kekerasan struktural.

**Kata Kunci:** Perlindungan Hukum, Pembangunan Infrastruktur, Industri Strategis

### **Abstract**

*An important question about infrastructure development is how to make facilities in advancing the national economy always able to support the growth and development of business competitiveness in realizing the fulfillment of the needs of the community (the livelihood of many people), the nation, and the state. If the National Infrastructure is still weak, it will certainly affect the rate of economic growth and domestic economic competitiveness. Because it will significantly correct the efficiency and productivity in various related business sectors, including the burden of high logistics costs, so that it has an impact on the low ability to distribute goods and services for the fulfillment of the public interest. This type of research is normative juridical, and more predominantly uses a qualitative deductive, descriptive, analytical, and analytical approach. This research uses Secondary Data that is strengthened from Primary, Secondary, and Tertiary Legal Materials, namely the 1945 Constitution, the Criminal Code, Law of the Republic of Indonesia Number 18 of 1999 which has been amended by Law of the Republic of Indonesia Number 2 of 2017 concerning Construction Services, as well as various conceptual thoughts from experts in their fields. The results of the research are that national development still requires full awareness for decision-makers and related policies so that they do not get lost, get trapped, and continue to act on the basis of various principles of justice and legal normatives by placing noble values (propriety), good intentions, proper discretion, constructive rationality, creativity and productive innovation, related to all dimensions of the life of the nation and state in the order HOMELAND.*

---

*Meanwhile, the conclusion obtained from this study is that infrastructure construction should be able to strengthen the character and become a reflection of the progress of civilization and the noble culture of the nation and state of the Republic of Indonesia. That conflicts of interest must be resolved according to the law appropriately, in order to be able to avoid horizontal conflicts and structural violence.*

*Keywords: Legal Protection, Infrastructure Development, Strategic Industries*

## **PENDAHULUAN**

Betapa dengan kekuatan dana dalam suatu pola kolaborasi investasi yang sangat besar potensinya telah mampu mengoreksi secara tajam terkait dengan keberadaan ‘‘habitat kehidupan’’ serta kepentingan publik (hajat hidup orang banyak) yang semestinya bisa dikalkulasi secara keilmuan tentang rancang-bangun (*engineering*) terkait dengan aspek sosio-ekonomi, etika, dan estetika. Pola tindakan yang sangat antusias dilakukan oleh sektor swasta dalam upaya pembangunan perumahan, kemajuan properti, perkembangan pasar modern, penambahan jalan, jalan tol, kereta api, komunikasi dan informasi, listerik, migas, dan seterusnya. Karena itu, baik rencana dan proses produk kerja konstruksi dengan alasan apapun, harus tetap membutuhkan kesadaran atas kolektivitas karakter serta kondisi faktual dalam kehidupan yang telah hidup dan berkembang di tanah air. Sehingga pelaksana kerja konstruksi infrastruktur harus senantiasa memperhatikan prinsip maupun normatif hukum dan/atau nilai-nilai luhur yang telah ada dalam gugus kehidupan bangsa di NKRI.

Oleh karena itu, dibutuhkan Payung Hukum yang berkeadilan, agar kiranya dapat menjadi landasan yuridis, dalam penyelenggaraan konstruksi infrastruktur nasional maupun daerah, yaitu Undang Undang Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi, sebagaimana telah direvisi dengan disahkannya Undang Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi. Singkatnya, bahwa regulasi yang telah ada kiranya bisa menjadi kerangka terhadap proses mendapatkan solusi yang berkeadilan menurut hukum. Oleh sebab itu, perlindungan hukum dalam pembangunan infrastruktur sebagai aspek strategis dalam mendukung dinamika kemajuan ekonomi, khususnya sebagai bagian dari sektor industri strategis (Meyerhof Salama 2021); (Iskandar 2020); (Sutrisna 2021).

Itu sebabnya, kemampuan dalam mengatasi berbagai kendala atau masalah selama pelaksanaan kerja konstruksi infrastruktur, baik dari segi keahlian, pengadaan barang dan jasa, keuangan dan/atau anggaran, tindak pidana korupsi (Tipikor) dan pencucian uang (*money laundering*), krisis lingkungan hidup, pro dan kontra antar anggota masyarakat, warga bangsa dan/atau publik sehubungan dengan berbagai bentuk skema kerja Mega Proyek Konstruksi sebagai kebanggaan nasional dan daerah (*the national proudly*), serta sebagai upaya pemenuhan kebutuhan dan kepentingan strategis nasional, fasilitas vital publik, instalasi hankam, dan seterusnya. Segala aktivitas kerja konstruksi atau lingkup pelaksanaannya haruslah dapat dijamin kepastiannya menurut hukum yang berlaku dan mengikat.

Melalui efektivitas penegakan Hukum Konstruksi tentunya dapat menertibkan dan memberikan kepastian hukum dalam penyelenggaraan konstruksi infrastruktur nasional maupun daerah sebagai satu kesatuan yang utuh menurut hukum positif tersebut (PRIYONO 2023). Hukum Konstruksi juga harus dapat menempati posisi sebagai ukuran normatif dalam mengantisipasi berbagai eksekusi atau dampak serta hal-hal yang tidak diinginkan yang merugikan berbagai pihak sehubungan dengan pelaksanaan kerja konstruksi dalam arti luas. Sehingga kalau unsur-unsur pelanggaran hukum konstruksi telah terpenuhi atas suatu pelaksanaan Skema Kerja Proyek Konstruksi, maka itu harus dapat dipertanggungjawabkan menurut hukum yang berlaku dan mengikat tersebut (*legal and binding*) (Tjandra and SH 2023).

Serangkaian aktivitas pembangunan nasional dan daerah secara berkelanjutan sangat menentukan

tingkat kemakmuran yang berkeadilan tersebut (Yusrie et al. 2021). Karena itu, mewujudkan ragam konstruksi infrastruktur yang baik sangat dibutuhkan oleh publik tentunya akan sangat berpotensi menunjang perkembangan serta terpenuhinya segenap kebutuhan dalam perikehidupan sebagai bangsa dan negara. Hal itu, sudah seharusnya pula berbanding lurus dengan intensitas kemajuan di bidang Industri Strategis yang ditopang oleh regulasi yang berkeadilan dan visioner, khususnya terkait upaya menyikapi dinamika pada sektor Pelaksanaan Kerja dan Produk Jasa Konstruksi. Sehingga terlihat jelas, bahwa sektor konstruksi menjadi aspek yang penting atau urgensif dalam merekonstruksi ruang-ruang fisik kehidupan pada suatu bangsa dan negara.

Itu sebabnya, dibutuhkan suatu kapasitas pengaturan hukum melalui struktur normatif hukum yang visioner serta mampu menjadi solusi terhadap problematika terkait upaya-upaya menyediakan berbagai fasilitas ruang-ruang fisik dalam menunjang kemajuan perikehidupan nasional. Sekaligus, untuk menjawab problematika yang kompleks terkait keberadaan Konstruksi Infrastruktur, baik menurut dimensi kehidupan sosial, ekonomi, politik, dan kepentingan strategis negara dalam bidang pertahanan dan keamanan, serta Pemajuan Kebudayaan Nasional.

Maka itu, hukum di bidang konstruksi harus selalu diperkuat sebagai bentuk upaya dalam menyikapi kecenderungan kemajuan peradaban konstruksi infrastruktur yang seringkali luput dari kesadaran tentang perlunya tertib hukum dalam penyelenggaraan pembangunan infrastruktur. Sebagaimana ketentuan pada Pasal 3 huruf a. memberikan arah pertumbuhan dan perkembangan jasa konstruksi untuk mewujudkan struktur usaha yang kokoh, handal, berdaya saing tinggi, dan hasil pekerjaan konstruksi yang berkualitas. Huruf b. mewujudkan tertib penyelenggaraan pekerjaan konstruksi yang menjamin kesetaraan kedudukan antara pengguna jasa dan penyedia jasa dalam hak dan kewajiban, serta meningkatkan kepatuhan pada ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Dan, huruf c. mewujudkan peningkatan peran masyarakat di bidang jasa konstruksi.

## **METODE PENELITIAN**

Jenis penelitian ini adalah yuridis normatif, dan lebih dominan menggunakan pendekatan deduktif kualitatif deskriptif analitis. Penelitian ini menggunakan Data Sekunder yang diperkuat dari Bahan Hukum yang bersifat Primer, Sekunder, dan Tertier, yakni UUD Tahun 1945, KUHP, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 1999 yang telah diubah dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi, serta berbagai pemikiran konsepsionalitas dari para Ahli di Bidanganya.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Implementasi Pengaturan Konstruksi Infrastruktur Pengaruhnya Pada Kemajuan Industri Strategis Menurut Hukum Positif Yang Berlaku**

Selama ini diskursus tentang konstruksi infrastruktur dan arsitektural masih berputar-putar pada teori atas dasar pandangan positivistis, yang melihat arsitektur sebagai kenyataan empiris. Ada sebagian teori yang bersifat subyektif (*manifesto*) mengandung sifat-sifat emansipatoris, sebagian lainnya tidak berdasarkan cita-cita, dan nilai-nilai etis. Sedangkan, sudut pandang Hukum Konstruksi yang berkeadilan, tidak terlepas dari daya jangkau hukum secara normatif dan pemantauan terhadap konsekuensi logis serta situasional terkait berbagai persoalan yang ada di tengah masyarakat sehubungan dengan dinamika pembangunan infrastruktur dengan skema kegiatan kerja konstruksi dan produk jasa konstruksi, baik konstruksi untuk kebutuhan negara, publik, pribadi, organisasi dan/atau korporasi, dan seterusnya. Secara arsitektural tentunya hanya terkait pada eksistensi konstruksi itu saja, karena hanya menjadi salah-satu gambaran utama dari cita-rasa masing-masing pihak untuk *actuating*,

ekspresi, etika, estetika, dan rangkaian usaha kreatif bagi pemenuhan ruang-ruang kebutuhannya masing-masing. Karena itu, Hukum Konstruksi (*Construction Law*) menjadi elemen penting dalam memposisikan kebutuhan tersebut secara konstruktif, efektif, produktif, berkeadilan yang sesuai Sistem Hukum Nasional, dan standar internasional sebagai perbandingan kemajuan kebijakan hukum yang mutakhir atau kontemporer.

Disinilah posisi Teknologi Konstruksi (*Industrial Technology*) dan rancang-bangun (*engineering*) terus berkembang dalam mewujudkan infrastruktur menjadi persoalan yang terkait sebagai upaya untuk merubah lingkungannya, yang mana selanjutnya menciptakan dialektika rohaniah yang merekonstruksi aneka produk peradaban dalam memenuhi kebutuhan, hasrat, intuisi, inspirasi, aspirasi, keinginan, dan lain sebagainya. Dengan demikian, terjadinya kompleksitas persoalan seiring dengan kemajuan (*extention*) selama eksistensi manusia di permukaan bumi, dan alam semesta ini.

Sementara itu, terkait pelaksanaan Konstruksi Infrastruktur, maka itu, *Failure is human act and is defined as: omission of occurrence or performance, lack of success, nonperformance, insufficiency, loss of strength, and cessation of proper functioning or performance* (Dobos 2020); (Herman 2022). Termasuk juga Ananda Coomarasamy, telah mengemukakan, bahwa *structural failure may be defined as the behaviour or performance of a structure not in agreement with the expected condition of stability and desired service. Failure can also refer to total collapse and defects of such nature that are irreparable or uneconomical to repair for proper usage* (Siddiqi 2017). Sedangkan, Jack E. Snell, pada 2003 dalam suatu agenda pertemuan di Gaithersburg, Maryland, yang tergabung dalam *The National Construction Safety Team Advisory Committee National Institute of Standards and Technology*, yang menyebutkan, bahwa *all the law says is that significant loss of life or the potential for significant loss of life within buildings would constitute a building failure*. Pernyataan ini dikemukakan pada saat ada peserta pertemuan tersebut mempertanyakan tentang apa definisi tentang Kegagalan Bangunan (*Building Failure*) (Snell 2003).

Sejalan dengan konsepsionalitas yang terkait dengan upaya mewujudkan suatu Konstruksi Infrastruktur, ternyata jauh sebelumnya pemikiran, mengenai wujud suatu konstruksi yang dipengaruhi oleh nilai-nilai kualitatif yang berkembang sebagai harapan, keinginan, gagasan dan/atau ide (*das sollen*), yang kemudian ditarik menjadi lebih operasional-fungsional dan konkret dalam realita (*das sein*). Oleh karena itu, pandangan yang metafisis dalam konteks konstruksi infrastruktur akan mempengaruhi kinetika peradaban arsitektural konstruksi. Sebab, pada hakekatnya suatu bangunan bukan hanya sekadar wujud bangunan, tetapi berbagai nilai dan fungsi melekat secara integral pada suatu bangunan.

Konstruksi dapat juga didefinisikan sebagai susunan, seperti: model, tata letak suatu bangunan, misalnya: jembatan, rumah, dan lain sebagainya (Yunus 2023); (Alfa 2018). Walaupun kegiatan konstruksi dikenal sebagai satu pekerjaan, tetapi dalam kenyataannya konstruksi merupakan satuan kegiatan yang terdiri dari beberapa pekerjaan lain yang berbeda (Triyawan and Fendayanti 2021); (AP and Hertati 2023). Pada umumnya kegiatan konstruksi diawasi oleh manajer proyek, insinyur disain, atau arsitek proyek (Adinda and Ibrahim 2021); (Pratama 2021). Orang-orang ini bekerja di dalam Kantor, sedangkan pengawasan lapangan biasanya diserahkan kepada mandor proyek yang mengawasi buruh bangunan, tukang kayu, dan Ahli Bangunan lainnya untuk menyelesaikan fisik sebuah konstruksi (Labaso et al. 2021). Untuk keberhasilan Pelaksanaan Kerja Proyek Konstruksi, sehingga perencanaan yang efektif sangatlah penting. Hal ini, terkait dengan rancang-bangun (*engineering*) atau desain (*design*) dan pelaksanaan infrastruktur yang juga mempertimbangkan mengenai dampak lingkungan, habitat penduduk atau permukiman sudah ada, anggaran, jadwal pelaksanaan, ketersediaan material bangunan, logistik, ketidaknyamanan publik terkait dengan yang disebabkan oleh keterlambatan pelaksanaan, mulai dari persiapan, tender, penawaran, realisasi kerja proyek, dan lain sebagainya.

### **Formulasi Kebijakan Terkait Hukum Konstruksi Terhadap Kemajuan Industri Strategis**

Agar implementasi antara kebijakan korporasi terhadap kebijakan publik terkait konstruksi infrastruktur dapat berjalan secara adil, sehingga terbinanya hubungan yang sinergis bagi semua komponen terkait. Misalnya, dalam konteks konstruksi infrastruktur di bidang perindustrian, sehingga dalam rencana pelaksanaan kerja proyek tersebut membutuhkan kajian terkait soal infrastruktur wilayah (Jalan, Jembatan, Irigasi, Transportasi, Logistik, Tata Ruang, Standardisasi, dan lain-lain), baik proyek konstruksi yang langsung dikerjakan oleh pihak Pemerintah maupun yang dikerjakan oleh Pihak Swasta (Kontraktor, dan lain sebagainya). Oleh sebab itu, Undang Undang Jasa Konstruksi menganut azas Kejujuran, Keadilan, Manfaat, Keserasian, Keseimbangan, Kemandirian, Keterbukaan, Kemitraan, Keamanan dan Keselamatan demi Kepentingan Masyarakat, Bangsa dan Negara.

Sekaligus pula pentingnya dibangun suatu kesadaran dan mengantisipasi segala potensi persoalan dan/atau sengketa hukum dalam konteks kejahatan korporasi. Menurut pandangan M. Arief Amrullah, bahwa dampak atau kerugian yang dirasakan oleh masyarakat akibat Kejahatan Korporasi cukup memprihatinkan, dengan mengutip pendapat Clinard dan Yeagar: ada enam jenis kerugian akibat kejahatan korporasi, yaitu: *pertama*, konsumen (keamanan atau kualitas produk). Bilamana risiko keamanan dan kesehatan dihubungkan dengan penggunaan produk, maka konsumen telah mengalami kerugian dari produk tersebut. *Kedua*, konsumen (kekuasaan ekonomi). Pelanggaran kredit, memberikan informasi yang salah dalam periklanan dengan tujuan untuk memengaruhi konsumen. *Ketiga*, sistem ekonomi sebagian terbesar telah dipengaruhi secara langsung dalam praktek-praktek perdagangan tidak jujur (pelanggaran terhadap ketentuan anti monopoli dan pelanggaran-pelanggaran terhadap peraturan persaingan lainnya) dan kebanyakan pelanggaran keuangan kecuai yang berkaitan dengan belanja konsumen. *Keempat*, pelanggaran lingkungan (pencemaran udara dan air), yang menjadi korban adalah lingkungan fisik. *Kelima*, Tenaga Kerja mengalami kerugian, dalam pelanggaran terhadap ketentuan upah. *Keenam*, pemerintah mengalami kerugian, karena adanya pelanggaran-pelanggaran administrasi atau pemerintah pengadilan dan kasus-kasus penipuan pajak (Amrullah 2018).

Sementara itu, masih seringkali terlihat, bagaimana reaksi rakyat yang merasa telah dirugikan sebagai akibat berbagai rangkaian tindakan dalam proses pembangunan infrastruktur di tanah air. Misalnya, penggusuran permukiman warga secara semena-mena, terjadinya pertumpahan darah dan derai air mata yang sia-sia belaka, pelanggaran hukum terjadi berkali-kali, sehubungan dengan praktek percaloan dalam pembebasan lahan terkait dengan status kepemilikan atas tanah yang seringkali berujung bentrok, kurangnya antisipasi keamanan, sosialisasi proyek, dan kenyamanan bagi pemakai produk jasa konstruksi dalam rekonstruksi ruang-ruang fisik wilayah yang kemudian berpotensi merugikan dinamika pertumbuhan dan produktivitas sosio-ekonomi setempat, dan seterusnya.

Proses Pelaksanaan Kerja Konstruksi terkadang juga harus seringkali dibayangi oleh tingkah-laku para Pemburu Rente (*Rent Seekers*) dengan perolehan keuntungan sepihak yang berlimpah, yang terkesan terjadi secara berlebihan (kompetisi bebas) demi kepentingan tertentu, meskipun harus terjadinya berbagai pelanggaran atas ketentuan hukum. Termasuk adanya beberapa kejanggalan dalam penyelesaian pembayaran ganti-rugi yang tidak patut demi hukum terhadap pihak yang telah merasa dirugikan, sehingga terkadang terlihat bahwa negeri ini masih mewarisi karakter pembangunan dengan iklim kehidupan sebagai negara dalam era penjajahan (*colonialized country*).

Padahal, negeri ini telah merdeka dan berdaulat yang berlandaskan hukum. Karena itu, ketika negeri ini telah menerapkan demokrasi yang baik sebagai konsensus nasional, maka itu jangan sampai tercabik-cabik karena disharmoni kehidupan masyarakat. Jangan sampai proses pembangunan justru berpotensi merampas hak-hak serta tatanan kehidupan publik yang harmonis secara arogan, baik arogansi struktural dalam konteks kebijakan dan keputusan tentang pembangunan infrastruktur,

maupun arogansi atasnama kepentingan investasi tertentu, apalagi arogansi kultural, dan lain sebagainya.

Itulah upaya yang perlu terus dilakukan, bagaimana negeri ini berdaulat dalam penegakan Skema Hukum Konstruksi dalam pembangunan infrastruktur di berbagai bidang kehidupan nasional. Oleh sebab itu, proses kerja konstruksi harus mampu menekan secara adil dan bijaksana terhadap berbagai kerugian yang telah ditimbulkannya. Sehingga perlunya menuntaskan segala bentuk sengketa lahan terkait ganti-rugi yang tidak sesuai dengan ketentuan hukum yang melindungi Para Pemilik, dan resolusi atas konflik-konflik kepentingan yang langsung maupun tidak langsung.

Fenomena Konstruksi Nasional jangan sampai memaksakan kehendak secara brutal, liar, arogan, dan berlebihan. Untuk itu, perlunya cara-cara yang konstruktif, sebagaimana pendekatan sosial kemasyarakatan yang baik dalam skema sosio-ekonomis dan hukum guna menjamin terlaksananya pembangunan infrastruktur secara berkelanjutan (*sustainable development*) dalam suasana yang kondusif, kreatif, inovatif, dan produktif. Itu pula sebabnya, jikalau memang tujuan pembangunan untuk mencapai kemakmuran bangsa dan NKRI, lantas mengapa rakyat serta bangsa ini yang seringkali dicerderai serta dikorbankan dan dikambinghitamkan (*scapegoat*).

Semua itu, seakan telah menjadi ironi yang berkepanjangan dalam kerangka pelaksanaan pembangunan di Indonesia dalam upayanya mencapai visi, misi, dan tujuan program pembangunan nasional yang berdasarkan amanat konstitusi. Persoalannya terletak juga pada kecangginya tarik-menarik antar kapling-kapling kepentingan (*vested interests*) dari berbagai pihak atau kalangan dalam suatu aktivisme konstruksi yang seringkali menjadi lahan perebutan menurut keinginan sepihak, sehingga kemudian dapat menguasai segala potensi ekonomis wilayah, baik secara fisik maupun non fisik, langsung atau tidak langsung.

Sedangkan tindakan mereka itu telah jelas-jelas berdampak kontraproduktif pada kapling-kapling kepentingan di tengah kepentingan publik yang berdaulat di negeri yang merdeka ini, tetapi masih seringkali tercederai, hanya karena unsur keserakahan dan tindakan yang berlebihan itu (*abuse of power*). Tindakan tersebut, jelas dapat merobek-robek kebulatan tekad bersama sebagai Bangsa dan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI), dan/atau mencederai konsensus nasional dalam mewujudkan pembangunan demi tercapainya kesejahteraan bersama berlandaskan hukum.

Atas segala ragam aktivitas Kerja Konstruksi hadir di tengah kehidupan nasional sebagai ragam kerja rancang-bangun (*engineering*). Termasuk berbagai upaya renovasi, rekonstruksi lingkungan, perkembangan kreasi dalam dialektika pemikiran terkait penatakelolaan lingkungan kehidupan, etika operasionalisasi kerja konstruksi, ragam estetika bangunan fisik dalam konteks konstruksi ketika membangun suatu wilayah baru atau habitat baru bagi kehidupan masyarakat. Habitat Kehidupan Manusia dalam bentuk kota mandiri, pasar modern, kawasan industri, pusat bisnis (*Central Business District - CBD*), Gedung (*building*), jalan layang, pusat perbelanjaan, toko modern, sekolah, universitas, sekolah tinggi, perkantoran, jembatan, rel kereta api, pasar tradisional, rumah sakit, terminal, perumahan, bandara, properti, fasilitas umum, fasilitas vital negara, misalnya, terkait instalasi militer dalam skema hankam, dan seterusnya. Namun demikian, kegiatan kerja konstruksi masih saja seringkali memunculkan aneka persoalan korupsi, kriminalitas umum/khusus lainnya, persaingan usaha, konflik agraria, gadai, jaminan, fidusia, jual-beli, hutang-piutang, skema investasi, keuangan, asuransi, kerugian (personal, korporasi, negara, dan/atau public), serta institusional, dan lain sebagainya (PRIYONO 2023).

Penelitian terkait masalah konstruksi juga dilakukan pada realisasi kerja proyek konstruksi sejumlah Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) di beberapa daerah, yang jelas-jelas telah membawa konsekuensi hukum. Selain itu, juga terjadi sejumlah aksi serta demo massa yang menantang pembangunan Jalan Tol Cipali, Pabrik Semen di Rembang, Jawa Tengah, tarik-ulur proyek konstruksi

Reklamasi Pantai Utara Jakarta, Waduk/Irigasi, Pertokoan, Perkantoran (*government center*), sekolah, asrama, bandara, pelabuhan, menara, gedung, areal wisata, gelanggang olahraga, trotoar, pembatas jalan, jalan, terminal, taman kota, dan lain sebagainya. Aksi serta demo masyarakat untuk menolak pembangunan sektoral, biasanya juga terkait dengan masalah ganti-rugi renovasi pasar tradisional, pembangunan *hyper market*, *mini market*, bioskop, gedung sekolah, universitas, monumen, jalan tol, patung, situs sejarah lainnya, perubahan status hak atas tanah dan termasuk benda-benda yang ada di atasnya, kerusakan fasilitas umum serta permukiman penduduk di sekitar proyek pembangunan, pembangunan untuk kepentingan umum. Maka itu, segala aktivitas kerja konstruksi perlu ada jaminan serta kepastian hukum yang berlaku dan mengikat.

Proses Pelaksanaan Kerja Konstruksi terkadang juga seringkali dibayangi oleh tingkah-laku para Pemburu Rente (*Rent Seekers*) demi keuntungan sepihak yang berlimpah, meskipun harus melanggar hukum. Termasuk adanya beberapa kejanggalan dalam penyelesaian pembayaran ganti-rugi yang tidak patut demi hukum terhadap pihak yang telah dirugikan, sehingga terkadang terlihat bahwa negeri ini masih mewarisi karakter pembangunan dengan iklim kehidupan negara dalam era penjajahan (*colonial*). Padahal, negeri ini telah merdeka dan berdaulat yang berlandaskan hukum, ketika negeri ini telah menerapkan demokrasi yang baik sebagai konsensus nasional, namun masih tetap tercabik-cambik ketika kehidupan masyarakat yang harmonis telah dirampas dengan kekuatan arogansi struktural dalam konteks pembangunan infrastruktur, baik atasnama kepentingan investasi tertentu, dan lain sebagainya.

Itu upaya yang perlu terus dilakukan dan dikembangkan, tentang bagaimana negeri ini berdaulat dalam pembangunan infrastruktur di berbagai bidang kehidupan nasional. Oleh sebab itu, proses kerja konstruksi harus mampu menekan secara bijaksana terhadap berbagai kerugian, sengketa lahan terkait ganti-rugi yang tidak sesuai dengan ketentuan hukum yang melindungi Para Pemilik, dan resolusi atas konflik-konflik kepentingan yang langsung maupun tidak langsung. Oleh sebab itu, fenomena konstruksi nasional jangan sampai memaksakan kehendak secara brutal dan berlebihan. Maka itu, dibutuhkan cara-cara yang konstruktif, sebagaimana pendekatan sosial kemasyarakatan dalam skema sosiologi hukum guna menjamin terlaksanannya pembangunan infrastruktur secara berkelanjutan (*sustainable development*) dalam suasana yang kondusif. Itu pula sebabnya, meskipun penegakan hukum secara tegas tidak dapat dielakan jikalau memang tujuan pembangunan untuk mencapai keadilan dan kemakmuran bagi bangsa dan NKRI.

Semua itu telah menjadi kondisi yang ironi dalam kerangka pelaksanaan pembangunan nasional dalam upaya pencapaian tujuan pembangunan nasional itu sendiri. bahwa, persoalan utamanya juga terletak pada kecanggihnya tarik-menarik antar kapling-kapling kepentingan (*vested interests*) dari berbagai pihak dalam suatu ragam perebutan serta keinginan untuk menguasai segala potensi wilayah, baik secara fisik maupun non fisik. Sedangkan tindakan mereka itu telah berdampak kontraproduktif pada kapling-kapling hati nurani rakyat yang berdaulat tetapi telah tercederai, karena unsur keserakahan dan tindakan berlebihan itu. Selanjutnya, dapat merobek kebulatan tekad bersama atau consensus nasional dalam mewujudkan pembangunan bangsa dan negara demi kesejahteraan bersama berlandaskan hukum.

Pembangunan Infrastruktur lebih banyak menyedot alokasi anggaran dibandingkan dengan sektor lainnya. Sehingga persoalan anggaran dan/atau keuangan menjadi rentan ketika infrastruktur itu harus diwujudkan dalam suatu proses konstruksi atau rancang-bangun (*construction/engineering*) dalam penataan ruang-ruang fisik wilayah, bangunan, instalasi, dan berbagai bentuk konstruksi fisik untuk mendukung kehidupan masyarakat, bangsa, dan negara Republik Indonesia. Maka itu, Undang Undang Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 1999 Tentang Jasa Konstruksi menjadi payung utama dalam konteks dinamika pembangunan infrastruktur nasional. Termasuk juga Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2000 Tentang Usaha Dan Peran Masyarakat Jasa Konstruksi, dan

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2000 Tentang Penyelenggaraan Jasa Konstruksi.

Ketika era kepemimpinan Presiden Republik Indonesia Susilo Bambang Yudoyono (SBY), dan Presiden Republik Indonesia, Joko Widodo semakin kontras terlihat dalam upayanya menggenjot kencang laju pembangunan infrastruktur dalam berbagai bentuk dan produk konstruksi infrastruktur nasional untuk kebutuhan perkembangan serta pertumbuhan ekonomi nasional. Utamanya Jalan Tol, Bandara Udara, Pelabuhan, Ketenagalisterikan, dan lain sebagainya. Meskipun berbagai sudut pandang dan analisis kritis tetap memandang berbeda terkait realisasi pembangunan tersebut. Tetapi, yang terpenting ialah bagaimana pelaksanaan konstruksi maupun rekonstruksi pembangunan infrastruktur nasional harus memberikan hikmat kebijaksanaan bagi pemerataan dan kesejahteraan bagi segenap Warga Negara Indonesia (WNI), di seluruh pelosok nusantara (tanah air). Bahkan, pada era Presiden Republik Indonesia, SBY meskipun dengan kekuatan Rencana Strategis yang komprehensif tetapi juga telah banyak memunculkan pro kontra terkait pembangunan infrastruktur nasional, utamanya pada akhir 2017, fenomena yang menarik tampak pada proses rekonstruksi wilayah di Provinsi Aceh, paska terjadinya bencana alam Tsunami di Provinsi Aceh pada 2006.

Sementara itu, dalam era Presiden Republik Indonesia, Joko Widodo, tetap juga mencuat pro dan kontra, yang lebih *complicated issues*. Misalnya, sehubungan dengan pemakaian atau alokasi Anggaran Negara yang bersumber dari Utang Luar Negeri, sebagai kebutuhan pembiayaan pembangunan infrastruktur nasional yang dinilai sebagian kalangan sangat besar, selain itu dianggap penuh dengan pencitraan, ketimbang menjawab kebutuhan masyarakat yang riil, dan juga ada yang menilai hal itu bertentangan dengan amanat Konstitusi, Trisakti, dan Nawacita itu sendiri.

Meskipun demikian, pembangunan infrastruktur tetap gencar dilakukan dalam kerangka mengejar ketertinggalan Republik Indonesia dibandingkan dengan pencapaian di bidang yang sama oleh bangsa dan negara lainnya di seantero dunia. Namun demikian, sektor konstruksi infrastruktur dalam pelaksanaan pembangunan nasional terang saja sangat banyak menyedot keuangan negara. Meskipun ada upaya lainnya, sebagai bentuk skema pendanaan alternatif, tetapi terus menjadi polemik. Selanjutnya, juga ada mekanisme Pembiayaan Infrastruktur Non Anggaran Pemerintah (PINA), Sumber pembiayaannya bisa berasal dari skema penanaman modal, dana kelolaan, perbankan, pasar modal, asuransi, lembaga pembiayaan, lembaga jasa keuangan lainnya, pembiayaan lain yang sah, tujuannya untuk mendukung pencapaian target prioritas pembangunan, memiliki manfaat ekonomi, sosial, bagi masyarakat Indonesia, memiliki kelayakan komersil, dan memenuhi kriteria kesiapan.

Memang, sudah semestinya negara melalui pertimbangan tentang tingkat pertumbuhan ekonomi, maka itu menjadi penting untuk menyisipkan suatu kemampuan kalkulasi ekonomik guna memenuhi kebutuhan pembangunan infrastruktur tersebut dalam skala prioritas tertentu, meskipun Fondasi Keuangan yang dibutuhkan tetap bertumpu atau mengandalkan APBN (Anggaran Pendapatan Dan Belanja Negara) guna menghindari beban hutang dan terkoreksinya posisi kemandirian negara dalam konteks pembangunan nasional di berbagai bidang, serta beragam faktor yang merintangai terwujudnya pembangunan yang seimbang lahir dan batin (seutuhnya). Meskipun ada upaya yang diperbolehkan dan patut menurut hukum, seperti: Pinjaman Luar Negeri, dan sumber-sumber lain selama diperbolehkan menurut hukum, - meskipun pernah pula menyinggung soal alokasi Dana Haji yang berpotensi dipakai untuk menyokong pembangunan infrastruktur nasional, sehingga kemudian sangat santer diperbincangkan di tengah kehidupan masyarakat, media *main stream*, *medsos*, dan lain sebagainya.

Sebagai perbandingan, terlihat berapa besar kapasitas penganggaran untuk keperluan Pembangunan Infrastruktur Nasional. Sesuai dengan Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RJPM) pada periode 2015-2019, kebutuhan Pendanaan Infrastruktur Prioritas mencapai Rp4.796 (empat ribu tujuh ratus Sembilan puluh enam) triliun Rupiah, dimana pendanaan melalui APBN dan APBD hanya



mampu menutupi 41,3% (empat puluh satu koma tiga persen) atau Rp1.978 (seribu sembilan ratus tujuh puluh delapan) triliun Rupiah. Dengan keterlibatan BUMN 22,2% (dua puluh dua koma dua persen) atau Rp1.066.2 (seribu enam puluh enam koma dua) triliun Rupiah. Adapun partisipasi swasta diperlukan sebanyak 36,5% (tigapuluh enam persen) atau Rp1.751,5 (seribu tujuh ratus limapuluh satu koma lima) triliun Rupiah. Itu sebabnya, sebelumnya terlihat jelas pada periode kepemimpinan Presiden Republik Indonesia, SBY terkait dengan Anggaran Infrastruktur pada 2011-2014, maka itu Perencanaan Anggaran Pemerintah mengalokasikan sebesar Rp755 (tujuh ratus lima puluh lima) triliun Rupiah, untuk mendukung Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia. Melalui otoritas Menteri Perencanaan Pembangunan dan/atau Kepala Bappenas Republik Indonesia, Armida Alisjahbana, ketika itu mengatakan bahwa dari jumlah itu sebesar Rp544 (limaratus empat puluh empat) triliun Rupiah berasal dari pemerintah, dan sisanya Rp211 (dua ratus sebelas) triliun dari kerjasama pemerintah dengan swasta (*Public Private Partnership* - PPP). Adapun alokasi pembangunan infrastruktur, sebesar Rp143 (seratus empat puluh tiga) triliun Rupiah digunakan untuk membangun jalan, Rp138 (seratus tiga puluh delapan) triliun Rupiah untuk membangun jalur kereta api, dan Rp49 (empat puluh sembilan) triliun Rupiah untuk pelabuhan laut. Untuk membangun Bandara dialokasikan dana sebesar Rp14 (empat belas) triliun Rupiah, kelistrikan mendapat alokasi anggaran sebesar Rp288 (dua ratus delapan puluh delapan) triliun Rupiah, infrastruktur keairan Rp8 (delapan) triliun Rupiah.

Kemudian untuk Telekomunikasi Rp102 (seratus dua) triliun Rupiah, serta lain-lain Rp13 (tiga belas) triliun Rupiah. Koridor Jawa mendapatkan alokasi sebesar Rp213 (dua ratus tiga belas) triliun Rupiah atau 28% (duapuluh delapan persen) dari total anggaran, dan sisanya Rp72 (tujuh puluh dua) triliun Rupiah atau sekitar Rp542 (lima ratus empat puluh dua) triliun Rupiah untuk koridor lain, seperti Koridor Sumatra, Koridor Kalimantan, Sulawesi, Bali-NTB serta Koridor Papua Maluku. Menurut Armida Alisjahbana, MP3EI yang diluncurkan tidak dimaksudkan untuk mengganti program pembangunan yang lain, seperti halnya rencana pembangunan jangka panjang dan menengah. Akan tetapi, rencana tersebut akan melengkapi rencana yang ada sebelumnya. Sementara itu, Direktur PT. PLN (Persero) yang mewakili kalangan BUMN, Dahlan Iskan, ketika itu mengungkapkan, bahwa perusahaan-perusahaan milik negara siap untuk mendukung program pemerintah, dan telah berkomitmen untuk mengalokasikan Belanja Modal sebesar Rp836 (delapan ratus tiga puluh enam) triliun Rupiah, sampai pada 2014. Merasa optimistis bisa mendukung program tersebut dengan ekspansi bisnis, seraya meminta agar tidak ada intervensi politik dari berbagai pihak, agar target-target yang ditetapkan bisa tercapai. Disisi yang lain, maka Ketua Kamar Dagang Dan Industri (Kadin), Suryo Bambang Sulisto menambahkan, bahwa kalangan pengusaha siap mendukung program pemerintah ini. Karenanya, sejak saat itu, ada unsur dari kalangan pengusaha yang dilibatkan dalam beragam program pemerintah.

Berikutnya, sesuai dengan Laporan *Global Infrastructure Outlook*, dari Forum Internasional G20, bahwa total Kebutuhan Investasi Infrastruktur secara global dan individual dari 50 (limapuluh) negara dan tujuh sektor, yaitu pelabuhan, jalan, listrik, rel kereta, air, bandara, dan telekomunikasi. Total Kebutuhan Dana pembangunan infrastruktur tersebut mencapai US\$97,5 (sembilan puluh tujuh koma lima) triliun Dollar Amerika Serikat. Sebanyak US\$94 (sembilan puluh empat) triliun Dollar Amerika Serikat hingga 2040 dan tambahan US\$3,5 (tiga koma lima) triliun Dollar Amerika Serikat pada 2030.

China akan menerima permintaan terbesar untuk investasi infrastruktur, yakni sebesar US\$28 (duapuluh delapan) triliun Dollar Amerika Serikat. Pemenuhan SDG di bidang listrik dan air bersih akan membutuhkan biaya US\$3.5 (tiga koma lima) triliun Dollar Amerika Serikat. Kebutuhan infrastruktur terbesar di dunia akan berada di Asia yang membutuhkan dana US\$51 (limapuluh satu) triliun Dollar Amerika Serikat hingga 2040. Sementara itu, beberapa kali, pemerintah dipaksa memangkas belanja

dan cakupan proyek infrastruktur karena kendala biaya kendati ruang fiskal lebih terbuka setelah subsidi BBM dihapuskan dan program amnesti pajak digelar. Terus menambah utang pun bukan opsi karena terkait kesinambungan fiskal dan stabilitas makroekonomi. Kemudian, Sri Mulyani Indrawati menyebutkan, bahwa tingkat utang akan terus dijaga agar tidak mengancam stabilitas perekonomian dan tidak menjadi beban yang tidak dapat dipenuhi. Pengelolaan utang, baik dari sisi waktu penarikan utang, komposisi mata uang, jatuh tempo, maupun pengendalian kas pemerintah, akan terus dijaga untuk memastikan keberlanjutan pembangunan.

## **KESIMPULAN**

Pembangunan nasional tetap membutuhkan kesadaran penuh bagi para pengambil keputusan dan kebijakan terkait agar tidak tersesat, terjebak, dan tetaplah bertindak atas dasar berbagai prinsip keadilan serta normatif hukum dengan menempatkan nilai-nilai yang luhur (kepatutan), itikad-baik, *properly discretion*, rasionalitas yang konstruktif, kreativitas serta inovasi yang produktif, terkait dengan segala dimensi kehidupan berbangsa dan bernegara dalam tatanan NKRI.

Hukum Konstruksi membutuhkan konsistensi sikap para pengambil kebijakan dan keputusan penting negara, agar senantiasa menyikapi aspirasi publik yang tengah berkembang, sesuai jatidiri bangsa dan negara yang sesungguhnya. Maka itu, Ketentuan Undang Undang Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 1999 Tentang Jasa Konstruksi, sebagaimana telah direvisi dengan Undang Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2017 Tentang Jasa Konstruksi seharusnya mampu menjawab kebutuhan hukum masyarakat, baik dalam segi kepastian, manfaat, dan keadilan menurut hukum. Itu sebabnya, bagi semua komponen masyarakat yang telah dirugikan sehubungan dengan adanya realisasi kerja konstruksi infrastruktur harus diberikan perlindungan hukum.

Konstruksi Infrastruktur mestinya mampu memperkuat karakter dan menjadi cerminan kemajuan peradaban serta budaya yang luhur bangsa dan negara Republik Indonesia. Bahwa, konflik kepentingan harus diselesaikan menurut hukum secara tepat, agar mampu menghindari konflik horizontal maupun kekerasan struktural. Maka itu, realisasi pembangunan infrastruktur harus menghindari pencitraan karena terkait dengan implikasinya yang menyentuh kepentingan rakyat banyak. Begitu pula titik-tumpu jangan hanya pada segi ekonomis semata, karena itu hanya akan menimbulkan kesenjangan dalam kehidupan berbangsa dan bernegara. Pembangunan Infrastruktur seharusnya sebagai gerakan kebijaksanaan yang sadar untuk mempersiapkan Ketahanan Nasional dan daya saing bangsa dan negara pada masa datang, secara berkelanjutan. Karena itu, pembangunan infrastruktur seharusnya sebagai totalitas dari alokasi suatu prestasi serta berbanding lurus dengan berbagai sektor secara terpadu, seperti: potensi sumberdaya alam, industri strategis, sumberdaya manusia, produktivitas bangsa dan negara, tingkat pendapatan penduduk, dan seterusnya. karena itu, konstruksi infrastruktur harus terus dikembangkan secara dinamis, dan visioner sesuai dengan skala prioritas, urgensi kebutuhan publik, bukan kehendak para pengembang (*developers*) semata tetapi harus memperhatikan fondasi ekonomi riil, padat karya, serta dengan pertimbangan yang mendasar terhadap kekuatan dan dukungan kemampuan keuangan negara yang memadai secara periodik serta berkelanjutan sampai pada puncak peradaban konstruksi infrastruktur untuk keselarasan eksistensi, kebanggaan, kehormatan, dan kemajuan NKRI.

## DAFTAR PUSTAKA

- Adinda, Nurcaweda Riztria, and Syahrizal Abdul Malik Ibrahim. 2021. "Pengawasan Pekerjaan Struktur Pada Proyek Head Quarter Office Cv. Biensi Fesyenindo–Bandung." *Jurnal Online Sekolah Tinggi Teknologi Mandala* 16(2):30–34.
- Alfa, Akbar. 2018. "Industri Konstruksi Di Era Industri 4.0." *Selodang Mayang: Jurnal Ilmiah Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Indragiri Hilir* 4(3).
- Amrullah, Arief. 2018. *Perkembangan Kejahatan Korporasi*. Prenada Media.
- AP, Achmad Fahrizal, and Diana Hertati. 2023. "Optimalisasi PT. Jatim Prasarana Utama Dalam Melaksanakan Proyek Sebagai Perusahaan Yang Bergerak Di Bidang Konstruksi." *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan* 9(21):39–45.
- Dobos, Ned. 2020. *Ethics, Security, and the War-Machine: The True Cost of the Military*. Oxford University Press, USA.
- Herman, M. Sabri Noor. 2022. "Rekonstruksi Regulasi Perlindungan Hukum Bagi Penyedia Jasa Konstruksi Dalam Kasus Kegagalan Bangunan Yang Berbasis Nilai Keadilan."
- Iskandar, A. Halim. 2020. *SDGs Desa: Percepatan Pencapaian Tujuan Pembangunan Nasional Berkelanjutan*. Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Labaso, Eko R., Anas Tahir, Mashuri Mashuri, and Jurair Patunrangi. 2021. "Penyuluhan Implementasi Protokol Kesehatan Dan Keselamatan Kerja Bagi Tukang Bangunan Di Proyek Rumah Sederhana Kota Palu."
- Meyerhof Salama, Bruno. 2021. "Law and Macroeconomics as Mainstream."
- Pratama, Mukhammad Risa Diki. 2021. "Analisis Penerapan Rantai Pasok Terhadap Manajemen Pembiayaan Proyek Kontruksi Bangunan Gedung X Di Jakarta." *Lakar: Jurnal Arsitektur* 4(1):34–39.
- PRİYONO, AGUS. 2023. "Konstruksi Penegakan Hukum Lalu Lintas Elektronik Wujud Konsep Digitalisasi (Studi Penelitian Di Satuan Lalu Lintas Polres Wonosobo)."
- Siddiqi, Anooradha Iyer. 2017. "Crafting the Archive: Minnette De Silva, Architecture, and History." *The Journal of Architecture* 22(8):1299–1336.
- Snell, J. E. 2003. "Performance: Imperative for Safety, Security, and Competitiveness in the 21st Century." P. 10 in *Proceedings of the CIB-CTBUH International Conference on Tall Buildings*. Vol. 8. Citeseer.
- Sutrisna, I. Wayan. 2021. "Implementasi Fungsi Badan Permusyawaratan Desa (BPD) Dalam Mewujudkan Sustainable Development Goals (SDGs) Desa." *Jurnal Ilmiah Cakrawarti* 4(1):1–10.
- Tjandra, W. Riawan, and M. SH. 2023. *Hüküm Sarana Pemerintahan*. Prenada Media.
- Triyawan, Andi, and Zuhdiana El Ummah Fendayanti. 2021. "Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Keberlangsungan Perusahaan Jasa Konstruksi." Pp. 223–30 in *FORUM EKONOMI: Jurnal Ekonomi, Manajemen dan Akuntansi*. Vol. 23.
- Yunus, Andi Ibrahim. 2023. "Pengertian Manajemen Konstruksi Oleh Andi Ibrahim Yunus, St, Mt." *Manajemen Konstruksi* 1.
- Yusrie, Chaira Saidah, Siti Aminah, Im Wasliman, and R. Supyan Sauri. 2021. "Kebijakan Publik Dan Kinerja Birokrasi Pendidikan Dalam Kompleksitas Perkembangan." *Jurnal Dirosah Islamiyah* 3(1):126–43.



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/)