

KONSTRUKSI

Media Informasi & Komunikasi Direktorat Jenderal Bina Konstruksi Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat | Edisi 3 Tahun 2018

**PENGHARGAAN
PUPR 2018:
KRITERIA PENILAIAN
KINERJA PEMDA
SEKTOR JASA
KONSTRUKSI**

**MENDORONG KESIAPAN LEMBAGA
PENDIDIKAN DAN PELATIHAN
KERJA BIDANG JASA KONSTRUKSI**

**KEMENTERIAN PUPR SIAPKAN
1000 MAHASISWA UNTUK
MENJADI TENAGA AHLI K3**

**PROYEK KPBU:
MANFAAT, TANTANGAN
DAN PROSPEK KE DEPAN**

**Jembatan
Bentang Panjang
Tak Lagi Impor**

3 | BERITA UTAMA

Tinjauan Lapangan (Monev)
Pembangunan Jembatan Holtekamp di
Provinsi Papua



BERITA UTAMA

8 | Kementerian PUPR Siapkan 1.000 Mahasiswa
Se-Malang Raya Untuk Menjadi Tenaga Ahli K3

BERITA TERKINI

- 11 | Tak Hanya Dapat Ijazah,
Lulusan SMK Bisa Dapat Sertifikat
- 13 | Proyek KPBU Atas Prakarsa Badan Usaha (*Unsolicited
Project*): Manfaat, Tantangan dan Prospek ke Depan

LIPUTAN KHUSUS

- 16 | Mendorong Kesiapan Lembaga Pendidikan dan
Pelatihan Kerja Bidang Jasa Konstruksi
- 18 | Kementerian PUPR Bersama BUMN Karya Tanda
Tangani Komitmen Penyelenggaraan K3 Konstruksi
- 20 | Penghargaan PUPR 2018: Kriteria Penilaian Kinerja
Pemda Sektor Jasa Konstruksi

LAPORAN KHUSUS

22 | Infrastruktur Nyaman Mudik Aman 2018

Salam Pembuka!

Gema Takbir berkumandang menandakan Hari Kemenangan umat Muslim telah tiba. Tidak terasa setelah satu bulan berpuasa kita kembali menjadi fitri, untuk itu izinkan kami segenap tim redaksi Buletin Direktorat Jenderal Bina Konstruksi untuk mengucapkan Selamat Hari Raya Idul Fitri 1439 H, Taqobalallahu Minna wa Minkum, Minal 'Aidin wal Faizin, Mohon Maaf Lahir Batin.

Memasuki edisi ketiga di tahun 2018 ini, tim redaksi terus berupaya memberikan informasi-informasi ter-update seputar dunia konstruksi di Indonesia. Seperti beberapa waktu lalu kami melakukan tinjauan lapangan Jembatan Holtekamp di Provinsi Papua. Jembatan terbesar di timur Indonesia ini akan menjadi penghubung antara kepadatan Kota Jayapura dengan Distrik Skouw sehingga memudahkan waktu tempuh dan mempermudah sektor ekonomi di kawasan Papua. Selain itu, Distrik Skouw merupakan kawasan yang langsung menghubungkan perbatasan Indonesia dan negara tetangga Papua Nugini yang diharapkan mampu memberikan dampak positif bagi Indonesia dan PNG. Selain itu, jembatan ini akan meningkatkan jumlah pariwisata dengan menjadi icon terbaru di Bumi Cendrawasih Papua.

Proyek Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha atas prakarsa Badan Usaha atau yang disebut dengan *Unsolicited Project* akan menjadi pembahasan menarik dalam edisi kali ini. Skema ini diharapkan mampu menarik minat swasta dalam pembangunan infrastruktur, sehingga proyek yang diprakarsai oleh pihak swasta ini merupakan proyek yang layak secara ekonomi dan finansial, dan badan usaha yang mengajukan prakarsa memiliki kemampuan keuangan yang memadai untuk membiayai pelaksanaan penyediaan infrastruktur. Serta risiko penyediaan infrastruktur dalam proyek KPBU *unsolicited project* menjadi sepenuhnya tanggung jawab Badan Usaha Pelaksana mitra Pemerintah dalam KPBU.

Kami juga menyajikan informasi prestasi terbaru dari upaya percepatan sertifikasi tenaga kerja konstruksi. Dengan telah diberikannya wawasan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Konstruksi kepada 1000 mahasiswa se-Malang. Diharapkan dengan upaya ini akan mengurangi resiko terjadinya kecelakaan kerja konstruksi di masa-masa mendatang. Ditampilkan juga tulisan terkait link and match pendidikan dan industri konstruksi, agar antara kebutuhan dan ketersediaan tenaga kerja konstruksi dapat selaras. Serta tulisan-tulisan menarik yang sayang untuk Anda lewatkan.

Menutup informasi edisi ini, tim redaksi juga menyajikan berita ringan tentang Bulan Ramadhan Bulan Pelatihan, dan simak telusuran seputar arus mudik 2018 yang membuat para pemudik aman dengan infrastruktur nyaman. Perlahan tapi pasti Kementerian PUPR telah memenuhi amanah Presiden RI Joko Widodo untuk memberikan infrastruktur yang memadai guna pemerataan kesejahteraan di seluruh wilayah Indonesia. Arus mudik yang lancar dan aman di tahun 2018 ini bisa menjadi bukti, harapan untuk memiliki kesamaan pertumbuhan ekonomi di kota dengan wilayah terpencil bisa terwujud dengan fasilitas yang memadai. Bersama KITA Membangun!



Pembina/Pelindung: Direktur Jenderal Bina Konstruksi. **Dewan Redaksi:** Sekretaris Ditjen Bina Konstruksi; Direktur Bina Investasi Infrastruktur; Direktur Bina Penyelenggaraan Jasa Konstruksi; Direktur Bina Kelembagaan dan Sumber Daya Jasa Konstruksi; Direktur Bina Kompetensi dan Produktivitas Konstruksi; Direktur Kerja sama dan Pemberdayaan. **Pemimpin Umum:** Hambali. **Pemimpin Redaksi:** Kristinawati Pratiwi Hadi. **Penyunting / Editor:** Indri Eka Lestari, Mirza Ayu Anindita, Hari Mahardika. **Redaksi Sekretariat:** Thyoria Mariska Girsang, Agus Raharyo, Emy Zubir, Vita Puspitasari, Maria Ulfa. **Administrasi dan Distribusi:** M. Aldenny, Tri Berkah, Agus Firngadi. **Desain dan Tata Letak:** Dagu Komunika. **Fotografer:** Sri Bagus Herutomo.

KONSTRUKSI

Alamat Redaksi:

Gedung Utama Lt. 10
Jl. Pattimura No.20, Kebayoran Baru, Jakarta Selatan
Tlp/Fax : 021-72797847,
E-Mail : hukumdatakompu.djbc@gmail.com



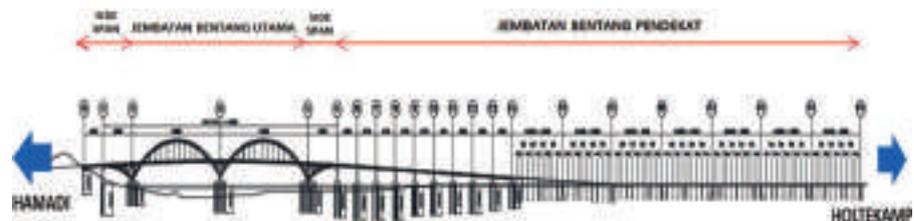
TINJAUAN LAPANGAN (MONEV) RANTAI PASOK MATERIAL DAN PERALATAN KONSTRUKSI PADA PEMBANGUNAN JEMBATAN HOLTEKAMP DI PROVINSI PAPUA

Andias Mintoarjo, ST

Subdit Material dan Peralatan Konstruksi,
Direktorat Bina Kelembagaan dan Sumber
Daya Jasa Konstruksi

Jembatan Holtekamp di Jayapura merupakan salah satu produk konstruksi kebanggaan bangsa Indonesia. Tidak mengherankan mengingat konstruksi Jembatan Holtekamp berbeda dengan jembatan-jembatan lain yang ada di Indonesia, terutama dalam hal ini perakitannya yang berbeda tempat dengan lokasi jembatan itu sendiri, serta baru pertama kali dilakukan di Indonesia. Untuk Holtekamp, perangkaian konstruksi dilakukan di tempat berbeda yaitu di PT PAL Indonesia yang berada di Surabaya. Rangkaian bentang utama jembatan ini dikirim dalam bentuk yang utuh, dengan jarak yang cukup jauh yaitu 3.200 kilometer dari Surabaya ke Jayapura. Metode ini dipilih untuk memitigasi kegagalan konstruksi bila rangka bentang utama dirangkai di Jayapura. Pasalnya, kawasan tersebut dikenal rawan gempa.

Dengan demikian, Jembatan Holtekamp merupakan salah satu 'keajaiban' dalam dunia konstruksi khususnya bagaimana perakitan material dan peralatan konstruksi dapat berbeda lokasi. Untuk itulah diperlukan tinjauan lapangan (monev) rantai pasok material dan peralatan konstruksi



pada proyek-proyek strategis, sebagaimana merupakan tugas dan fungsi Sub Direktorat Material dan Peralatan Konstruksi, Direktorat Bina Kelembagaan dan Sumber Daya Jasa Konstruksi dalam rangka fasilitasi pengembangan, monitoring dan evaluasi kinerja rantai pasok material dan peralatan konstruksi di lingkungan Kementerian PUPR.

Untuk itulah Tim Monev melaksanakan tinjauan lapangan rantai pasok material dan peralatan konstruksi terhadap salah satu proyek strategis yaitu pembangunan Jembatan Holtekamp di Provinsi Papua pada tanggal 12 Februari 2018. Maksud kegiatan tersebut adalah mengidentifikasi rantai pasok material dan peralatan konstruksi, permasalahan dan solusi rantai pasok, dan pengumpulan data teknis dan informasi umum selama pembangunan Jembatan Holtekamp. Adapun tujuan tinjauan lapangan adalah untuk memperoleh data dan informasi dalam pembangunan Jembatan Holtekamp, antara lain: (i) gambaran umum,

data teknis dan metode pelaksanaan; (ii) kebutuhan material dan peralatan konstruksi utama; (iii) penerapan manajemen

” Jembatan Holtekamp secara keseluruhan terdiri atas Jembatan Bentang Utama sepanjang 433 m, Jembatan Bentang Pendekat sepanjang 900 m, jalan akses sisi Hamadi sepanjang 320 m, dan jalan akses sisi Holtekamp sepanjang 7500 m

rantai pasok material dan peralatan konstruksi; (iv) permasalahan dan upaya penyelesaian rantai pasok material dan peralatan konstruksi.

Sebelum tinjauan ke lokasi proyek, Tim Monev melaksanakan diskusi bersama Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional XVIII Ditjen Bina Marga, Balai Jasa Konstruksi Wilayah VII Ditjen Bina Konstruksi dan para pelaksana pembangunan Jembatan Holtekamp yaitu PT Pembangunan Perumahan (Persero) dan PT Hutama Karya (Persero). Diskusi difokuskan untuk mendapatkan data dan informasi awal yang terkait dengan pelaksanaan pembangunan jembatan diantaranya adalah data umum dan teknis proyek, daftar sub-kontraktor dan pembagian kerjanya, penggunaan material dan peralatan konstruksi dalam setiap tahapan konstruksi, rantai pasok material dan peralatan konstruksi dan permasalahannya, data BoQ, dan dokumentasi pelaksanaan pembangunan Jembatan Holtekamp. Selanjutnya, Tim Monev melakukan tinjauan lapangan ke lokasi pembangunan Jembatan Holtekamp bersama dengan perwakilan B2PJJN XVIII dan Pelaksana PT Pembangunan Perumahan (Persero).

Dari informasi yang diperoleh dari lapangan, latar belakang pembangunan Jembatan Holtekamp diharapkan dapat menjadi solusi atas permasalahan yang dihadapi oleh Pemerintah Provinsi Papua saat ini, yaitu : a) kepadatan permukiman dan kegiatan perekonomian kota Jayapura; b) waktu tempuh dari Kota Jayapura ke Distrik Muara Tami dan ke Skouw daerah perbatasan Indonesia – Papua Nugini, sebelumnya memerlukan waktu tempuh sekitar 1 jam akan menjadi sekitar 15 menit; c) hubungan perekonomian antara PNG dan RI yang selama ini telah berjalan melalui pintu perbatasan Negara di Skouw; d) masih minimnya sarana pendukung digelarinya Pekan Olahraga Nasional (PON) 2020 di Papua; serta e) pengembangan potensi pariwisata di Papua.

Informasi Jembatan Holtekamp

Jembatan Holtekamp secara keseluruhan terdiri atas Jembatan Bentang Utama sepanjang 433 m, Jembatan Bentang Pendekat sepanjang 900 m, Jalan Akses sisi Hamadi sepanjang 320 m, dan Jalan Akses sisi Holtekamp sepanjang 7500 m, dengan total nilai kontrak (APBN dan APBD) sebesar Rp1,27 Triliun. Adapun pembagian kewenangan dan pembiayaan pembangunan Jembatan Holtekamp sebagaimana dijelaskan dalam ilustrasi berikut ini:

Tabel 1. Sumber Pendanaan Jembatan Holtekamp

No.	Paket Pekerjaan	Panjang (meter)	Sumber Pendanaan
1	Jembatan Bentang Utama	433	APBN
2	Jembatan Bentang Pendekat	900	APBD Provinsi Papua
3	Jalan Akses Sisi Hamadi	320	APBD Kota Jayapura
4	Jalan Akses Sisi Holtekamp	7500	APBD Kota Jayapura



2015-2018 dengan total nilai kontrak sebesar Rp943,605 Milyar. Dari total nilai anggaran tersebut, pekerjaan fisik jembatan diperkirakan membutuhkan anggaran sebesar Rp846,76 Milyar (89,74%). Pada saat pelaksanaan peninjauan lapangan, tanggal 12 Februari 2018, *progress* fisik pembangunan Jembatan Holtekamp sudah mencapai 95% dan hanya tinggal menunggu proses pekerjaan pengangkatan (*lifting*) bentang utama yang direncanakan pada tanggal 21 Februari 2018.

Kontraktor pelaksana Jembatan Holtekamp merupakan konsorsium 3 (tiga) perusahaan yaitu: 1) PT Pembangunan Perumahan (*leader*), 2) PT Hutama Karya, 3) PT Nindya Karya, dengan konsultan perencanaan adalah PT Maratama Cipta Mandiri dan PT Portal Engineering (JO), serta sebagai konsultan supervisi adalah PT Winsolusi Konsultan.

Untuk pembangunan bentang utama (*center span*) Jembatan Holtekamp menjadi tanggung jawab Pemerintah Pusat dalam hal ini Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional XVIII, Ditjen Bina Marga Kementerian PUPR, yang merupakan paket pekerjaan tahun jamak (*multi-years-contract*) APBN

Tabel 2. Perbandingan Metode Segmental dan Metode Strand Lifting Centre Span

Aspek	Metode Segmental	Metode Strand Lifting Centre Span
Waktu Pelaksanaan	Tidak dapat dilakukan secara paralel, harus saling menunggu segmen sebelumnya.	Pekerjaan jadi dapat dilakukan secara paralel tanpa menunggu pekerjaan lain, sehingga pelaksanaan <i>erection</i> dapat dilakukan lebih cepat (mempercepat waktu pelaksanaan).
Kualitas Pekerjaan	Karena dilakukan di ketinggian di atas air, pelaksanaan pengelasan tidak dapat maksimal karena keterbatasan ruang gerak.	Pengelasan <i>center span</i> dilakukan di darat (<i>jetty</i> PT PAL) sehingga pelaksanaan dan pemeriksaan lebih mudah (mempercepat pelaksanaan pengelasan).
Kebutuhan Storage Area	Membutuhkan storage area yang luas untuk menempatkan komponen.	Tidak lagi dibutuhkan storage area yang luas di lapangan karena komponen besar diassembly dan ditempatkan di PT PAL (mengurangi kebutuhan storage area).
Keselamatan Kerja	Risiko kecelakaan kerja di atas laut dan di ketinggian jauh lebih besar sehingga perlu perhatian lebih.	Pekerjaan assembly <i>center span</i> di darat sehingga mengurangi risiko kecelakaan kerja di ketinggian di atas laut (mengurangi risiko kecelakaan kerja).
Intensitas Gempa	Jayapura cukup sering terjadi gempa. Struktur secara segmental belum stabil dan masih rawan terhadap gempa. Jika suatu saat terjadi gempa dapat mempengaruhi struktur jembatan.	Untuk menghindari bergesernya jembatan jika terjadi gempa (seperti bergesernya Jembatan Merah Putih-Ambon), sehingga pada saat tiba dilokasi proyek hanya dilakukan <i>lifting</i> yang membutuhkan waktu 1 hari (mengatasi kejadian gempa).

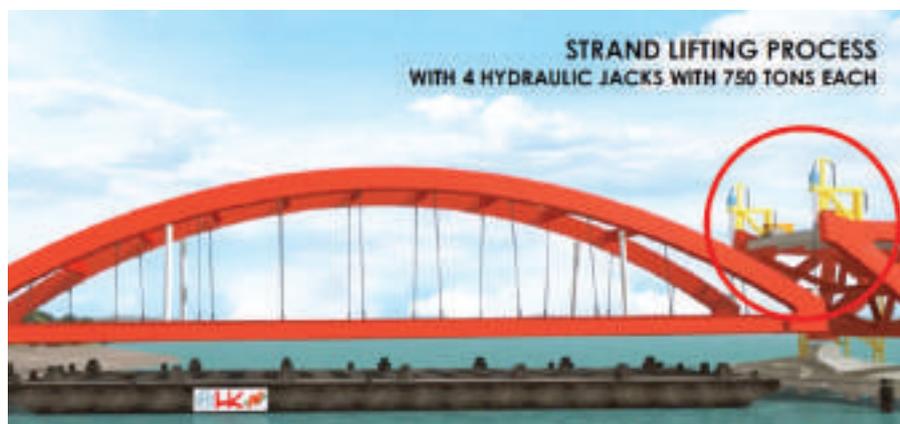
Jenis konstruksi *center span* Jembatan Holtekamp adalah jenis pelengkung baja (*continous steel arc bridge*) dengan spesifikasi struktur baja bentang utama jenis BJ55, dimensi panjang total 400 m, lebar sebesar 21 m dengan 4 jalur dan tinggi jembatan sebesar 20 m. Pada bagian *center span* juga telah menggunakan bantalan dengan jenis *Isolation Seismic Pendulum Bearing* yang dilengkapi oleh *swivel expansion joint* guna mengantisipasi kerusakan jika terjadi bencana gempa bumi.

Pada awal rencana pemasangan pelengkung baja jembatan dilakukan dengan Metode Segmental di lapangan dengan bantuan *temporary tower*. Namun oleh karena beberapa pertimbangan, maka diusulkan menggunakan Metode *Strand Lifting Centre Span*. Adapun perbandingan kedua metode pemasangan dapat dirangkum pada tabel berikut ini:

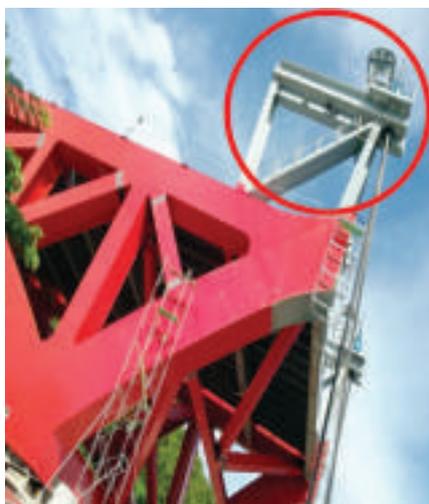
Metode *Strand Lifting Centre Span* mem-

bagi 2 (dua) area kerja, yaitu:

1. Pekerjaan *side span: erection segmental* dilakukan di lapangan;
2. Pekerjaan *center span: pemasangan/ assembly* di pabrik (di luar area proyek) yang selanjutnya dikirim ke proyek dalam bentuk pelengkung utuh kemudian di-*erection* dengan *strand lifting* untuk disambung dengan *side span*.



Khusus untuk perakitan jembatan bentang utama (*assembly center span*) yang merupakan tipe *continous steel arc bridge* dilaksanakan secara utuh di *workshop* milik PT PAL Indonesia di Surabaya oleh perusahaan subkontraktor spesialis fabrikasi dan pemasangan yaitu PT Waagner Biro Indonesia, PT Boma Bisma Indra dan PT Bromo Steel Indonesia. Peralatan yang lengkap dan mendukung di PT PAL Indonesia menjadi nilai tambah dalam pelaksanaan *assembly* dan proses pelaksanaan *assembly* dapat bersamaan (paralel) dengan pelaksanaan *erection side span* di lapangan.



Berdasarkan informasi di lapangan dapat diidentifikasi permasalahan umum yang dihadapi dalam pembangunan Jembatan Holtekamp, adalah sebagai berikut:

Resume Peninjauan Lapangan (Monev) Pembangunan Jembatan Holtekamp

Berikut ini hasil identifikasi peninjauan lapangan rantai pasok material dan peralatan konstruksi dalam pembangunan Jembatan Holtekamp, antara lain:

1. Pembangunan Jembatan Holtekamp pada akhirnya akan memberikan solusi atas permasalahan yang dihadapi di

” Jembatan Holtekamp merupakan salah satu ‘keajaiban’ dalam dunia konstruksi khususnya bagaimana perakitan material dan peralatan konstruksi dapat berbeda lokasi.

Tabel 3. Identifikasi Permasalahan dalam Pembangunan Jembatan Holtekamp

No.	Identifikasi Permasalahan
I	Hambatan Pasokan MPK (Logistik)
	a) Ketersediaan kapal kargo yang berasal dari Jawa menuju Jayapura secara langsung (direct) sangat jarang;
	b) Durasi perjalanan dari Jawa ke Jayapura memakan waktu sangat lama karena sering melakukan transit di kota-kota lain;
	c) Biaya pengiriman sangat tinggi karena jarak yang jauh dan ketersediaan kapal yang tidak banyak.
II	Hambatan Pembebasan Lahan
	a) Pemerintah Kota belum melakukan pembayaran penuh kepada pemilik lahan di area pekerjaan proyek;
	b) Masyarakat melakukan penghentian pekerjaan karena belum menerima pembayaran penuh dari pemerintah;
	c) Banyak suku dalam 1 area proyek mempersulit proses sosialisasi pekerjaan kepada masyarakat;
	d) Perlu dilakukan upacara adat sebelum pelaksanaan proyek.

Provinsi Papua, antara lain: Solusi kedatangan permukiman dan kegiatan perekonomian; Solusi waktu tempuh dari Kota Jayapura ke Distrik Muara Tami dan ke Skouw daerah perbatasan Indonesia – Papua New Guinea menjadi hanya 15 menit dari sebelumnya 60 menit; Meningkatkan hubungan perekonomian antara RI dan PNG; Menambah kelengkapan dan kesiapan sarana-prasarana untuk mendukung Pekan Olahraga Nasional (PON) 2020 di Papua, dan; Mengintegrasikan pengembangan potensi pariwisata dan menjadi salah satu ikon baru di Provinsi Papua.

2. Pelaksanaan manajemen konstruksi telah dilakukan dengan baik dimana konsorsium kontraktor PT PP-PT HK-PT NK telah melakukan pemilihan metode pelaksanaan dan jenis teknologi yang disesuaikan dengan kondisi lapangan dan telah terbukti dapat mempercepat waktu pelaksanaan dan menjadi solusi permasalahan di lapangan;
3. Hal-hal yang menjadi keberhasilan pelaksanaan pekerjaan pembangunan Jembatan Holtekamp antara lain:
 - a. Perakitan jembatan bentang utama (*assembly center span*) yang merupakan tipe box baja pelengkung dilaksanakan secara utuh di *workshop* milik PT PAL Indonesia bertujuan meningkatkan aspek keselamatan kerja, meningkatkan kualitas pengelasan dan mempercepat waktu pelaksanaan hingga 3 bulan menjadi nilai tambah dalam pelaksanaan *assembly*;
 - b. Metode pengiriman *center span* pertama melalui laut lebih cepat dari



- c. target semula 30 hari menjadi hanya 19 hari;
- c. Pemilihan metode pekerjaan jembatan dengan *Strand Lifting Center Span* menjadi salah satu inovasi yang tepat dimana memiliki beberapa kelebihan, antara lain: (i) mempercepat waktu pelaksanaan, (ii) mempermudah pelaksanaan dan meningkatkan kualitas pekerjaan pengelasan, (iii) mengurangi kebutuhan *storage area* dan mengurangi risiko kecelakaan kerja karena *assembly center span* jembatan dikerjakan di pabrik; dan (iv) dapat mengantisipasi jika terjadi gempa pada saat pekerjaan berlangsung;
- d. Kesiapan rantai pasok material dan peralatan konstruksi yang banyak berasal dari Provinsi Jawa Timur salah satunya bertujuan untuk memudahkan proses pengiriman

melalui laut sehingga lebih efisien. Namun demikian, ketersediaan kapal kargo reguler (logistik) dari dan menuju Provinsi Papua dan permasalahan pembebasan lahan di awal-awal waktu sempat menjadi kendala;

- e. Tenaga kerja konstruksi pembangunan Jembatan Holtekamp hampir semuanya bersertifikasi meskipun belum ada kewajiban di dalam dokumen kontrak;
4. Dalam pembangunan Jembatan Holtekamp terdapat beberapa metode pelaksanaan yang menggunakan teknologi tinggi yaitu pada saat pekerjaan *assembly, transportation, lifting center span* sehingga dapat menjadi pengalaman dan pembelajaran yang baik

bagi para pelaksana dan pembina jasa konstruksi;

5. Dari data BoQ diperoleh informasi bahwa total biaya pekerjaan fisik Jembatan Holtekamp sebesar Rp846,76 Milyar (89,74%) dari nilai kontrak. Dari biaya tersebut, estimasi kebutuhan MPK Utama untuk pembangunan Jembatan Holtekamp, antara lain: (a) Semen = 13.182 ton, (b) Baja = 10.822 ton, (c) Beton Pracetak = 11 buah tipe I-Girder, (d) Beton = 28.510 m³, dan e) Alat Berat = 24 unit (berbagai tipe).

Daftar Tim Monev:

1. Anik Dwi Wahyuningsih, ST, MA
2. Ir. Syarkowi Masyur, M.Sc
3. Andias Mintoharjo, ST
4. Andi Tenri Esa, ST
5. Dr. Hari Nugraha Nurjaman, ST, MT (IAPPI).



”

**PEMBANGUNAN JEMBATAN HOLTEKAMP
DIHARAPKAN DAPAT MENJADI SOLUSI
ATAS PERMASALAHAN YANG DIHADAPI
OLEH PEMERINTAH PROVINSI PAPUA**



KEMENTERIAN PUPR SIAPKAN 1.000 MAHASISWA SE-MALANG RAYA UNTUK MENJADI TENAGA AHLI K3

Indra

Pembangunan infrastruktur menjadi salah satu program utama yang gencar dilakukan pemerintah saat ini. Hal ini mengingat daya ungkit infrastruktur yang mampu menggenjot sektor-sektor lain, terutama perekonomian untuk memberikan kesejahteraan merata bagi seluruh rakyat Indonesia. Kebijakan pemerintah yang memprioritaskan pembangunan infrastruktur ini harus disertai dengan strategi peningkatan SDM bidang konstruksi, dimana pemenuhan tenaga kerja konstruksi yang kompeten sesuai dengan persyaratan yang dibutuhkan industri konstruksi baik dari level terampil maupun level ahli harus juga diakselerasi.

Selain mendukung agenda prioritas pada NAWACITA, arah pembinaan konstruksi pun harus sesuai dengan amanat UU Nomor 2/2017 tentang Jasa Konstruksi yaitu mewujudkan jaminan mutu penyelenggaraan jasa konstruksi yg sejalan dengan nilai-nilai keamanan, keselamatan, kesehatan dan keberlanjutan (K4). Namun bidang jasa konstruksi saat ini juga masih menghadapi

berbagai permasalahan dimulai dari rendahnya pengawasan keselamatan kerja, rendahnya SDM ahli yang bersertifikat, serta masih terjadinya kecelakaan kerja yang menyebabkan korban luka hingga meninggal dunia, maupun kerugian material.

Permasalahan kurangnya pemahaman dan implementasi prinsip Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) konstruksi seringkali menjadi penyebab banyaknya kecelakaan kerja. Untuk itulah pemahaman K3 Konstruksi harus diinternalisasi sejak dini, dalam hal ini para mahasiswa sebagai calon-calon tenaga ahli konstruksi di masa mendatang adalah objek yang tepat untuk diberikan pembekalan terkait hal ini.

Untuk itulah, Direktorat Jenderal Bina Konstruksi Kementerian PUPR memberikan pembekalan kepada 1000 orang mahasiswa se-Malang Raya untuk mengikuti kegiatan Bimbingan Teknis K3 Konstruksi dan *distance learning* Tenaga Ahli Muda K3 Konstruksi. Kegiatan ini terselenggara berkat kerja sama antara Kementerian PUPR melalui Direktorat Jenderal Bina Konstruksi



dengan beberapa *stakeholder* seperti PT Brantas Abipraya, Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Provinsi Jawa Timur dan Politeknik Negeri Malang, Selasa (15/05) di Malang.

Direktur Jenderal Bina Konstruksi Kementerian PUPR Syarif Burhanuddin yang membuka kegiatan tersebut menyampaikan apresiasi terhadap terselenggaranya kegiatan ini. Dimana kegiatan ini merupakan pertama kalinya 1000 orang calon tenaga ahli muda konstruksi, dalam dua hari ke depan, akan mendapatkan informasi tentang sistem kesehatan dan keselamatan kerja (K3) secara serentak.

“Selama ini banyak tulisan *safety first, zero accident* atau utamakan keselamatan di setiap proyek konstruksi, hari ini diharapkan maksud dari tulisan-tulisan tersebut dapat diterapkan tidak hanya untuk diri sendiri tapi juga untuk orang lain atau dalam tim di proyek.” ujar Syarif.

Syarif juga menambahkan umumnya para mahasiswa jurusan teknik lulus dengan keahlian umum bidang teknik atau dengan kata lain tidak memiliki keahlian khusus. Melalui kegiatan ini diharapkan akan dilahirkan sarjana teknik yang memiliki keahlian terutama dalam bidang K3. Tidak hanya dalam bidang K3, pembekalan juga diberikan terkait Pelatihan Jarak Jauh (*distance learning*) atau program SiBima Konstruksi, yang mampu memberikan gambaran tentang minat dan menunjukkan keahlian mereka di bidang konstruksi.



“ Selama ini banyak tulisan *safety first, zero accident* atau utamakan keselamatan di setiap proyek konstruksi, hari ini diharapkan maksud dari tulisan-tulisan tersebut dapat diterapkan tidak hanya untuk diri sendiri tapi juga untuk orang lain atau dalam tim di proyek.

Sejauh ini dari 7 juta tenaga kerja konstruksi yang ada di Indonesia, baru sekitar 700.000 orang yang memiliki sertifikat. Apabila hanya mengandalkan APBD/N target memiliki 7 juta orang tenaga kerja konstruksi bersertifikat akan semakin lama dan jauh dari yang diinginkan.

“Tahun ini kami mengharapkan naik hingga 800.000 orang bersertifikat dan di akhir 2019 diharapkan mampu mencetak 3,5 juta tenaga kerja konstruksi bersertifikat.” ungkap Syarif.

Tenaga ahli konstruksi K3 memiliki peran yang sangat penting dalam setiap proyek sehingga sosoknya tidak bisa tidak ada di lokasi proyek. Kecelakaan-kecelakaan konstruksi yang belakangan terjadi sebagian besar terjadi akibat kelalaian sumber daya manusia yang lalai dalam mematuhi Standar Operasional Prosedur (SOP) dan melupakan sistem K3.

Untuk itu, diperlukan kerja sama baik dari pemerintah dengan badan usaha atau swasta untuk bisa mewujudkan hal tersebut. Saat ini, PT Brantas Abipraya menunjukkan komitmennya dalam membantu pemerintah khususnya Kementerian PUPR dalam hal ini Ditjen Bina Konstruksi dalam memberikan edukasi dan pengetahuan serta memberikan fasilitas Ditjen Bina Konstruksi untuk bisa mencetak tenaga kerja konstruksi bersertifikat.

“Hal ini merupakan pionir untuk memberikan edukasi dan informasi khususnya

bidang konstruksi kepada mahasiswa-mahasiswa teknik calon-calon tenaga kerja ahli bidang konstruksi di Indonesia. Semoga ke depan badan usaha, politeknik/universitas lainnya turut serta mengadakan hal serupa.” harap Syarif.

Setelah mengikuti program SiBima seluruh informasi bidang konstruksi selama 50 jam, selanjutnya mahasiswa akan diberikan ujian/test, dan apabila dinyatakan lulus, mahasiswa tersebut bisa langsung mendapatkan sertifikat. Sertifikat tersebut juga dapat menjadi salah satu syarat kelulusan dan bekal untuk masuk ke dunia kerja konstruksi.

Sedangkan tenaga kerja terampil konstruksi bisa menggunakan program *Mobile Training Unit (MTU)* yaitu unit pelatihan keliling yang diharapkan mampu menjangkau tenaga kerja terampil di berbagai pelosok daerah di Indonesia. Ditjen Bina Konstruksi juga telah menyerahterima pinjam pakai kepada Pemerintah Provinsi/ Daerah untuk bisa digunakan demi menin-





gkatkan jumlah tenaga kerja konstruksi di Indonesia.

Pekerjaan Konstruksi memiliki tingkat resiko yang tinggi, baik resiko bagi pekerja itu sendiri, biaya, mutu, waktu, harta benda (*property*) maupun lingkungan kerjanya, sehingga hal tersebut menjadi tantangan bagi kita semua untuk dapat mewujudkan “zero accident” pada industri konstruksi.

Akhir-akhir ini kita dihadapkan dengan kasus-kasus kecelakaan konstruksi dan kegagalan bangunan pada proyek pekerjaan yang sedang berlangsung, contohnya pada pekerjaan jalan layang, proyek bangunan beresiko tinggi, jembatan, proyek jalan tol, serta proyek pekerjaan lainnya, dimana dampak langsung dari rentetan kejadian tersebut adalah hilangnya nyawa manusia (baik pekerja maupun publik), rusaknya properti (*crane*, balok *girder*, rumah masyarakat, dll), juga lingkungan kerja lain yang terdampak. Sedangkan dampak tidak langsung adalah proyek yang mengalami kemunduran jadwal, dan juga kegamangan para pekerja dalam melaksanakan pekerjaannya.

Kondisi tersebut menunjukkan bahwa harus ada upaya-upaya perbaikan dalam sistem penyelenggaraan proyek sehingga “tidak ada lagi kecelakaan pada proyek konstruksi” di kemudian hari.

Dalam implementasi K3 Konstruksi, seluruh pihak yang terkait dalam proyek harus mengambil peran sesuai tugasnya. Pihak pemerintah, dalam hal ini Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat membuat kebijakan dalam penerapan K3 Konstruksi dan melaksanakan program pembinaan terhadap tenaga kerja konstruksi melalui kegiatan bimbingan teknis K3 Konstruksi dan *distance learning* Ahli Muda K3 Konstruksi yang saat ini dilaksanakan.

Peranan pengguna dan penyedia jasa juga sangat vital dalam pencegahan

” Tenaga ahli konstruksi K3 memiliki peran yang sangat penting dalam setiap proyek sehingga sosoknya tidak bisa tidak ada di lokasi proyek.

kecelakaan konstruksi di lapangan antara lain:

- Memastikan terpenuhinya ketentuan K3 Konstruksi;
- Memastikan digunakannya tenaga kerja kompeten bersertifikat;
- Memastikan digunakannya peralatan dan teknologi yang memenuhi standar kelaikan;
- Memastikan digunakannya material yang memenuhi standar mutu;
- Memastikan dilaksanakannya Standar Operasi dan Prosedur.

Pada kesempatan yang sama, Direktur Operasi II PT Brantas Abipraya (Persero), Widyo Praseno mengatakan kegiatan ini merupakan inisiasi dalam men-*support* program pemerintah sesuai amanah Undang-

Undang No. 2 Tahun 2017 untuk mempekerjakan SDM konstruksi bersertifikat.

“Bidang K3 merupakan bidang yang sangat krusial dalam dunia konstruksi, sementara tenaga ahli bidang K3 sangat sedikit.” ungkap Widyo

Sebagai penerus atau calon-calon tenaga kerja konstruksi Indonesia, para mahasiswa ini dapat menyerap informasi dan ilmu yang didapatkan untuk bisa siap bekerja di sektor konstruksi. Karena saat ini pembangunan Indonesia masih terus akan dilakukan, sehingga tenaga kerja konstruksi baik ahli/terampil bersertifikat Indonesia bisa berjaya di negeri sendiri.

Narasumber kegiatan ini antara lain Ketua Umum Asosiasi Ahli Keselamatan dan Kesehatan Kerja Konstruksi Indonesia yaitu Ir. Lazuardi Nurdin, CSP dan dari Balai Jasa Konstruksi Wilayah IV Surabaya Ir. Achmad Darmawijaya, MM.

Peran mahasiswa sebagai penerus generasi konstruksi sangatlah penting, sehingga diselenggarakan kegiatan bimbingan sekaligus pelatihan untuk ahli muda K3 Konstruksi agar mahasiswa mampu bersaing dan siap menghadapi era Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA).

Kegiatan ini diharapkan dapat mencetak tenaga ahli K3 Konstruksi (*safety engineer*) yang bisa menjadi ujung tombak pelaksanaan K3 Konstruksi di paket-paket kegiatan yang ada di industri konstruksi baik yang nasional maupun internasional.

Daftar peserta mahasiswa universitas/politeknik se-Malang Raya

No.	Universitas	Peserta
1	Politeknik Negeri Malang	490
2	Universitas Brawijaya	113
3	Universitas Negeri Malang	100
4	Universitas Muhammadiyah Malang	48
5	Institut Teknologi Nasional	50
6	Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim	57
7	Universitas Merdeka Malang	25
8	Universitas Katolik Widya Karya	17
9	Universitas Widya Gama	25
10	Universitas Tribuana Tunggaladewi	25
11	Universitas Islam Malang	50
TOTAL		1000

Link and Match Pendidikan dan Kebutuhan Industri Konstruksi:

TAK HANYA DAPAT IJAZAH, LULUSAN SMK BISA DAPAT SERTIFIKAT



✍️ Niken Dwi Pramesti

Pembentukan karakter memang tepat dimulai sejak dini. Demikian pula untuk membangun karakter yang baik di dunia konstruksi harus dimulai sejak pendidikan sedini mungkin. Untuk itulah Kementerian PUPR melalui Direktorat Jenderal Bina Konstruksi memiliki program yang sejalan dengan hal ini, sekaligus di saat yang sama, menyesuaikan antara kebutuhan di lapangan dengan dunia pendidikan. Sehingga terjadi kesesuaian atau *link and match*, serta pekerjaan di sektor konstruksi dapat terlaksana dengan efektif dan efisien.

Salah satu pendidikan sejak dini tersebut antara lain dilakukan sejak di tingkat SMK. Siswa didik setingkat SMK tidak hanya dibekali dengan kemampuan akademis tetapi juga diberikan kompetensi. Harapannya, tidak hanya mendapatkan ijazah akademis tetapi juga sertifikat kompetensi tenaga terampil. Sertifikat ini diberikan kepada siswa yang telah lulus uji kompetensi.

Hal ini juga sejalan dengan amanat UU No. 2 tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi pada Pasal 70 menyatakan agar setiap orang memiliki kompetensi yang dibuktikan melalui sertifikat. Hal ini menjadi wajib bagi

seluruh tenaga kerja yang bekerja di bidang jasa konstruksi untuk memiliki sertifikat.

Komitmen program *link and match* ini mengacu pada kesepakatan kerja sama antara Kementerian PUPR dan Kemendikbud untuk membina SMK sehingga mampu menghasilkan calon tenaga kerja bidang konstruksi. Proses belajar mengajar di SMK diharapkan *link and match* dengan kebutuhan industri. *Link and Match* Pendidikan dan Kebutuhan Industri Konstruksi merupakan salah satu program percepatan sertifikasi dalam rangka pemenuhan tenaga kerja konstruksi dari Sekolah Menengah Kejuruan (SMK). Konsep *link and match* ini menciptakan kesinambungan dan sinergi antara kebutuhan industri dengan pencetakan tenaga kerja konstruksi yang kompeten.

Guna menyiapkan peserta didik agar dapat bersaing dan memiliki kompetensi sesuai dengan kebutuhan industri. Keunggulan dari Program *link and match*, berupa kurikulum yang telah diselaraskan sesuai dengan SKKNI, pemagangan siswa di dunia industri sesuai dengan jabatan kerja, peningkatan kompetensi guru dan Uji Kompetensi Keahlian dan diakhiri dengan sertifikasi siswa. *Link and match* ini juga merupakan

jawaban dari Inpres No. 9 Tahun 2016 tentang revitalisasi SMK sehingga interpretasi bahwa lulusan SMK tidak kompeten dan tidak dapat bekerja akan hilang dengan kehadiran program ini. Termasuk penciptaan lapangan kerja bagi lulusan SMK.

Dalam upaya melakukan sinergi tersebut, telah dilaksanakan Uji Kompetensi Keahlian (UKK) tenaga terampil. Uji Kompetensi Keahlian (UKK) adalah bagian dari intervensi pemerintah dalam menjamin mutu pendidikan pada satuan pendidikan Sekolah Menengah Kejuruan. Pelaksanaan UKK bertujuan untuk mengukur pencapaian kompetensi siswa pada level tertentu sesuai Kompetensi Keahlian yang ditempuh selama masa pembelajaran di SMK. Dengan adanya *pilot project* ini diharapkan para siswa akan melakukan ujian praktek yang diselenggarakan sebelum pelaksanaan Ujian Nasional dan Ujian Teori Kejuruan yang merupakan bagian dari rangkaian pelaksanaan Ujian Nasional.

Uji Kompetensi Keahlian (UKK) tenaga terampil telah dilaksanakan di 13 SMK Uji Coba bidang konstruksi pada tanggal 13 s.d 15 Maret 2018 sebagai hasil harmonisasi kurikulum *link and match*. Adapun SMK uji coba bidang konstruksi, meliputi SMK 2

BERITA TERKINI

Langsa, SMK 2 Palembang, SMK 1, SMK 4, SMK 26, 56 Jakarta, SMK 3 Kuningan, SMK 2 Yogyakarta, SMK N 2 Purwodadi, SMK 1 Bendo Magetan, SMK 5 Banjarmasin, SMK 2 Makassar serta SMK 3 Jayapura yang diikuti oleh sebanyak 1301 peserta uji untuk bidang Teknik Konstruksi Batu Beton (TKBB) dan Teknik Gambar Bangunan (TGB).

Dalam pelaksanaan UKK Tenaga Terampil, sertifikasi uji kompetensi dilakukan dengan menggandeng Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi (LPJK) setempat sebagai unit yang akan mengeluarkan sertifikat kompetensi. LPJK Provinsi memfasilitasi instruktur untuk pembekalan maupun asesor untuk melakukan uji kompetensi. Instruktur yang akan membawakan materi pembekalan berjumlah satu orang untuk satu bidang kerja, sedangkan jumlah asesor bervariasi sesuai dengan jumlah siswa yang akan diuji dimana 1 (satu) asesor mampu menangani 20 (dua puluh) orang asesi. Pemilihan asesor dan instruktur selanjutnya akan diserahkan kepada pihak LPJK dengan berkolaborasi bersama Balai Jasa Konstruksi Wilayah. Pelaksanaan UKK Tenaga Terampil ini dimulai dengan pembekalan yang dibawakan oleh instruktur LPJK terkait materi unit kompetensi yang akan diujikan dan dilanjutkan metode pengujian meliputi ujian teori, ujian praktik dan diakhiri dengan wawancara. Namun, pada saat pelaksanaan, metode uji yang dilaksanakan di masing-masing SMK berbeda-beda. Metode uji ini telah menjadi kewenangan asesor dalam menentukan cara untuk menggali potensi asesi yang dihadapi. Materi uji kompetensi yang diujikan akan mengacu pada Standar Kompetensi Kerja Nasional Indonesia (SKKNI) dan skema sertifikasi LPJK.



Sementara itu, hal lain yang penting dalam pelaksanaan Uji Kompetensi Keahlian (UKK) tenaga terampil adalah ketersediaan sarana dan prasarana serta peningkatan kapasitas guru sebagai tenaga pendidik. Untuk itu, dibutuhkan dukungan dan komitmen dari pemerintah agar mulai membidik guru SMK sebagai calon asesor. Dalam hal meningkatkan prasarana dan sarana SMK yang memiliki kemampuan sebagai tempat uji kompetensi, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan menyiapkan pembaharuan sarana penunjang praktik siswa sesuai dengan ketentuan SKKNI. Hal ini guna meningkatkan kompetensi siswa di sekolah. Apabila dibutuhkan, Balai Jasa Konstruksi Wilayah dapat dijadikan lokasi pelatihan maupun fasilitasi tempat uji kompetensi sesuai dengan kebutuhan.

Di masa mendatang, masih banyak upaya yang harus dilakukan dalam melak-

sanakan program *link and match*. Yakni kerja sama badan usaha yang bersedia menjadi lokasi magang bagi siswa. Termasuk aturan yang mendukung memungkinkan pemberian penghargaan kepada badan usaha yang menyediakan alokasi pemagangan bagi siswa. Siswa saat magang harus diberikan remunerasi dan bekerja sesuai dengan bidang keahliannya sehingga *logbook* yang diisi oleh *mentor* dari pihak perusahaan dan guru menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari proses uji sertifikasi.

Artinya agar "SMK Bisa" terwujud peran dukungan pemerintah, dunia pendidikan dan dunia industri, diharapkan terjadi sinergi dalam menghasilkan tenaga kerja konstruksi yang kompeten sehingga menghasilkan pembangunan infrastruktur yang berkualitas.*



” Salah satu jawaban untuk menyiapkan tenaga kerja tersebut adalah dengan cara sejak di pendidikan. Anak-anak didik sebagaimana ada di SMK yang merupakan potensi tenaga kerja tidak hanya dibekali dengan kemampuan akademis tetapi juga diberikan kompetensi.

Proyek KPBU Atas Prakarsa Badan Usaha (*Unsolicited Project*):

MANFAAT, TANTANGAN DAN PROSPEK KE DEPAN

✍️ Decki R. Firdiansyah

Kerjasama Pemerintah-Badan Usaha (KPBU) telah menjadi salah satu alternatif moda pembiayaan pembangunan infrastruktur. Skema-skema KPBU juga telah berkembang pesat, dari semula berupa KPBU reguler, dimana pemerintah menyerahkan sepenuhnya kepada swasta dengan skema BOT (*Build-Operate-Transfer*), hingga munculnya skema-skema baru yang umumnya menyatakan dukungan pemerintah terhadap swasta dalam pembangunan infrastruktur, misalnya skema *hybrid financing*, *availability payment* dan sebagainya. Selain itu, pemerintah juga mengembangkan skema KPBU atas prakarsa badan usaha/ swasta (*unsolicited project*) dimana memberikan kesempatan kepada badan usaha/ swasta untuk memprakarsai dimu-

” KPBU *unsolicited project* memberikan kesempatan lebih luas kepada setiap investor untuk ikut terlibat dalam penyediaan infrastruktur untuk masyarakat umum.

lainya suatu proyek infrastruktur dengan skema KPBU.

Proyek KPBU atas prakarsa badan usaha atau biasa disebut *unsolicited project* sebenarnya adalah salah satu terobosan pemerintah dalam mempercepat penyediaan infrastruktur melalui skema KPBU. Melalui skema ini, suatu badan usaha, selanjutnya disingkat BU dapat mengajukan prakarsa KPBU kepada menteri/ kepala lembaga/ kepala daerah selaku penanggung jawab sektor/ wilayah administrasi di mana KPBU tersebut hendak dilaksanakan. BU pemrakarsa wajib menyusun studi kelayakan atas KPBU yang diusulkan. Kriteria-kriteria yang wajib dimiliki *unsolicited project* adalah sebagai berikut:

- Proyek terintegrasi secara teknis dengan rencana induk pada sektor yang bersangkutan;
- Proyek tersebut harus layak secara ekonomi dan finansial; dan
- BU pemrakarsa memiliki kemampuan keuangan yang memadai untuk membiayai pelaksanaan penyediaan infrastruktur.

BERITA TERKINI

Sesuai Perpres Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerja sama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur, BU pemrakarsa KPBU dapat diberikan alternatif kompensasi sebagai berikut:

- Pemberian tambahan nilai sebesar 10% (sepuluh per seratus);
- Pemberian hak untuk melakukan penawaran oleh badan usaha pemrakarsa terhadap penawar terbaik (*right to match*), sesuai dengan hasil penilaian dalam proses pelelangan;
- Pembelian prakarsa KPBU, antara lain hak kekayaan intelektual yang menyertainya oleh menteri/ kepala lembaga/ kepala daerah atau oleh pemenang lelang.

Pemberian kompensasi tersebut akan dicantumkan dalam persetujuan menteri/ kepala lembaga/ kepala daerah. Surat persetujuan menteri/ kepala lembaga/ kepala daerah menjadi tahapan terakhir dalam tahap penyiapan KPBU atau sebelum dilaksanakannya transaksi KPBU. Prosedur KPBU *unsolicited project* dapat dilihat pada gambar 1.

badan usaha pemrakarsa. Selain itu, KPBU yang diprakarsai badan usaha ini dapat diberikan jaminan pemerintah.

Skema *unsolicited project* pada dasarnya salah satu upaya pemerintah untuk lebih menarik minat swasta dalam pembangunan infrastruktur. Poin utama proyek yang dapat diprakarsai oleh swasta adalah proyek tersebut harus layak secara ekonomi dan finansial, terintegrasi secara teknis dengan rencana induk pada sektor yang bersangkutan, dan badan usaha yang mengajukan prakarsa memiliki kemampuan keuangan yang memadai untuk membiayai pelaksanaan penyediaan infrastruktur. Selain itu, risiko penyediaan infrastruktur dalam proyek *unsolicited project* KPBU sepenuhnya menjadi tanggung jawab badan usaha pelaksana mitra pemerintah dalam KPBU.

Tantangan KPBU *Unsolicited Project*

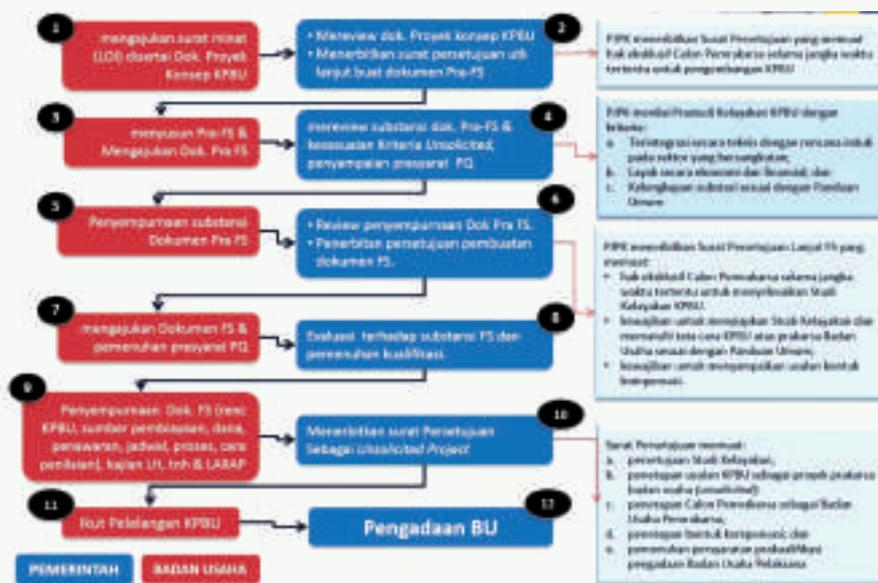
Skema ini memberikan kesempatan kepada pemerintah untuk sepenuhnya menyerahkan alokasi risiko penyediaan infrastruktur kepada swasta. Namun demikian, skema ini mempunyai beberapa tantangan yang harus diselesaikan. Tantangan-tantangan tersebut seyogyanya

situasi tersebut muncul sehingga diperlukan suatu aturan atau kebijakan untuk menangani situasi tersebut.

Kedua, terdapat potensi terjadinya ketidakakuratan perhitungan atau perubahan situasi pasar mendadak yang menyebabkan proses pelelangan proyek KPBU tidak diminati atau tidak laku. Hal tersebut dapat terjadi mengingat dasar penyelenggaraan KPBU *unsolicited project* adalah intuisi dan perhitungan pihak swasta atas potensi suatu proyek. Apabila kompensasi yang diberikan ternyata adalah berupa pembelian prakarsa KPBU termasuk hak cipta yang menyertainya dan ketika dilelang tidak laku, maka ada kemungkinan pihak pemeriksa keuangan negara menganggap telah terjadi kerugian negara.

Sejatinya KPBU *unsolicited project* memberikan kesempatan lebih luas kepada setiap investor untuk ikut terlibat dalam penyediaan infrastruktur untuk masyarakat umum. Hingga saat ini prospek KPBU *unsolicited project* cukup cerah terbukti dari banyaknya usulan proyek yang masuk untuk dilaksanakan secara *unsolicited*.

Ketiga, dalam suatu pengadaan/pelelangan badan usaha pelaksana KPBU dapat terjadi suatu persaingan yang tidak sehat. Hal ini terjadi apabila kompetitor dari pemrakarsa menawar dengan harga/ penawaran yang lebih rendah daripada pemrakarsa dengan asumsi-asumsi yang kurang masuk akal. Jika yang ditenderkan adalah tarif terendah, maka penawar mengajukan tarif yang sangat rendah disertai parameter-parameter pendukung tarif yang tidak masuk akal, misalnya untuk proyek jalan tol yaitu membuat proyeksi lalu lintas yang melebihi ekspektasi normal agar pendapatan menjadi naik.



Gambar 1. Prosedur KPBU *Unsolicited Project*

Seluruh studi kelayakan dan dokumen pendukungnya, termasuk Hak Kekayaan Intelektual yang menyertainya beralih menjadi milik menteri/ kepala lembaga/ kepala daerah apabila BU pemrakarsa telah mendapatkan salah satu bentuk kompensasi tersebut di atas. menteri/ kepala lembaga/ kepala daerah dapat mengubah atau melakukan penambahan terhadap studi kelayakan dan dokumen pendukungnya tanpa memerlukan perizinan terlebih dahulu dari

dapat diatasi melalui suatu kebijakan pemerintah, baik berupa aturan maupun pra-kondisi *unsolicited project* KPBU seperti:

Pertama, KPBU *unsolicited project* membuka kesempatan lebih dari 1 (satu) badan usaha untuk mengajukan prakarsa atas 1 (satu) proyek yang sama. Hingga saat ini memang masih belum terjadi kondisi seperti tersebut. Peraturan yang ada pun belum ada yang mengatur kondisi tersebut. Di masa mendatang bukan tidak mungkin

Keempat, terdapat potensi kerugian dalam operasi KPBU *unsolicited project* karena ketidakakuratan prediksi pendapatan (*operating cashflow*) selama masa operasi. Umumnya proyek investasi infrastruktur didasarkan pada parameter-parameter investasi. Nilai parameter-parameter investasi tersebut diambil dari hasil prediksi dan kajian lapangan yang dimanifestasikan dalam bentuk hitungan-hitungan investasi. Prediksi dan kajian lapangan tersebut tentunya memiliki potensi bias atau perbedaan dengan fakta karena adanya perubahan perilaku pengguna misalnya atau memang salah perhitungan. Kerugian dalam operasi KPBU *unsolicited project* berpotensi menukarkan layanan badan usaha pelaksana yang tentunya merugikan pengguna.

Namun, pemerintah dapat mengupayakan skema ini untuk diterapkan karena memiliki manfaat lebih, diantaranya:

- a. Efisiensi biaya perencanaan dan penyediaan KPBU.

Dalam KPBU *unsolicited project*, pihak pemrakarsa diharuskan untuk menyusun dokumen pra-studi kelayakan dan dokumen Studi Kelayakan (*Feasibility Study/ FS*). Selain itu, pemrakarsa juga harus membuat kajian lingkungan hidup (AMDAL), mekanisme dan biaya pembebasan tanah, dan LARAP (*Land Acquisition and Resettlement Action Plan*). Seluruh dokumen tersebut akan dikaji dan diputuskan untuk disetujui/ tidak disetujui oleh pemerintah melalui calon Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJPK).

- b. Dukungan penyiapan transaksi proyek KPBU.

Apabila pemerintah menyetujui dokumen-dokumen Studi Kelayakan yang disiapkan oleh pemrakarsa, pemerintah akan menetapkan proyek tersebut menjadi proyek prakarsa badan usaha. Pemerintah sekaligus akan menetapkan bentuk kompensasi yang diberikan kepada badan usaha. Termasuk di dalam dokumen-dokumen Studi Kelayakan tersebut rencana KPBU, sumber pembiayaan, mekanisme pendanaan, jadwal pelelangan, proses dan cara penilaian pelelangan. Hal tersebut tentu saja sangat mendukung proses transaksi proyek KPBU.

- c. Potensi adanya badan usaha pelaksana untuk KPBU *unsolicited project*.

Melalui KPBU *unsolicited project* setidaknya satu pertanyaan mengenai investor/ badan usaha mana yang akan melaksanakan suatu proyek akan dapat terjawab. Hal tersebut dapat terpenuhi apabila kompensasi yang dipilih pemra-

karsa adalah pemberian tambahan nilai sebesar 10% atau *right to match*.

Sejatinya KPBU *unsolicited project* memberikan kesempatan lebih luas kepada setiap investor untuk ikut terlibat dalam penyediaan infrastruktur untuk masyarakat umum. Hingga saat ini prospek KPBU *unsolicited project* cukup cerah terbukti dari banyaknya usulan proyek yang masuk untuk dilaksanakan secara *unsolicited*. Misalnya untuk proyek jalan tol terdapat proyek Jakarta-Cikampek Selatan, 6 ruas tol DKI dan 4 ruas tol Bali, serta masih banyak lagi yang diusulkan oleh investor.

Di masa mendatang, model KPBU *unsolicited project* memberikan manfaat yang sangat besar bagi pemerintah dalam penyediaan infrastruktur bagi masyarakat umum. Namun demikian, seyogyanya perlu dilakukan sejumlah upaya-upaya antisipasi di masa mendatang untuk menjawab tantangan-tantangan tersebut di atas agar model tersebut dapat semakin diminati, seperti mengumumkan secara terbuka apabila ada investor yang berminat untuk memprakarsai suatu proyek infrastruktur walaupun dalam praktiknya semua proposal prakarsa proyek dievaluasi. Melalui pengumuman secara terbuka tersebut setidaknya pemerintah dapat memilah dan memilih usulan terbaik dari proposal yang masuk.

Apabila kompensasi yang dipilih adalah kompensasi pembelian dokumen-dokumen Studi Kelayakan dan dokumen pendukung lainnya, maka seyogyanya terdapat klausul

bahwa pemrakarsa harus mau melaksanakan proyek jika tidak ada investor/ badan usaha yang berminat dalam pengadaan badan usaha pelaksana. Klausul tersebut dapat dimasukkan ke dalam surat persetujuan pemerintah atas proyek tersebut sebagai KPBU *unsolicited project*.

Guna menghindari indikasi persaingan tidak sehat antara badan usaha yang memasukkan penawaran dalam pengadaan badan usaha pelaksana, maka seyogyanya dalam dokumen pengadaan dimasukkan parameter-parameter minimum yang harus digunakan oleh badan usaha dalam dokumen penawarannya khususnya yang berkaitan dengan prediksi arus pendapatan/ pengeluaran proyek. Parameter-parameter minimum tersebut sebaiknya juga sudah terhitung oleh pemrakarsa dalam dokumen Studi Kelayakan yang dibuatnya.

Terakhir, diharapkan KPBU *unsolicited project* adalah salah satu bentuk KPBU dimana investor menanggung penuh risiko operasi dan pemeliharaan proyek infrastruktur. Namun demikian, seyogyanya pemerintah memberikan dukungan secara tidak langsung agar layanan infrastruktur berjalan optimal. Dukungan tersebut misalnya dapat berupa jaminan fiskal berupa insentif pajak, penyesuaian tarif dengan batas maksimum tertentu guna membantu badan usaha pelaksana mengurangi *potential loss* dalam operasi KPBU *unsolicited project* akibat kesalahan kalkulasi prediksi pendapatan pada saat transaksi proyek KPBU.





MENDORONG KESIAPAN LEMBAGA PENDIDIKAN DAN PELATIHAN KERJA BIDANG JASA KONSTRUKSI

✍️ **Dr. Samsul Bakeri**
Darti Tresnawati, SE, MT

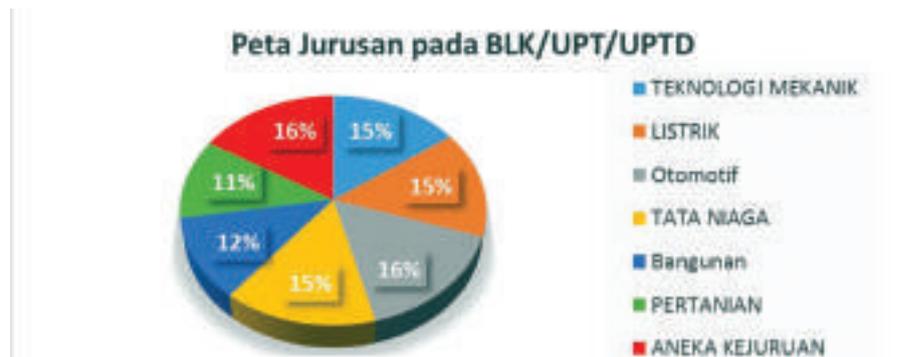
Seiring dengan meningkatnya volume pembangunan infrastruktur, maka bertambah pula kebutuhan terhadap tenaga kerja konstruksi yang kompeten. Untuk menyediakan tenaga kerja tersebut diperlukan upaya semua *stakeholders* konstruksi serta regulasi yang kuat. Untuk itulah Undang-Undang No. 2 Tahun 2017 yang telah lahir sejak awal tahun 2017 ini menjadikan upaya pembinaan tenaga kerja konstruksi menjadi semakin kuat. Amanat UU No. 2 Tahun 2017 pasal 4 menyatakan bahwa Pemerintah Pusat bertanggung jawab atas meningkatnya kompetensi, profesionalitas dan produktivitas tenaga kerja konstruksi Nasional. Tanggung jawab tersebut dilaksanakan oleh menteri, berkoordinasi dengan menteri teknis terkait. Untuk mencapai tujuan tersebut, Pemerintah Pusat memiliki kewenangan memberdayakan Lembaga Pendidikan dan Pelatihan Kerja (LPPK) Bidang Jasa Konstruksi.

Berkaitan dengan hal tersebut, secara tegas dalam pasal 69 ayat 4, 5, 6 dan 7 menyatakan bahwa pelatihan tenaga kerja konstruksi diselenggarakan oleh LPPK sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Ayat selanjutnya menyatakan bahwa LPPK **diregistrasi oleh Menteri**. Menteri melakukan registrasi terhadap LPPK yang telah memiliki izin dan/atau terakreditasi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Sedangkan ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara registrasi LPPK diatur dalam Peraturan Menteri.

Selain Undang-Undang No. 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi, acuan pelaksanaan lain yang digunakan adalah Peraturan Menteri Ketenagakerjaan RI Nomor 17 Tahun 2016 tentang Tata Cara Perizinan dan Pendaftaran Lembaga Pelatihan Kerja. Kementerian PUPR sendiri saat ini, melalui Direktorat Jenderal Bina Konstruksi sedang menyusun *draft* Permen PUPR tentang Tata Cara Registrasi Lembaga Pendidikan dan Pelatihan Kerja Bidang Jasa Konstruksi. Permen tersebut merupakan penjabaran dari amanat Undang-Undang Jasa Konstruksi pasal 69 ayat 7. *Draft* Permen tersebut tidak hanya mengatur tentang tata cara registrasi LPPK saja, tetapi juga mengatur tentang penyelenggaraan pelatihan berbasis kompetensi bidang jasa konstruksi oleh LPPK, evaluasi dan pelaporan pelatihan yang diselenggarakan LPPK, pemberdayaan dan pengawasan LPPK hingga persoalan pencabutan registrasi LPPK. LPPK dapat berasal dari instansi pemerintah, asosiasi profesi, asosiasi perusahaan, swasta

berbadan hukum termasuk asing atau perseorangan yang memenuhi persyaratan untuk menyelenggarakan pendidikan dan pelatihan di bidang jasa konstruksi.

Saat ini registrasi LPPK secara umum masih ditangani oleh Kementerian Ketenagakerjaan, biasanya LPPK berbentuk BLK/UPT/UPTD di bawah pembinaan Kementerian Ketenagakerjaan. Data dari Kementerian Ketenagakerjaan c.q Dirjen Pembinaan Pelatihan dan Produktivitas (Binalatas) pada Maret 2018 menyatakan bahwa BLK/UPT/UPTD yang terdaftar di Kementerian Ketenagakerjaan ada 171 lembaga, dengan jenis jurusan yang sangat beragam, yaitu: Teknologi Mekanik, Listrik, Otomotif, Tata Niaga, Bangunan, Pertanian dan Aneka Kejuruan lainnya. Satu BLK/UPT/UPTD bisa memiliki beberapa jurusan. Total jumlah jurusan mencapai 1.023 jurusan, dimana jurusan Konstruksi atau Bangunan adalah ± 12%-nya atau diselenggarakan oleh 119 BLK/UPT/UPTD. Secara rinci tergambar dalam grafik berikut:

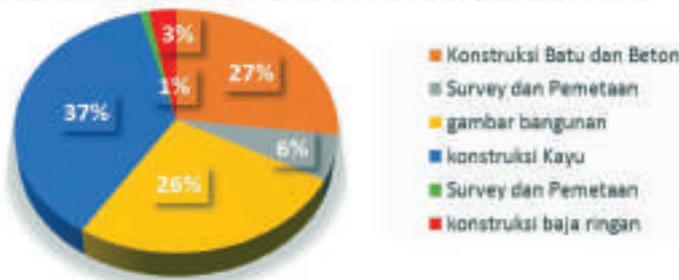


Gambar 1. Peta jurusan pada BLK/UPT/UPTD
Sumber: Ditjen Binalatas, Kementerian Ketenagakerjaan, Maret 2018

Namun dalam terminologi Kementerian Ketenagakerjaan, jurusan di bidang Bangunan meliputi Furniture, Konstruksi Batu dan Beton, Survey dan Pemetaan, Gambar Bangunan, Konstruksi Kayu, Konstruksi Baja Ringan dan Pekerjaan Gypsum. Penelusuran lebih lanjut dilakukan pengecekan terhadap BLK/UPT/UPTD yang benar-benar konstruksi. Hasilnya hanya ada 76 BLK/UPT/UPTD yang bergerak dalam bidang konstruksi dengan mengecualikan jurusan Furniture. Terdapat 102 jurusan di bidang Bangunan yang diselenggarakan oleh 76 BLK/UPT/UPTD tersebut, karena banyak yang menyelenggarakan lebih dari 1 jurusan dalam 1 BLK/UPT/UPTD. Tiga jurusan yang paling banyak diselenggarakan adalah Konstruksi Kayu (37%), disusul kemudian Konstruksi Batu dan Beton (27%) serta Gambar Bangunan (26%).



Peta Jurusan Bidang Bangunan pada BLK/UPT/UPTD



Gambar 2. Peta jurusan bidang bangunan pada BLK/UPT/UPTD
Sumber: Ditjen Binalatas, Kementerian Ketenagakerjaan, Maret 2018

Data dasar tersebut belum sepenuhnya menggambarkan kesiapan LPPK bidang konstruksi sehingga perlu dilakukan penelitian lebih lanjut mulai dari kelembagaan LPPK, operasional LPPK, kapasitas per tahun dari LPPK, fasilitas atau sarana dan prasarana yang dimiliki LPPK, SKKNI dan modul yang digunakan LPPK serta tenaga pendidik (instruktur). Hal ini mendesak untuk dilaksanakan mengingat ke depan LPPK menjadi tumpuan bagi tercetaknya tenaga kerja konstruksi yang kompeten. Kelonggaran aturan tentang pendirian dan operasionalisasi LPPK, pada satu sisi menjadi pendorong berdirinya LPPK, tetapi pada sisi yang lain bisa menjadi boomerang tersendiri jika mengabaikan mutu, sehingga proses registrasi harus berjalan sesuai aturan tanpa tanpa pandang bulu. Selain itu, monitoring dan evaluasi wajib dilakukan secara berkala sebagai penerapan fungsi kontrolnya. Dengan kondisi yang ada memungkinkan banyaknya LPPK yang akan mengajukan registrasi di Kementerian PUPR. Kondisi ini harus secara dini diantisipasi agar lembaga baru yang muncul bukan menambah

” Pelatihan tenaga kerja konstruksi diselenggarakan oleh LPPK sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

masalah baru namun akan semakin mewarnai dunia konstruksi apalagi jika jurusan di bidang konstruksinya semakin beragam.

Survei pendahuluan terhadap kondisi LPPK maupun kepada penyedia jasa sudah dirintis oleh Direktorat Bina Kompetensi dan Produktivitas Konstruksi, Ditjen Bina Konstruksi pada periode Mei s.d Juli 2017 kepada (1) B2PTKLN CEVEST Bekasi; (2) BLK Padang Panjang; (3) BLK Surabaya; (4) Balai Jasa Konstruksi Wilayah II Palembang; (5) PT. Nindya Karya; dan (6) PT Pembangunan Perumahan. Survei meliputi rata-

rata program pelatihan yang diselenggarakan per tahun, jumlah tenaga kerja yang sudah dilatih, ketersediaan instruktur, ketersediaan tempat praktik kerja, kepemilikan SKKNI, modul dan program pelatihan dan kompetensi yang dimiliki LPPK. Hasilnya cukup beragam, yang pada intinya masih banyak hal yang perlu dibenahi LPPK, terutama pada sisi penggunaan SKKNI, modul dan standarisasi untuk penyelenggaraan pelatihan. Pembinaan kepada LPPK berupa pemberdayaan oleh Ditjen Bina Konstruksi sangat diperlukan. Pemberdayaan dapat dilakukan melalui Balai Jasa Konstruksi Wilayah dalam bentuk:

- Bantuan penyusunan standar kompetensi kerja dan materi pelatihan;
- Bantuan penyiapan program pelatihan berbasis kompetensi;
- Bantuan sumber daya instruktur pelatihan serta manajer pelatihan (*course director/CD*); dan
- Bantuan pelaksanaan pelatihan tenaga kerja konstruksi yang bersifat strategis dan/atau pelatihan percontohan.

Program pemberdayaan sebagaimana di atas, harus dibarengi dengan pengawasan. Hal ini untuk meningkatkan mutu LPPK yang dampaknya akan meningkatkan mutu penyelenggaraan pelatihan dan pada akhirnya diharapkan dapat meningkatkan mutu lulusan. Monitoring dan evaluasi harus terus dilakukan untuk memantau dalam hal LPPK mempertahankan persyaratan yang telah dipenuhi pada saat registrasi. Semoga ke depan banyak bermunculan LPPK Bidang Jasa Konstruksi yang berkualitas. Mari Bersama Kita Majukan Tenaga Kerja Konstruksi Indonesia!



Kementerian PUPR Bersama BUMN Karya **TANDA TANGANI KOMITMEN PENYELENGGARAAN K3 KONSTRUKSI**

✍️ I Made Widiyantara

Sebagai upaya memastikan sistem Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Konstruksi dalam proyek penyelenggaraan konstruksi dan komitmen untuk meningkatkan jumlah tenaga ahli K3 bersertifikat, Direktorat Jenderal Bina Konstruksi Kementerian PUPR bersama *stakeholders* BUMN seperti PT Hutama Karya, PT Wijaya Karya, PT Adhi Karya (Persero), PT Waskita Karya (Persero), PT PP (Persero), PT Nindya Karya, PT Istaka Karya dan PT Brantas Abipraya mengadakan acara penandatanganan Komitmen K3 Konstruksi dan Sertifikasi Ahli K3 Konstruksi, Selasa (05/06) di Jakarta.

Dalam sambutannya, Dirjen Bina Konstruksi Syarif Burhanuddin menyampaikan bahwa pada masa gencarnya pembangunan infrastruktur, terjadi ketidakseimbangan antara kebutuhan dan ketersediaan tenaga ahli K3. Akibatnya masih terjadi beberapa

kecelakaan konstruksi yang seharusnya tidak terjadi.

“Untuk itu pemerintah tidak bisa sendiri, dibutuhkan kerja sama dari *stakeholder* baik itu BUMN Karya, Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Nasional (LPJKN) maupun Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Provinsi (LPJKP) untuk mewujudkan bidang konstruksi yang aman.” ujar Syarif

Tenaga kerja ahli K3 merupakan tenaga ahli yang sangat penting terutama dalam proses pembangunan proyek pekerjaan konstruksi, agar kedisiplinan dan pengawasan baik dari sisi penggunaan Alat Pelindung Diri (APD), Standar Operasional Prosedur (SOP), maupun prinsip K3 Konstruksi dapat terjamin.

Direktur Jenderal Bina Konstruksi juga menyampaikan bahwa sistem K3 harus tercantum dalam komponen pembiayaan tersendiri dalam kontrak, tidak menjadi



bagian dari biaya umum. Hal ini harus dimulai sejak pelelangan dan menjadi komponen yang dipertandingkan.

” Pemerintah tidak bisa sendiri, dibutuhkan kerja sama dari *stakeholder* baik itu BUMN Karya, Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Nasional (LPJKN) maupun Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Provinsi (LPJKP) untuk mewujudkan bidang konstruksi yang aman



3. Menggunakan peralatan yang memenuhi standar kelaikan;
4. Menggunakan material yang memenuhi standar mutu;
5. Menggunakan teknologi yang memenuhi standar kelaikan; dan
6. Melaksanakan Standar Operasional Prosedur (SOP)

Melalui komitmen bersama ini diharapkan para BUMN mendorong tenaganya bekerja dengan mendahulukan SOP yang telah ditetapkan, meningkatkan kedisiplinan

“Di masa mendatang, sertifikat ahli K3 bukan menjadi persyaratan lelang. Tetapi menjadi persyaratan dalam pelaksanaan pekerjaan. Untuk itu orang akan terpacu memiliki sertifikat ahli K3 yang benar-benar merepresentasikan keahliannya.” tegas Syarif

Selama ini sertifikat selalu mejadi syarat dalam pelelangan atau syarat untuk memenangkan lelang, dampaknya sertifikat tersebut dapat digunakan berulang kali pada perusahaan yang berbeda-beda. Sehingga saat pelaksanaan pemilik sertifikat tersebut tidak bekerja dalam proyek. Untuk itu saat ini sertifikat menjadi salah satu syarat pada tanda tangan kontrak.

Pada kesempatan tersebut juga, Dirjen Bina Konstruksi menyaksikan penandatanganan Komitmen K3 Konstruksi antara Kementerian PUPR dalam hal ini Direktorat Jenderal Bina Konstruksi melalui Direktorat Bina Penyelenggaraan Konstruksi bersama *stakeholder* BUMN Karya seperti PT Wijaya Karya (Persero), PT Hutama Karya, PT Adhi Karya (Persero), PT Waskita Karya (Persero), PT PP, PT Nindya Karya, PT Istaka Karya dan PT Brantas Abipraya (Persero) yang berisi komitmen melaksanakan konstruksi



berkeselamatan demi terciptanya *zero accident*, dengan memastikan bahwa seluruh pelaksanaan konstruksi:

1. Memenuhi ketentuan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Konstruksi.
2. Menggunakan tenaga kerja kompeten dan bersertifikat;

kerja. Selain itu para BUMN diharapkan saling bersinergi dengan BUMN lain, khususnya terkait pelaksanaan K3. “Komitmen yang ditunjukkan tidak hanya berupa tanda tangan, melainkan juga harus dalam tindakan di setiap pekerjaan konstruksi.” tutup Syarif (dri/tw)



Penghargaan PUPR 2018: KRITERIA PENILAIAN KINERJA PEMDA SEKTOR JASA KONSTRUKSI

✍️ Syarkowi

Di tahun 2018, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat kembali menyelenggarakan Penghargaan PUPR, yang sebelumnya telah dilaksanakan juga pada tahun 2016, sebagai wujud apresiasi kepada pemerintah daerah provinsi, kabupaten dan kota dalam mendukung pencapaian pelaksanaan program pembangunan bidang PUPR di daerah.

Tujuan memberikan Penghargaan PUPR 2018, adalah sebagai bentuk penghargaan Kinerja Pemerintah Daerah dan pemangku kepentingan dalam penyelenggaraan infrastruktur PUPR, dimana segala upaya Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kabupaten dan Kota dalam memajukan pembangunan infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan rakyat yang diselenggarakan di daerah memberikan sumbangsih bagi perkembangan sektor konstruksi nasional. Selain itu juga diharapkan dengan adanya penghargaan ini dapat memacu pemerintah daerah untuk lebih semangat memajukan bidang ke-PUPR-an di wilayahnya masing-masing.

Jika kita tilik kembali, Penghargaan PUPR sebelumnya bernama Penghargaan Kinerja Pemerintah Daerah (PKPD) yang diberikan setiap tahun, terakhir diberikan

tahun 2014. Sejak tahun 2015, penghargaan ini diberikan setiap dua (2) tahun sekali. Pada tahun 2016, Penghargaan PUPR diselenggarakan pada tanggal 8 Desember 2016 setelah hari Bhakti PU pada tanggal 3 Desember 2016. Pada tahun 2018 ini kembali akan diselenggarakan Penghargaan PUPR sekaligus untuk menyongsong Hari Bhakti PU yang ke-73.

Berdasarkan amanat yang tercantum dalam UU No. 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi, terdapat beberapa hal yang patut dilihat, yaitu:

1. Gubernur sebagai wakil Pemerintah Pusat di daerah memiliki kewenangan melaksanakan tanggung jawab Pemerintah Pusat yang diatur pada pasal 4 ayat (1). Untuk mencapai tujuan-tujuan tersebut, maka kewenangan Gubernur seperti diterangkan dalam pasal 6, ayat (1) sampai ayat (7).
2. Kewenangan Pemerintah Daerah Provinsi pada sub-urusan Jasa Konstruksi seperti diatur pada pasal (7) meliputi:
 - a. Penyelenggaraan pelatihan tenaga ahli konstruksi; dan
 - b. Penyelenggaraan sistem informasi jasa konstruksi cakupan daerah provinsi.

” Untuk Pembinaan Jasa Konstruksi terhadap Pemerintah Provinsi, Kabupaten dan Kota terhadap Pembangunan bidang Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat dengan kriteria: Penuhan Standar Pelayanan Minimal (SPM) Jasa Konstruksi’

3. Sedangkan Kewenangan Pemerintah Kabupaten/Kota pada sub-urusan Jasa Konstruksi sebagaimana dinyatakan dalam pasal (8) UUK meliputi:

- a. Penyelenggaraan pelatihan tenaga terampil konstruksi;
- b. Penyelenggaraan sistem informasi jasa konstruksi cakupan daerah kabupaten/kota;
- c. Penerbitan izin usaha nasional kualifikasi kecil, menengah dan besar; dan
- d. Pengawasan tertib usaha, tertib penyelenggaraan dan tertib pemanfaatan Jasa Konstruksi.

Dalam melaksanakan kewenangan-kewenangan Pemerintah Pusat dan/atau Pemerintah Daerah dapat melibatkan Masyarakat Jasa Konstruksi, yaitu masyarakat yang mempunyai kepentingan dan/atau kegiatan yang berhubungan dengan Jasa Konstruksi antara lain asosiasi perusahaan, asosiasi profesi, pengguna jasa, perguruan tinggi, pakar, pelaku rantai pasok dan pemerhati konstruksi.

Di tahun 2016 penilaian untuk Penghargaan PUPR ini dilaksanakan secara bertahap dan dilakukan pembagian wilayah menjadi 3 bagian, yaitu barat (Sumatera), tengah (Jawa dan Kalimantan) dan timur (Bali, Sulawesi, NTT, NTB, Maluku dan Papua). Berdasarkan pembagian wilayah tersebut, maka akan terdapat pemenang Penghargaan PUPR di tiap tingkat (provinsi/kabupaten/kota) di tiap wilayah tersebut (barat, tengah dan timur). Penilaian dimulai dengan penyusunan *longlist* Pemerintah Provinsi/Kabupaten/Kota yang

dinilai memiliki kinerja yang baik melalui kriteria penilaian oleh masing-masing unit organisasi kompetensi di Kementerian PUPR yaitu Ditjen Bina Marga, Ditjen Sumber Daya Air, Ditjen Cipta Karya, Ditjen Penyediaan Perumahan, Ditjen Bina Konstruksi dan BPIW. Kriteria yang digunakan untuk penilaian di bidang Pembinaan Konstruksi adalah: PEMENUHAN STANDAR PELAYANAN MINIMAL (SPM) JASA KONSTRUKSI. Hasil penilaian *longlist* tersebut menghasilkan 8 daftar provinsi, kabupaten dan kota di tiap wilayah. Kemudian dilakukan penilaian kembali melalui pengumpulan data sekunder untuk menentukan 4 provinsi, kabupaten dan kota yang masuk dalam *shortlist*. Setelah diperoleh *shortlist*, maka dilaksanakan kunjungan lapangan ke daerah untuk mengumpulkan data dan informasi sesuai dengan kriteria penilaian oleh unit organisasi di Kementerian PUPR. Hasil penilaian dari unit organisasi dilakukan pembobotan sehingga diperoleh nilai akhir untuk menentukan pemenang di tiap tingkat (provinsi/kabupaten/kota) di setiap wilayah.

Manfaat yang diharapkan dalam pelaksanaan Penghargaan PUPR ini disamping mendukung pelaksanaan Rencana Strategis Kementerian PUPR 2015-2019, juga mendorong dan meningkatkan keterpaduan pelaksanaan program Kementerian PUPR dengan Kebijakan Pemerintah Daerah tingkat provinsi, kabupaten dan kota.

Untuk pelaksanaan Penghargaan PUPR tahun 2018, disarankan untuk melakukan pembahasan oleh tim unit organisasi untuk penyesuaian dengan tema dan

penyempurnaan kriteria penilaian karena penghargaan ini satu kesatuan atau gabungan untuk Kementerian PUPR dari semua sektor. Dalam penetapan *longlist* dilakukan penilaian kepada 33 provinsi, tanpa Provinsi DKI Jakarta dan 414 kabupaten serta 93 kota di seluruh Indonesia oleh Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR.

Ada 14 (empat belas) kriteria usulan dari Panitia Tim Pusat, namun dipertajam oleh BPIW menjadi 5 (lima) kriteria, yaitu:

1. Peraturan Daerah (Perda) yang terkait pembangunan infrastruktur;
2. Menunjang Kawasan Strategis Nasional;
3. Mendukung keterpaduan pembangunan infrastruktur PUPR;
4. Kemudahan pembangunan infrastruktur PUPR;
5. Basis data infrastruktur terintegrasi berbasis teknologi informasi.

Dari 5 (lima) kriteria di atas, dipertajam lagi atau disimplifikasi oleh BPIW menjadi 3 (tiga) aspek, sebagai berikut:

- 1) Tersedianya Peraturan Daerah terkait bidang PUPR;
- 2) Keterpaduan Pembangunan Infrastruktur di daerah;
- 3) Kemudahan Pembangunan Infrastruktur.

Tiap aspek di atas mempunyai bobot masing-masing sesuai signifikansinya terhadap penilaian Kinerja Pemerintah Daerah. Dalam pelaksanaan Penghargaan PUPR tahun 2018 dilakukan kembali pembagian wilayah menjadi 3 (tiga) wilayah, yaitu wilayah barat, tengah dan timur. Wilayah barat meliputi seluruh Pulau Sumatera dan Provinsi Kepulauan Riau dan Bangka Belitung yang terdiri dari 10 provinsi, 119 kabupaten dan 34 kota. Untuk wilayah tengah meliputi Pulau Jawa dan Bali serta Pulau Kalimantan, terdiri dari 11 provinsi, 139 kabupaten dan 39 kota, sedangkan untuk wilayah timur meliputi Nusa Tenggara, Sulawesi, Maluku dan Papua terdiri dari 12 provinsi, 156 kabupaten dan 20 kota.

Dari semua kandidat tersebut di atas, akan ditetapkan *longlist* per wilayah yang terdiri dari 6 provinsi, 10 kabupaten dan 6 kota, untuk kemudian dinilai masing-masing unit organisasi sesuai bidangnya untuk ditetapkan menjadi *shortlist* calon penerima Penghargaan PUPR 2018. Untuk penilaian menuju ke *shortlist* calon penerima penghargaan perlu Kriteria Khusus Penilaian Penghargaan untuk Pemerintah Daerah dimana substansi dari komponen disesuaikan dengan Unit Organisasi.*



INFRASTRUKTUR NYAMAN MUDIK AMAN 2018



 Indri Eka Lestari

Libur Lebaran tiba. Sukacita setelah sebulan menunaikan ibadah di bulan Ramadhan, disambut dengan sukacita oleh segenap masyarakat di Indonesia. Salah satu sukacita itu, yang mungkin hanya ditemui di Indonesia, adalah tradisi mudik. Berbondong-bondong masyarakat kembali ke kampung halaman, berpindah secara serentak melalui jalur transportasi darat, laut, maupun udara, dari (sebagian besar) kota metropolitan

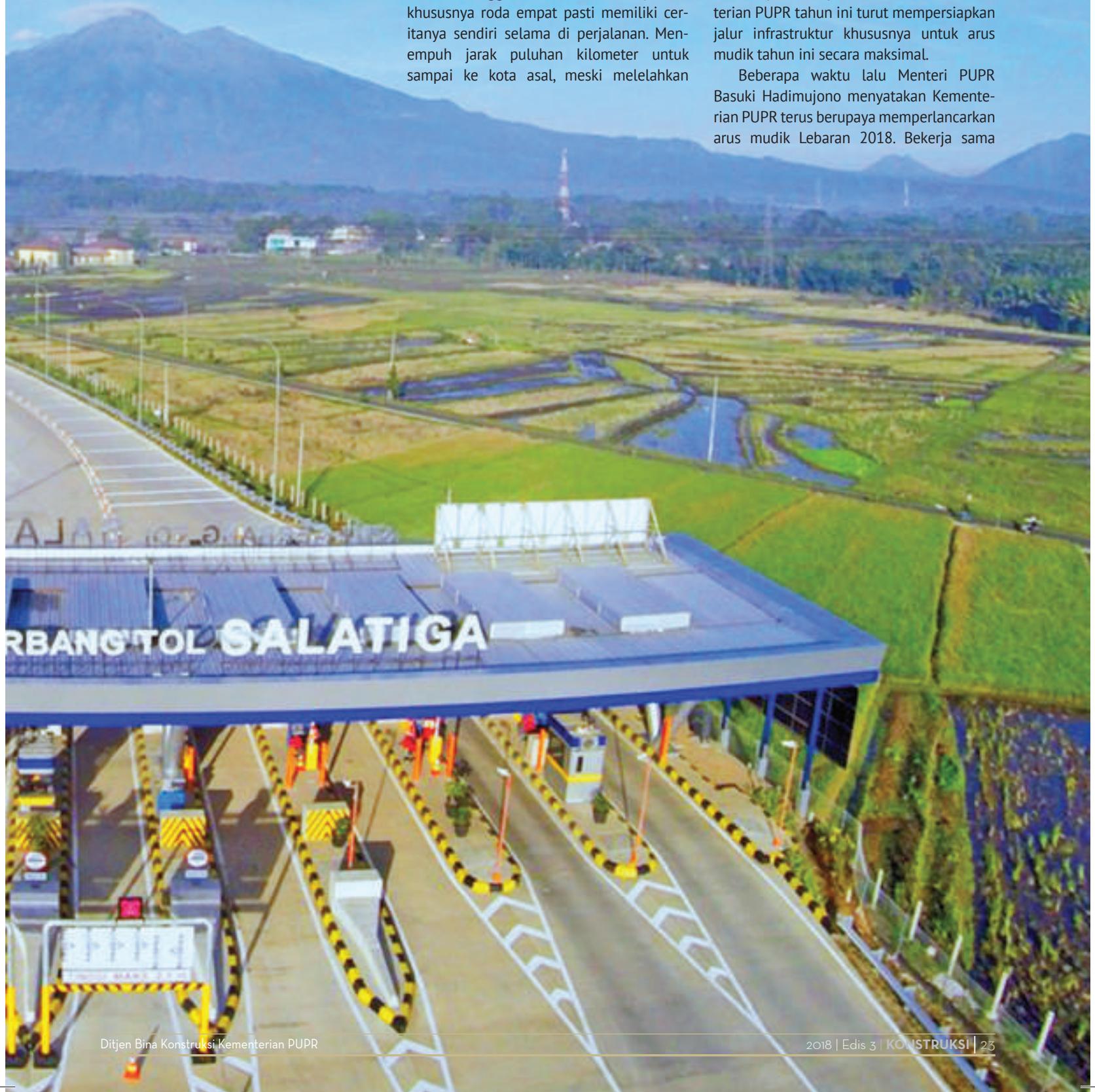
ke berbagai wilayah di penjuru Nusantara. Seakan telah menjadi tradisi, setiap libur Idul Fitri masyarakat Indonesia melakukan mudik atau 'mulih dilik' yang dalam bahasa Indonesia berarti pulang sebentar. Momen mudik ini biasanya selalu dipersiapkan dari jauh-jauh hari mulai dengan mencari tiket kereta, bis, hingga pesawat untuk bisa bertemu dengan keluarga besar atau sekadar untuk berlibur.

Bagi Anda yang memilih melakukan mudik menggunakan kendaraan pribadi khususnya roda empat pasti memiliki ceritanya sendiri selama di perjalanan. Menempuh jarak puluhan kilometer untuk sampai ke kota asal, meski melelahkan

namun menikmati perjalanan yang panjang diiringi pemandangan indah, pepohonan, gunung bahkan pantai mencuci mata dan pikiran dari beban pekerjaan di ibukota.

Kementerian PUPR sejak tahun 2015, pemerintah di bawah kepemimpinan Bapak Presiden Joko Widodo terus berupaya membangun fasilitas infrastruktur seperti jalan, jembatan, bendungan, hingga perumahan untuk memberikan pelayanan dan fasilitas umum secara merata di seluruh Indonesia. Sama seperti masyarakat Indonesia, Kementerian PUPR tahun ini turut mempersiapkan jalur infrastruktur khususnya untuk arus mudik tahun ini secara maksimal.

Beberapa waktu lalu Menteri PUPR Basuki Hadimujono menyatakan Kementerian PUPR terus berupaya memperlancarkan arus mudik Lebaran 2018. Bekerja sama



” Setelah Kementerian PUPR mempersiapkan infrastruktur, kami (tim redaksi) tidak mau ketinggalan merangkul cerita-cerita para pemudik yang merasakan langsung manfaat dari kerja keras Kementerian PUPR dalam menghubungkan jalan dari Jawa Barat hingga Jawa Timur.

dengan Kementerian Perhubungan, Kepala Korps Lalu Lintas Polri (Kakorlantas) hingga BMKG dan Basarnas untuk mencegah hal-hal yang tidak diinginkan.

Menteri PUPR yang mendapat julukan Panglima Infrastruktur ini pun menyebutkan bahwa Komandan Mudik 2018 adalah Menteri Perhubungan Budi Karya dan menyerahkan langsung pengaturan di lapangan kepada Kakorlantas Royke Lumowa. Tidak mau lengah, Kementerian PUPR juga berkoordinasi dengan Badan Meterologi, Klimatologi dan Geofisika (BMKG) dan Badan SAR Nasional (Basarnas) untuk menghadapi kemungkinan jalur mudik yang terbilang rawan longsor dan kecelakaan.

Basuki Hadimuljono juga memastikan jika jalur mudik tahun ini ruas tol sampai jalan nasional siap dilalui ribuan kend-

araan, khususnya saat arus mudik seperti kondisi jalur pantai selatan seperti Banten hingga Yogyakarta, meskipun masih ada sejumlah perbaikan seperti pelebaran jalan di kawasan Kebumen. Sementara di jalur utara (Pantura) kondisi jalan sudah sangat baik seperti tol Solo-Ngawi, Wilangan-Kertosoni dan Salatiga-Solo. Sehingga dapat dikatakan dari Serang Jawa Barat hingga Surabaya Jawa Timur sudah terhubung dari jalan tol hingga jalan tol.

Setelah Kementerian PUPR mempersiapkan infrastruktur, kami (tim redaksi) tidak mau ketinggalan merangkul cerita-cerita para pemudik yang merasakan langsung manfaat dari kerja keras Kementerian PUPR dalam menghubungkan jalan dari Jawa Barat hingga Jawa Timur. Tidak hanya di pulau Jawa, kami juga merangkap cerita tol trans Sumatera yang sudah bisa dilalui oleh para pemudik dengan suguhan pemandangan yang elok.

Lahir sebagai anak dari bapak berdarah Klaten dan ibu yang berasal dari Jakarta, Safira (25) sudah merencanakan untuk *mulih dilik* tahun ini bersama keluarga ke kota kelahiran sang ayah di Klaten, Jawa Tengah. Kepada kami, Fira, sapaan akrabnya mengaku hanya menempuh perjalanan selama 8 jam termasuk istirahat untuk sek-

edar makan atau berhenti sebentar untuk ke toilet. Hal ini merupakan mudik ternyaman baginya, pasalnya tahun-tahun sebelumnya ia harus menempuh jarak hingga 10-15 jam untuk sampai ke Klaten.

Berangkat dari rumahnya di kawasan Tebet, Jakarta Selatan Senin, 11 Juni 2018 sekitar pukul 16.00 WIB, Fira bersama keluarga sudah siap menerima resiko kemacetan yang akan terjadi selama perjalanan mudik. Namun, hal tersebut ternyata tidak seperti dibayangkan, memang saat masuk di daerah tol Cikampek rombongan keluarga pegawai bank swasta di Jakarta ini tersendat oleh antrian kendaraan yang hendak melakukan perjalanan mudik seperti dirinya.

Mobil yang dikendarai oleh sang ayah harus melaju perlahan di KM 13 hingga KM 59 tol Cikampek, atau sekitar pukul 19.00 WIB Fira dan keluarga baru bisa memacu kembali kecepatan mobil. Selebihnya ia mengaku tidak mengalami masalah kemacetan berarti. Sekitar pukul 00.00 WIB rombongan keluarga sampai dan beristirahat di kediaman kakek dan nenek Fira di Jepara.

Pengalaman yang sama juga dirasakan oleh Mujiono (47), bersama istri dan keempat anaknya. Pria yang berprofesi sebagai wiraswasta ini bersiap menuju kota kelahirannya, Yogyakarta. Berangkat dari





Bogor pada H-1 lebaran sekitar pukul 10.00 WIB ia memacu kendaraan roda empatnya memasuki tol Jagorawi untuk selanjutnya menuju tol Cipularang dan melanjutkan melalui jalur selatan.

Menurut Mujiono, perjalanannya menuju Yogyakarta hanya ditempuh dalam kurun waktu 12 jam termasuk istirahat 2 kali dan berhenti sejenak untuk ke toilet dan meregangkan pinggang setelah duduk di kursi pengemudi. Ia juga menjelaskan rincian jalur yang dilalui yaitu ruas Cipularang (sebelum Cikampek) dilanjutkan ke simpang Cipularang-Padalarang dan ruas tol Padalarang-Cileunyi.

Selepas dari Cipularang, jalur selatan sudah menanti, mulai dari Cileunyi hingga Kota Banjar di wilayah Provinsi Jawa Barat. Kemudian dilanjutkan rute Majenang-Wangon-Buntu-Gombong-Kebumen-Kutoarjo-Purworejo di wilayah Provinsi Jawa Barat dan terakhir Wates-Jogja di wilayah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY).

Muji mengaku perjalanan mudik tahun ini terasa sangat nyaman dengan infrastruktur, khususnya jalan tol yang sudah sangat aman untuk dilalui. Memasuki ruas tol Cipularang ia dan rombongan memang mengalami perlambatan laju kendaraan namun selepas Meikarta laju kendaraannya sudah *gasspoll*. Selain itu, kendala lainnya saat menggunakan jalur selatan adalah jalan yang berkelok-kelok sejak Nagreg hingga Ciamis di wilayah Jawa Barat karena jalur berkelok-kelok di ruas Majenang-Wangon di wilayah Jawa Tengah.



Namun, hal tersebut tidak menjadi kendala berarti karena ia dan keluarga sudah terbiasa di tahun-tahun sebelumnya dan memacu kendaraan santai atau sekitar 80-100 km/jam. Menurutnya perjalanan mudik tahun ini juga memiliki jalur dan waktu perjalanan yang beragam, karena waktu libur yang lebih panjang dari biasanya pilihan keberangkatan pun menjadi bervariasi dan tidak bertumpuk atau berbarengan. Selain menggunakan jalur selatan, jalur utara (Pantura) dan jalur tengah juga bisa menjadi pilihan pemudik sehingga tidak terjadi kemacetan yang panjang seperti tahun-tahun sebelumnya.

Mempersiapkan mudik saat lebaran sudah menjadi agenda rutin bagi Halil (32) pria asal Padang, Sumatera Barat. Halil biasanya memang menggunakan jalur darat untuk mudik, selain karena alasan menghemat pengeluaran, kendaraannya bisa ia gunakan untuk bepergian bersama keluarga besarnya di kampung halamannya

nanti. Memang perjalanan lintas pulau ini memakan waktu yang cukup panjang bahkan ia pernah menghabiskan waktu hingga tiga hari dua malam di jalan belum tentu sampai di tempat tujuan.

Halil yang merupakan karyawan swasta perusahaan asuransi di Jakarta ini mengaku mudik tahun ini ia bersama rombongan keluarga besarnya beriringan berjalan bersama-sama. Ada 5 mobil yang terdiri dari adik ipar, sepupu, paman dan bibinya yang turut serta dalam iring-iringan. Di tahun ini kembali melakukan mudik menggunakan jalur darat, untung saja tahun ini memiliki waktu libur yang sedikit panjang, yakni sekitar 10 hari.

Tidak ingin melewatkan momen liburan bersama keluarga besarnya di Payakumbuh, Sumbar, Halil yang berdomisili di daerah Ciledug memutuskan untuk berkumpul di rumah pamannya yang terletak di daerah Cengkareng Jakarta Barat pada Sabtu, 9 Juni 2018 sebelum berangkat beriringan menuju

LAPORANKHUSUS

pelabuhan Merak untuk menyebrang ke pelabuhan Bakaheuni, Lampung.

Sesuai rencana yang sudah bicarakan rombongan berangkat sekitar pukul 11.00 WIB dari Cengkareng, bersama lima mobil lain rombongan keluarganya. Perjalanan dari Cengkareng menuju Pelabuhan Merak mereka tempuh dalam waktu singkat yakni satu jam tiga puluh menit. Kendala ia rasakan saat hendak menukarkan tiket *online* kapal yang terjadi di pelabuhan yang memakan waktu hingga tiga jam lamanya.

Tiba saatnya ia dan rombongan masuk ke kapal. Kapal untuk menyebrang tahun ini sedikit berbeda dari tahun-tahun sebelumnya. Pasalnya kapal yang ditumpangi terlihat baru, bersih dan melaju *ontime*. Sehingga Halil dan rombongan tiba di Pelabuhan Bakaheuni setelah berada di perairan selat Sunda selama 2 jam. Lebih cepat dari biasanya yang memakan waktu hingga 3 jam bahkan lebih karena antrian keluar kapal yang tidak teratur sehingga tersendat.

Setelah keluar dari kapal, rombongan langsung menacap gas kendaraan mereka menuju gerbang tol Bakaheuni Utara. Sebelum melanjutkan perjalanan Halil bersama rombongan memutuskan untuk singgah satu malam di kediaman adik kandungnya Nayla (29) yang tinggal di Kota Bandar Lampung. Sebelum pada subuh esok hari mereka akan melanjutkan perjalanan bersama-sama ke Padang, Sumatera Barat.

Tepat pukul 06.30 rombongan Halil kembali melanjutkan perjalanan dari Lampung menuju Padang Sumatera Barat. Kali ini iringan mobil bertambah menjadi enam mobil, menuju tol trans Sumatera seperti tol Terbanggi dan keluar di tol Kotabaru untuk

selanjutnya memasuki wilayah Sumatera Selatan. Halil dan rombongan mengaku sangat takjub dengan pemandangan di sepanjang perjalanan tol trans Sumatera ini.

Tidak khayal, ia dan rombongan sering kali memperlambat laju kendaraan untuk bisa beristirahat dan mengabadikan potret pemandangan yang indah dari Pulau Sumatera. Jalan yang bekelok, naik turun, tidak membuat rombongan bosan karena *view* yang bagus dari luar kaca mobil.

Tol trans Sumatera dari tol Bakaheuni-Bandar Lampung-Terbanggi-Kotabaru merupakan rangkaian ruas tol trans Sumatera yang sudah siap digunakan untuk arus mudik di tahun 2018 ini. Ruas tol sepanjang 140.938 kilometer ini sudah sepenuhnya rampung sehingga mampu menghemat waktu perjalanan.

Jalanan di sepanjang ruas tol trans Sumatera juga sangat nyaman dan sudah banyak pemudik yang menggunakan jalur ini sama seperti dirinya. Halil berpendapat waktu libur yang panjang menjadi bermanfaat bagi mereka perantau dari luar pulau Jawa, terutama untuk melakukan mudik ke kota asalnya Padang. Karena waktu tempuh yang lebih lama daripada pemudik di pulau Jawa ia merasa sangat terbantu selain memiliki waktu perjalanan, waktu berkumpul bersama keluarga juga lebih lama dari tahun-tahun sebelumnya.

Ia berharap di tahun-tahun ke depan tol trans Sumatera bisa segera dilalui sehingga mudik tahun depan ia dan rombongan bisa menggunakan jalur trans Sumatera lebih nyaman, aman dan cepat. Ia juga tak ragu untuk mengajak teman-temannya yang berasal dari Pulau Sumatera untuk mudik menggunakan jalur darat. Karena saat ini

perjalanan darat lintas Sumatera sudah aman, kondisi jalanan yang nyaman dan ramai pemudik.

Kondisi infrastruktur di Indonesia memang sudah jauh lebih baik dari tahun-tahun sebelumnya, khususnya sejak pemerintahan Presiden Joko Widodo yang memberikan kepercayaan kepada Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat untuk membangun jalan nasional, jalan tol dan jembatan untuk menghubungkan satu wilayah ke wilayah lainnya. Seperti di Pulau Jawa mulai dari Serang, Jawa Barat sudah bisa dilalui tol hingga wilayah Surabaya, Jawa Timur. Tidak hanya di pulau Jawa saja, pembangunan infrastruktur ini juga dilakukan di pulau-pulau lainnya seperti pulau Sumatera, Kalimantan, Sulawesi hingga Papua.

Pembangunan infrastruktur ini bukan hanya sekadar dibangun untuk keperluan arus mudik saja. Lebih jauh hal ini diharapkan bisa menghubungkan wilayah Indonesia satu sama lainnya. Selain itu, hal ini juga diharapkan mampu meningkatkan kesejahteraan masyarakat di seluruh Indonesia demi bisa memberikan keadilan bagi seluruh masyarakat Indonesia. Melalui media sosial Instagram, Presiden Joko Widodo juga menyatakan selain saling terkoneksi dengan baik wilayah satu dengan lainnya, pembangunan fisik infrastruktur diharapkan salah satu cara untuk mempersatukan 714 suku yang ada di Bumi Pertiwi dengan turut serta memajukan kebudayaan dan kesenian masyarakat, serta menyatukan seluruh masyarakat dari Sabang hingga Marauke. *Dari hati ke hati silaturahmi tersambung, dari jalan ke jalan infrastruktur terhubung. Bersama KITA membangun!*



PELATIHAN KONSTRUKSI KELILING MOBILE TRAINING UNIT

APA ITU MOBILE TRAINING UNIT ??



Mobile Training Unit merupakan mobil pelatihan keliling yang dapat digunakan untuk mengenalkan dan mengajarkan pola kerja efektif dan efisien pada tenaga kerja konstruksi, guna memberikan hasil optimal pada



pembangunan infrastruktur di seluruh provinsi Indonesia, termasuk di kawasan perbatasan.

TUJUAN MTU

1. Memberikan stimulus/percontohan bagi Stakeholder terkait dalam upaya peningkatan kompetensi SDM konstruksi.
2. Memperluas akses pelatihan dan sertifikasi kompetensi tenaga kerja konstruksi di kantong-kantong tenaga kerja konstruksi dan pusat-pusat lokasi proyek yang belum terjangkau oleh Institut/Lembaga/Jalur Pelatihan Konstruksi (remote area).
3. Memberdayakan masyarakat konstruksi secara mandiri untuk melaksanakan/mengikuti pelatihan kompetensi keterampilan konstruksi.
4. Melakukan percepatan pelatihan dan sertifikasi kompetensi tenaga kerja konstruksi terampil Indonesia.
5. Meningkatkan kualitas, efektifitas dan efisiensi pelaksanaan pelatihan dan sertifikasi kompetensi tenaga kerja konstruksi nasional.

JENIS PELATIHAN



POLA PEMANFAATAN MTU

SOSIALISASI PEMBINAAN JASA KONSTRUKSI

Durasi : Maksimal 3 Hari
 Target Peserta : Masyarakat / Calon Nakerkon
 Jumlah Peserta : ± 50 Peserta
 Kegiatan :
 - Sosialisasi K3 Kesehatan
 - Sosialisasi UU Jasa Konstruksi Khusus



A LOKASI PROYEK INFRASTRUKTUR

B LOKASI PROYEK INFRASTRUKTUR

Sertifikasi dan Kelayakan Bangunan
 - Pengetahuan Teori Konstruksi
 - Pemetaan Kebutuhan Pelatihan (Training Need Analysis)

PELATIHAN KONSTRUKSI / ON THE JOB TRAINING

Durasi : Maksimal 6 Hari
 Target Peserta : Masyarakat / Calon Nakerkon
 Jumlah Peserta : ± 50 Peserta
 Kegiatan :
 - Pembekalan Teori
 - Pembekalan Praktek
 - Ujwara
 - Uji Kompetensi dan Sertifikasi



A LOKASI KANTONG TENAGA KERJA KONSTRUKSI

B LOKASI KANTONG TENAGA KERJA KONSTRUKSI

UJI KOMPETENSI / ON THE JOB ASSESSMENT

Durasi : Maksimal 3 Hari
 Target Peserta : Masyarakat / Calon Nakerkon
 Jumlah Peserta : ± 50 Peserta
 Kegiatan :
 - Pembekalan
 - Ujian Praktek
 - Wawancara
 - Sertifikasi



A LOKASI PROYEK INFRASTRUKTUR ATAU KANTONG TENAGA KERJA KONSTRUKSI

B LOKASI PROYEK INFRASTRUKTUR ATAU KANTONG TENAGA KERJA KONSTRUKSI

PERSYARATAN PESERTA MTU

- Lulusan Sekolah Dasar/SLTP (Bisa Baca Tulis)
- Berpengalaman Minimal 3 Tahun Sebagai Tukang



"TERAMPIL dan ANDAL"





KEMENTERIAN
PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT



Sukseskan
Asian Games XVIII
INDONESIA, 18-8-18

