

Strategi Peningkatan Daya Saing Sektor Jasa Konstruksi Di Indonesia

Strategy to Improve the Competitiveness of Indonesian Construction Services Sector

Sri Retno Wahyu Nugraheni¹, Widyastutik¹, Syarifah Amaliah¹, Iskandar Panjaitan², Ika Yulisyawati², Florika Malau²

¹Departemen Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi dan Manajemen, Institut Pertanian Bogor
Jalan Agatis, Kampus Darmaga, Bogor 16680, Indonesia

²Direktorat Perundingan Perdagangan Jasa, Kementerian Perdagangan
Jl. M.I. Ridwan Rais No. 5 Jakarta 10110, Indonesia

*Korespondensi: sriretno@apps.ipb.ac.id

[diterima: Desember 2021- revisi: Desember 2021– diterbitkan daring: Desember 2021]

ABSTRAK

Sektor jasa sering dikaitkan dengan kemajuan ekonomi suatu bangsa, dimana semakin maju suatu negara maka peran sektor jasa semakin besar. Jasa konstruksi merupakan salah satu sektor jasa Indonesia yang memiliki nilai keterkaitan ke depan dan ke belakang yang lebih dari satu dan menunjukkan bahwa jasa konstruksi merupakan sektor kunci. Namun demikian, rata-rata pertumbuhan ekspor jasa konstruksi Indonesia selama tahun 2015-2020 hanya sebesar 5.47% dan masih berpotensi untuk ditingkatkan. Oleh karena itu, perlu untuk diketahui kinerja, keunggulan komparatif, dan keunggulan kompetitif sektor jasa konstruksi yang selanjutnya perlu disusun strategi peningkatan daya saing sektor tersebut. Dengan menggunakan data primer dan sekunder, penelitian ini dianalisis dengan menggunakan analisis deskriptif, *Export Product Dynamic* (EPD), dan *Structural Equation Model* (SEM). Hasil analisis menunjukkan bahwa sektor jasa konstruksi Indonesia masih memiliki peluang untuk dikembangkan yang dilihat dari terjadinya *excess demand*, dimana hal ini mengindikasikan bahwa pasar konstruksi Indonesia belum tergarap secara maksimal. Potensi pengembangan ekspor jasa konstruksi dengan negara mitra dapat dilakukan Indonesia dengan Australia, New Zealand, Jepang, China, Korea, dan beberapa negara di Asia Tenggara. Daya saing sektor jasa konstruksi Indonesia sangat dipengaruhi oleh aspek kesempatan, regulasi, dan permintaan dari negara mitra. Oleh karena itu, beberapa strategi yang perlu dilakukan Indonesia untuk meningkatkan daya saing sektor jasa konstruksi adalah penentuan negara mitra prioritas yang akan dijadikan target, penciptaan kondisi politik, keamanan, ekonomi, dan iklim usaha yang kondusif, penguatan dan kolaborasi lembaga sertifikasi dengan dunia pendidikan, serta penguatan pelaku usaha untuk dapat bersaing dengan kompetitor.

Kata Kunci : Daya Saing, Ekspor, EPD, Jasa Konstruksi, SEM

ABSTRACT

The service sector is often associated with a countries economic's progress, where the more advanced a country, the greater its role in the service sector. Construction service is one of Indonesia's service sectors which has more than one forward and backward linkage value and shows that construction services are a key sector. However, the average growth of Indonesia's construction services exports during 2015-2020 was only 5.47 percent and still has the potential to be increased. Therefore, it is necessary to know the performance, comparative advantage, and competitive advantage of the construction services sector, which in turn needs to be formulated to increase the competitiveness of the sector. By using primary and secondary data, this study was analyzed using descriptive analysis, Export Product Dynamic (EPD), and Structural Equation Model (SEM). The results of the analysis show that the Indonesian construction services sector still has the opportunity to be developed as seen from the occurrence of excess demand, which indicates that the Indonesian construction market has not been fully exploited. The potential for developing exports of construction services with partner countries can be carried out by Indonesia with Australia, New Zealand, Japan, China, Korea, and several countries in Southeast Asia. The competitiveness of Indonesia's construction services sector is strongly affected by aspects of opportunity,

regulation, and demand from partner countries. Therefore, several strategies that need to be carried out by Indonesia to increase the competitiveness of the construction services sector are determining priority partner countries, creating conducive conditions for political, security, economic, and business climate, strengthening and collaboration with Indonesian certification agency with the world of education, as well as strengthening business actors engaged in the service sector to be able to compete with competitors.

Keywords: *Competitiveness, Construction Service, EPD, Export, SEM*

JEL classification: *F15, F53, H54*

PENDAHULUAN

Sektor jasa atau sektor tersier kerap kali dikaitkan dengan level kemajuan (*advancement*) ekonomi suatu negara, dimana *advanced economies* secara umum memiliki karakteristik peningkatan tren kontribusi sektor jasa terhadap perekonomian. Lebih lanjut, (Hayami dan Godo, 2005 menyatakan bahwa sebagai respon dari kemajuan ekonomi suatu negara akan mencapai tingkat tertinggi jika bobot aktivitas ekonomi telah bergeser dari sektor industri ke sektor jasa (*services*). Sebagai ilustrasi, aktivitas jasa pada tahun 2017 merepresentasikan 66% rodok Domestik Bruto (PDB) dunia. Peranan sektor jasa terhadap PDB mencapai 77% di Amerika Serikat, 54% di negara berpenghasilan sedang (*middle income*) dan 39% di negara berpenghasilan rendah (*low income*) (World Bank, 2018).

Tak terkecuali bagi Indonesia, sektor jasa merupakan memiliki peran yang sangat penting bagi perekonomian Indonesia karena menjadi penggerak perekonomian dari sisi penciptaan nilai tambah dan lapangan pekerjaan. Meskipun kontribusi penciptaan nilai tambah sektor jasa terhadap PDB Indonesia (43%) berada di bawah rata-rata kontribusi sektor jasa pada negara *middle income* (54%), pertumbuhan kontribusi sektor jasa terhadap perekonomian meningkat sebesar 2.09% dalam lima tahun terakhir. Fenomena peningkatan kinerja sektor jasa juga direpresentasikan oleh penciptaan lapangan pekerjaan yang terbuka dengan adanya sektor jasa. Pada tahun 2000, kurang lebih hanya terdapat 33 juta tenaga kerja di sektor jasa, namun angka tersebut melonjak sebesar 1.5 kali lipat pada tahun 2014, dimana terdapat 52 juta orang mencari nafkah pada sektor jasa. Peningkatan aktivitas di sektor jasa juga dibarengi dengan peningkatan

investasi pada sektor jasa, dimana nilai investasi sektor jasa lebih besar dari industri manufaktur pada tahun 2010-2011 meskipun memiliki tren negatif di tahun 2013. Pada tahun 2015, investasi sektor jasa berhasil menyamai nilai investasi pada industri manufaktur (Kementerian Perdagangan, 2018).

Dalam RPJPN 2005-2025, kebijakan pembangunan sektor jasa mengacu pada arah pembangunan ekonomi 2005-2025 dimana peningkatan daya saing global perekonomian yang bertumpu pada peningkatan produktivitas dan inovasi perlu untuk dikelola secara berkelanjutan melalui kontinuitas perbaikan SDM, penciptaan penguasaan dan penerapan teknologi serta dukungan stabilitas ekonomi dan penyediaan infrastruktur fisik dan ekonomi. Demi mewujudkan keunggulan kompetitif berdasarkan keunggulan komparatif, Indonesia sebagai negara maritim dan agraris perlu untuk meningkatkan kompetensi dan keunggulan di setiap daerah pada seluruh sektor, tidak terkecuali sektor jasa (Bappenas, 2021).

Selanjutnya, peran sektor jasa terhadap perekonomian suatu negara dapat dilihat dari level keterkaitan yang tinggi dengan sektor-sektor lainnya. Berdasarkan hasil analisis Tabel Input – Output 2010, diketahui bahwa 8 dari 12 kelompok besar sektor jasa Indonesia memiliki tingkat keterkaitan yang tinggi dengan sektor lainnya yang menggunakan sektor jasa sebagai input produksi (Kementerian Perdagangan, 2018). Anas (2017) dalam penelitiannya yang Tabel IO 2010 menunjukkan bahwa sektor jasa Indonesia memiliki keterkaitan ke depan dan ke belakang yang nilainya terlihat pada Tabel 1. Berdasarkan tabel tersebut apabila sektor jasa memiliki keterkaitan ke depan dan ke belakang lebih dari 1, maka sektor tersebut

dapat menjadi sektor kunci (*key sektor*). Pada tabel tersebut, sektor jasa konstruksi merupakan salah satu sektor jasa Indonesia yang memiliki keterkaitan ke belakang maupun ke depan yang bernilai lebih dari 1, sehingga dapat dikategorikan sebagai sektor kunci.

Tabel 1. Keterkaitan Kebelakang dan Kedepan 12 Sektor Jasa Indonesia

Sektor	<i>Backward Linkage</i>	<i>Ranking</i>	<i>Forward Linkage</i>	<i>Ranking</i>
Jasa Bisnis	0.8	116	2.5	9
Jasa Komunikasi	0.8	111	1.9	15
Jasa Konstruksi	1.2	39	2.2	13
Jasa Distribusi	0.9	108	6.9	1
Jasa Pendidikan	0.9	104	0.6	107
Jasa Lingkungan	1.2	34	0.5	151
Jasa Keuangan	0.8	117	2.8	7
Jasa Kesehatan	1.1	68	0.7	82
Jasa Pariwisata	1.0	85	1.2	28
Jasa Rekreasi	1.1	51	0.6	87
Jasa Transportasi	1.0	87	3.2	5
Jasa Lainnya	0.9	103	1.9	14
Rata-rata Nasional	1.0	-	1.0	-

Sumber: Anas (2017)

Jika dilihat perkembangan perdagangan jasa di negara-negara maju seperti di Eropa dan Amerika, sektor jasa mendominasi perdagangan internasional pada negara-negara tersebut dengan kontribusi lebih dari 60% dari total aliran perdagangan. Terlepas dari peranan sektor jasa yang cukup tinggi dan memiliki tren yang terus meningkat dalam perekonomian, namun Indonesia masih belum dapat berperan banyak dalam perdagangan jasa. Dalam periode 2015-2020, rata-rata *share* perdagangan jasa Indonesia mencapai 5.72%, jauh di bawah *peer countries* di region ASEAN seperti Singapura (10.5%), Thailand (23.99%), Malaysia (23.05%), Filipina (17.37%), Vietnam (14.26%), dan Laos (10.90%). Kondisi ini menjadi kurang menguntungkan bagi posisi Indonesia dalam konstelasi perdagangan jasa mengingat defisit neraca perdagangan jasa Indonesia yang tidak kunjung membaik.

Tabel 2. Komparasi *Share* Perdagangan Jasa terhadap PDB Indonesia dan *Peer Countries* (dalam persen)

Negara	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Rata-Rata
Indonesia	6.17	5.77	5.71	6.61	6.34	3.73	5.72
Laos	13.33	11.67	11.11	12.32	12.84	4.14	10.90
Malaysia	24.92	25.14	24.93	23.64	23.22	16.45	23.05
Filipina	17.19	17.38	18.56	18.79	18.44	13.83	17.37
Singapura	102.24	97.38	102.57	108.22	113.62	105.96	105.00
Thailand	25.07	25.96	25.78	26.14	25.36	15.65	23.99
Vietnam	14.11	14.25	13.48	13.56	13.60	9.40	13.07
Dunia	13.00	12.94	13.19	13.52	13.61	11.50	12.96

Sumber: World Bank (2021)

Berdasarkan nilai nominal, perkembangan ekspor jasa Indonesia cukup berfluktuasi dimana ekspor jasa Indonesia mengalami pertumbuhan ekspor jasa yang kembali positif mencapai 4.9% di tahun 2016 dan tahun 2017 (Tabel 3). Lebih lanjut, komposisi ekspor jasa Indonesia berdasarkan perkembangan ekspor jasa Indonesia sangat terkonsentrasi pada jasa perjalanan, jasa transportasi, dan jasa bisnis. Ketiga subsektor tersebut merepresentasikan 85% dari keseluruhan total ekspor jasa Indonesia selama tahun 2015 – 2020. Namun demikian, jika dilihat lebih lanjut, sektor jasa konstruksi juga memiliki pertumbuhan yang positif sebesar 5.47% selama periode tersebut (Tabel 3). Hal ini merefleksikan potensi pengembangan ekspor jasa konstruksi di masa yang akan datang.

Tabel 3. Nilai Ekspor Sektor Jasa Indonesia, Tahun 2015-2020 (juta USD)

Sektor	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Rata-Rata Pertumbuhan 2015-2020
Jasa manufaktur	356	351	354	382	392	423	3.58
Jasa pemeliharaan dan perbaikan	284	411	169	248	356	367	15.81
Transportasi	3,456	3,572	3,472	3,592	3,954	2,441	-4.84
Perjalanan	10,761	11,206	13,139	16,426	16,911	3,312	-6.21
Jasa konstruksi	379	226	369	405	481	364	5.47
Jasa asuransi dan dana pensiun	54	80	83	161	209	286	42.48
Jasa keuangan	248	336	640	660	418	527	23.70
Biaya penggunaan kekayaan intelektual	52	47	50	61	59	84	11.46
Jasa telekomunikasi, komputer, dan informasi	971	970	997	1,226	1,321	1,276	5.99
Jasa bisnis lainnya	4,917	5,359	5,261	6,963	6,592	5,104	2.32
Jasa personal, kultural, dan rekreasi	111	89	131	367	218	116	23.93
Jasa pemerintah	632	678	663	717	731	649	0.79
Total Jasa	22,221	23,324	25,328	31,207	31,642	14,946	-2.92

Sumber : Bank Indonesia (2021)

Semakin terbukanya ekonomi dunia juga memberikan konsekuensi semakin intensifnya negosiasi perjanjian perdagangan bebas, baik di tingkat bilateral maupun ditingkat regional. *ASEAN Framework Agreement on Services* (AFAS) merupakan salah satu kerangka kerjasama perdagangan jasa komprehensif yang ditandatangani pada tahun 1995. AFAS menyediakan pedoman kerjasama mengenai peningkatan akses pasar dan standarisasi “*national treatment*” untuk pemasok jasa di antara negara-negara anggota ASEAN. Dua belas sektor menjadi prioritas dalam kerjasama AFAS yakni: jasa bisnis, jasa telekomunikasi, jasa konstruksi, jasa distribusi, jasa pendidikan, jasa lingkungan, jasa keuangan, jasa kesehatan, pariwisata, jasa transportasi, serta jasa terkait kebudayaan dan olahraga.

Dalam perkembangannya implementasi Protokol AFAS didasarkan pada prinsip “ASEAN Minus X”, dimana negara-negara yang belum siap untuk mengambil bagian dalam skema ekonomi tertentu dapat memilih untuk tidak berpartisipasi dalam paket kerjasama tanpa menghentikan kemajuan liberalisasi layanan untuk negara-negara anggota lainnya. Delapan negara ASEAN (Brunei Darussalam, Kamboja, Laos, Myanmar, Malaysia, Singapura, Thailand dan Viet Nam) telah menyelesaikan prosedur internal (ratifikasi) *Protocol to Implement the 9th AFAS Package*, sementara Filipina dan Indonesia masih dalam proses ratifikasi (Kementerian Perdagangan, 2018).

Liberalisasi sektor jasa melahirkan peluang dan tantangan yang berarti bagi Indonesia. Di satu sisi, reformasi regulasi akan mengurangi biaya perdagangan sektor jasa sehingga perubahan alokasi sumberdaya yang dilakukan dapat mendorong perbaikan

spesialisasi dan keunggulan komparatif, serta memiliki dampak yang signifikan “*knock on effect*” pada sektor lainnya (Sheperd dan Marrel, 2010). Bertambahnya akses ke layanan jasa yang lebih efisien dan berkualitas akibat *reform* perdagangan dan investasi akan melahirkan potensi peningkatan produktivitas.

Namun demikian, saat penyedia jasa domestik tidak memiliki daya saing, maka kesinambungan usaha dari penyedia jasa lokal dapat terganggu karena margin labanya berkurang ketika persaingan usaha semakin ketat. Hal ini tentunya dapat menyebabkan pelaku usaha yang tidak dapat bersaing akan bangkrut dan keluar dari pasar. Hanya pelaku usaha yang berhasil menjaga daya saing tinggi dapat bertahan dan investor yang ingin masuk ke dalam pasar harus mampu beroperasi secara efisien sesuai dengan tingkat daya saing pelaku usaha tersebut agar dapat bersaing.

Dalam menghadapi peluang dan tantangan tersebut, diperlukan analisis yang komprehensif mengenai kondisi eksisting daya saing perdagangan sektor jasa Indonesia secara relatif di negara tujuan ekspor disertai dengan pemetaan kondisi permintaan serta kondisi penawaran jasa di Indonesia. Analisis mengenai kondisi *baseline* tersebut diperlukan untuk merumuskan rekomendasi dalam mengantisipasi tingginya persaingan usaha di pasar domestik, meningkatkan fundamental sektor jasa dalam aspek daya saing dan produktivitas, serta meningkatkan akses pasar sektor jasa ke pasar mitra dagang.

Dengan latar belakang yang telah diuraikan diatas, maka dirumuskan tujuan sebagai berikut :

1. Mengetahui kinerja perdagangan sektor jasa konstruksi Indonesia.

2. Menganalisis keunggulan komparatif sektor jasa konstruksi Indonesia.
3. Menganalisis keunggulan kompetitif sektor jasa konstruksi Indonesia.
4. Menyusun strategi peningkatan daya saing sektor jasa konstruksi Indonesia.

TINJAUAN PUSTAKA

Pengertian dan Konsep Perdagangan Jasa

Berdasarkan literatur definisi baku mengenai definisi perdagangan jasa belum ditetapkan secara universal. Ketiadaan definisi yang baku dan sekaligus belum terdapat kesepakatan secara universal yang disebabkan oleh sangat bervariasinya aktivitas jasa dengan berbagai karakteristik yang berbeda satu dengan lain. Selanjutnya definisi mengenai perdagangan jasa lebih mengacu pada definisi yang tertulis dalam *General Agreement on Trade in Services* (GATS). Hill (1977) mendefinisikan bahwa barang sebagai obyek fisik yang dapat disentuh dan dapat dialihkan antar unit ekonomi, sedangkan jasa didefinisikan sebagai perubahan dari keadaan seseorang atau suatu barang milik suatu unit ekonomi yang ditimbulkan sebagai hasil dari aktivitas unit ekonomi lainnya.

Namun demikian, pengertian diatas juga menimbulkan banyak kritik dimana jasa memiliki sifat tidak bisa disimpan, tetapi dalam kenyataannya beberapa jenis jasa dapat disimpan untuk digunakan lagi kemudian. Misalnya saja, jasa yang berbentuk informasi dapat disimpan dalam bentuk penyimpanan elektronik yang dapat digunakan lagi kemudian. Oleh karena itu, transaksi jasa dapat dilakukan tanpa perlu melibatkan produsen dan konsumen secara langsung.

Agak berbeda dengan Hill (1977), Payne (2001) mendefinisikan jasa sebagai aktivitas ekonomi yang mempunyai sejumlah elemen (nilai atau manfaat) yang bersifat *intangible* dan melibatkan sejumlah interaksi dengan konsumen atau dengan barang-barang yang dimiliki seseorang, tetapi tidak perlu melakukan transfer kepemilikan.

Sedangkan Stern dan Hoekman (1988) mendefinisikan jasa berdasarkan karakteristiknya yaitu sebagai berikut:

1. Produksi dan konsumsi jasa harus bersamaan sedangkan untuk barang tidak perlu demikian;
2. Jasa tidak bisa disimpan sedangkan barang dapat;
3. Jasa adalah *intangible* sedangkan barang *tangible*.

Stern dan Hoekman (1988) menggunakan tiga kriteria untuk membedakan barang dan jasa, yaitu:

- a) Produksi dan konsumsi jasa harus bersamaan sedangkan untuk barang tidak perlu demikian;
- b) Jasa tidak dapat disimpan sedangkan barang dapat disimpan;
- c) Jasa bersifat *intangible*, sedangkan barang bersifat *tangible*.

Ketiadaan definisi baku dan pada kenyataan bahwa dalam praktik tidak jarang dijumpai kesulitan untuk membedakan barang dan jasa menyebabkan cakupan jasa yang dianalisis berbeda dari satu studi dengan studi yang lain. Beberapa institusi memasukkan utilitas dan konstruksi ke dalam sektor jasa, sedangkan yang lain mengeluarkan transportasi dan komunikasi. Terkait dengan hal tersebut, menurut OECD jasa-jasa mencakup:

- a) Perdagangan retail ataupun grosir, restoran dan hotel;
- b) Transportasi, pergudangan, dan komunikasi;

- c) Keuangan, asuransi, *real estate*, dan *business services*;
- d) Administrasi publik, pertahanan masyarakat atau perseorangan; dan jasa rekreasi maupun jasa hiburan.

Mengingat begitu beragamnya jasa, maka Basri dan Muannandar (2010) mengelompokkan jasa menurut sifatnya, diantara sebagai berikut :

- a) Kegiatan antara dan kegiatan akhir¹;
- b) Jasa faktor dan non faktor sebagaimana pengertian di dalam neraca pembayaran;
- c) Jasa *traded* dan *non-traded*.

Beberapa pengelompokan lain menitikberatkan pada masuk tidaknya jasa *visible* (*travel, passengers fares*, dan *other transportation*), jasa *non visible* (*fees, royalties*, dan *other services*), dan transfer keuntungan perusahaan asing. Lall dalam Basri dan Muannandar (2010) mengelompokkan jasa-jasa ke dalam lima kategori berdasarkan fungsinya, yaitu sebagai berikut:

- a) Perkapalan, transportasi, dan jasa komunikasi termasuk biaya kargo, asuransi penerbangan dan re-asuransi, perantara dan transmisi data (tetapi biaya pelabuhan dan bandar udara tidak dimasukkan);
- b) Jasa keuangan, termasuk perbankan, asuransi non-angkutan dan perantara, akuntansi, dan berbagai jenis investasi;
- c) Jasa pemasaran, termasuk periklanan, grosir, dan perdagangan eceran;
- d) Jasa teknologi, termasuk teknik dan konstruksi (teknik sipil dan industri), hak paten, merek dagang, konsultasi,

perbaikan, dan jasa-jasa lainnya yang memiliki fungsi yang sama;

- e) Layanan niaga, termasuk waralaba, *leasing*, dan *chartering*.

Sedangkan klasifikasi jasa menurut *World Trade Organization* (WTO) terdiri dari 12 (dua belas) sektor yaitu:

- 1) Jasa bisnis;
- 2) Jasa komunikasi;
- 3) Jasa konstruksi dan jasa yang berhubungan dengan keteknikan;
- 4) Jasa distribusi;
- 5) Jasa pendidikan;
- 6) Jasa lingkungan;
- 7) Jasa keuangan;
- 8) Jasa kesehatan dan sosial;
- 9) Jasa pariwisata dan yang berhubungan dengan perjalanan;
- 10) Jasa rekreasi, budaya, dan olahraga;
- 11) Jasa transportasi;
- 12) Jasa lainnya yang belum termasuk dalam klasifikasi di atas.

Produksi jasa juga memiliki sifat yang sama seperti halnya produksi barang, yaitu memerlukan input modal dan tenaga kerja, baik yang terampil maupun tidak terampil. Sebagian penawaran jasa sangat bergantung pada kekayaan sumber daya alam, seperti halnya pada produksi barang. Oleh karena itu, dalam perdagangan jasa juga ada yang bersifat padat modal, padat karya, padat tenaga terampil, dan sebagainya.

Mode of Supply Sektor Jasa

Berdasarkan *General Agreement on Trade in Services* (GATS), perdagangan jasa

¹Catatan: yang dimaksud sebagai kegiatan antara adalah kegiatan akhir dari sebuah industri yang digunakan sebagai *input* di dalam proses kegiatan industri yang lain. Sedangkan kegiatan akhir

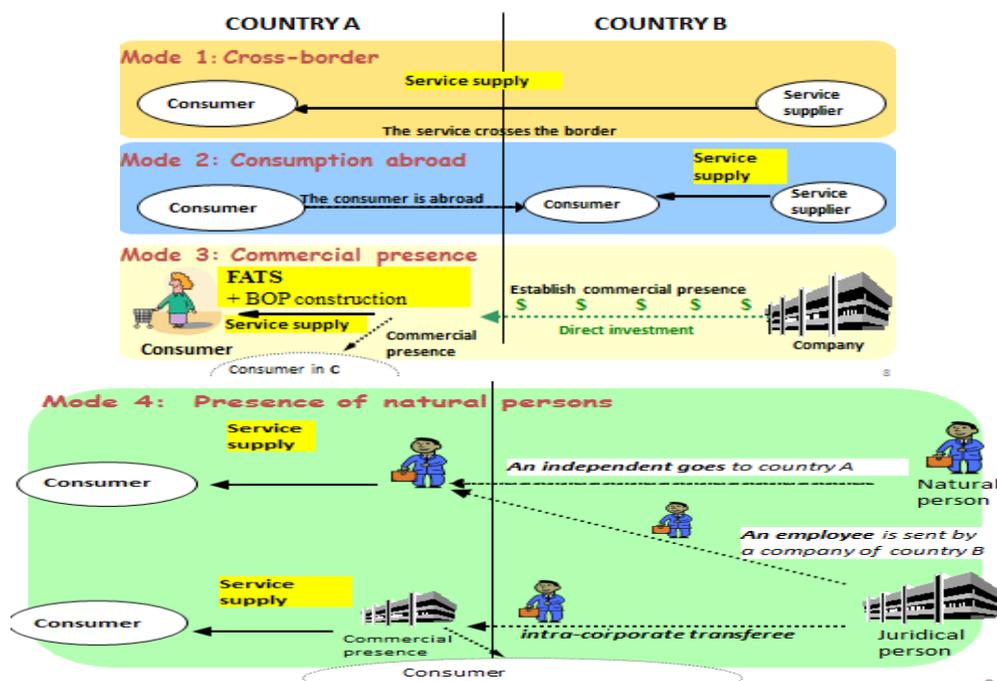
adalah *output* yang langsung digunakan oleh konsumen.

internasional di definisikan ke dalam empat *mode of supply* sebagai berikut:

- (a) *Cross-border supply*: jasa diberikan oleh warganegara suatu negara ke warganegara di wilayah negara lain (*crosses the border*). Hal ini sama dengan perdagangan barang, produk melewati batas negara di mana konsumen dan produsen berada dalam wilayah masing-masing, seperti perusahaan hukum memberikan konsultasi melalui telephone ke klien, dokter yang memberikan diagnosis medis ke pasiennya melalui email;
- (b) *Consumption abroad*: konsumen menuju/bepergian ke wilayah negara lain untuk memperoleh jasa, sebagai contoh adalah aktivitas wisata, mengunjungi museum, tempat bersejarah, atau tempat wisata di luar negeri;
- (c) *Commercial presence*: penyedia jasa dari suatu negara mendirikan cabang atau kantor perwakilan untuk menyediakan jasa di wilayah negara lain;

- (d) *Presence of natural persons*: orang dari suatu negara masuk ke wilayah negara lain untuk memberikan jasa.

Prinsip-prinsip dasar GATS yaitu: (1) GATS mencakup seluruh sektor jasa yang diperdagangkan secara internasional; (2) Perlakuan *most favoured nation* (perlakuan sama bagi semua) berlaku bagi seluruh sektor jasa kecuali sektor-sektor yang masih dinyatakan dikecualikan untuk sementara; (3) Peraturan perundangan seluruh negara anggota harus transparan, yang mana diperlukan *inquiry points* di setiap negara. GATS mengharuskan negara-negara anggota membuat seluruh peraturan perundangan yang relevan terbuka untuk semua pihak; (4) Peraturan harus obyektif dan beralasan; (5) Pembayaran internasional secara umum tidak terbatas; (6) Komitmen suatu negara (*individual countries commitment*) harus sebagai hasil perundingan dan diikat; dan (7) Liberalisasi progresif melalui perundingan lebih lanjut. Secara grafis, *mode of supply* dari sektor jasa berdasarkan GATS disajikan pada Gambar 1.



Gambar 1. Mode of Supply Perdagangan Sektor Jasa

Penelitian Terdahulu

Penelitian yang dilakukan oleh Julia (2008) yang bertujuan untuk menentukan daya saing sektor jasa Austria periode 1995-2005 menggunakan data sekunder bersumber dari *Eurostat's ITS database*, dan data dari *IMF Balance of Payments (BoP) statistic*. Alat analisis yang digunakan adalah *Revealed Comparative Advantages (RCA)* yang dikombinasikan dengan *Multiple Regression Analysis (MRA)* untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi nilai RCA. Hasil penelitian menunjukkan Austria mengalami *comparative disadvantage* di sektor jasa transportasi pada tahun 2005, dan menunjukkan *comparative advantage* di sektor *travel*. Faktor keterampilan kerja berpengaruh positif terhadap daya saing ditemukan pada sampel sub-negara anggota Uni Eropa baru, selain itu faktor tingkat produktivitas tenaga kerja dan unit biaya tenaga kerja yang rendah menunjukkan pengaruh positif pada keunggulan komparatif.

Penelitian lain dengan menggunakan model keseimbangan umum dilakukan oleh Kementerian Perdagangan (2013) untuk mempersiapkan Posisi Runding Perdagangan Jasa pada Forum-Forum Internasional. Analisis dilakukan untuk melihat dampak restriksi perdagangan (yang diproksi dengan "tax equivalent" atau "productivity equivalent") terhadap ekonomi makro (*welfare*, GDP riil, inflasi, neraca perdagangan jasa, TOT, konsumsi, investasi) dan ekonomi sektoral (output, harga, kesempatan kerja, ekspor dan impor jasa) Indonesia dengan menggunakan model CGE multi region dan multi sektor (GTAP). Secara umum disimpulkan bahwa pada keseluruhan simulasi, peningkatan produktivitas sebagai implikasi dari eliminasi hambatan regulasi meningkatkan *welfare* dan GDP riil yang

didorong oleh peningkatan konsumsi masyarakat, investasi, dan pengeluaran pemerintah namun menimbulkan *trade off* pada penurunan kinerja perdagangan. Selain itu kajian melihat matriks hambatan regulasi "Foreign" dari penelitian Kalirajan (2000) dan Dee (2004) yang menunjukkan bahwa hambatan regulasi yang tinggi dikenakan oleh negara-negara ASEAN (Indonesia, Malaysia, Singapura, Thailand, Vietnam) dan India dibanding negara-negara maju (Perancis, Belanda, Jerman, Jepang, UK, US dan Australia). Berdasarkan kegiatan *focus group discussion (FGD)* kendala utama pengembangan jasa komunikasi Indonesia adalah terkait perijinan yang tumpang tindih serta tenaga kerja di sektor jasa komunikasi dirasakan masih kurang khususnya tenaga kerja berketerampilan tinggi. Adapun kendala utama sektor distribusi terkait Investasi (*screening* investasi dan syarat kebutuhan ekonomi), perijinan (syarat lokasi) dan infrastruktur (ketersediaan sarana pendukung seperti jaringan distribusi jalan).

Implikasi terbentuknya Masyarakat Ekonomi ASEAN tahun 2015 adalah kawasan ASEAN akan menjadi suatu kawasan bebas mobilisasi barang, jasa, investasi, tenaga kerja, dan arus modal. Kondisi ini mendorong peningkatan komitmen Indonesia, salah satunya di sektor jasa konstruksi. Widyastutik, et al. (2014) melakukan kajian Analisis Dampak Implementasi Komitmen Indonesia di Sektor Jasa Konstruksi dalam kerangka *ASEAN Framework Agreement in Services (AFAS)*. Studi ini bertujuan memetakan posisi komitmen sektor jasa konstruksi Indonesia di AFAS berdasarkan indeks Hoekman dan menganalisis dampak peningkatan komitmen tersebut. Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan dengan GTAP menunjukkan bahwa dalam pengimplementasian komitmen tersebut, Indonesia masih belum memperoleh

manfaat yang signifikan. Hal ini ditunjukkan dengan peningkatan relatif kecil pada indikator makro maupun sektoral. Dengan adanya liberalisasi sebesar 50% maupun *full* liberalisasi, peningkatan PDB riil cukup kecil. Belum lagi dampak sektoral yang hanya terlihat pada peningkatan di sektor konstruksi itu sendiri.

METODE

Jenis dan Sumber Data

Data yang digunakan dalam penelitian merupakan gabungan data primer dan sekunder. Data primer dikumpulkan melalui wawancara dengan menggunakan kuesioner secara mendalam (*indepth interview*) terhadap informan kunci di tingkat Provinsi yang memiliki potensi di sektor jasa konstruksi. Adapun lokasi pengumpulan data primer dilakukan di DKI Jakarta dan sekitarnya serta Bandung. Selanjutnya, untuk obyek survei sektor jasa konstruksi adalah asosiasi dan pelaku jasa itu sendiri.

Data sekunder yang dikumpulkan berasal dari *study literature* dan data dari instansi maupun sumber lain yang terkait. Sumber data primer tersebut seperti GTAP *Database*, Bank Indonesia, Kementerian, dinas, Badan Pusat Statistik (BPS), *UN Comtrade*, dan *World Development Indicator (WDI)*.

Metode Analisis dan Pengolahan Data

Metode analisis yang digunakan terdiri dari dua metode, yaitu metode kualitatif dan kuantitatif. Untuk menjawab tujuan pertama daya saing produk jasa konstruksi Indonesia di negara mitra dagang utama yang dikombinasikan dengan menggunakan data deskriptif terkait kondisi sektor jasa dianalisis

dengan menggunakan *Export Product Dynamic (EPD)*. Selanjutnya, untuk menjawab tujuan ketiga yaitu bagaimana keunggulan kompetitif perdagangan jasa bisnis, pariwisata dan konstruksi di Indonesia maka digunakan metode *Partial Least Square Structural Equation Model (PLS-SEM)*. Setelah diketahui keunggulan dan daya saingnya, maka selanjutnya dapat dirumuskan strategi untuk meningkatkan daya saing sektor jasa konstruksi Indonesia. Secara rinci, metode analisis yang digunakan dijelaskan sebagai berikut:

Export Product Dynamics (EPD)

Export Product Dynamics (EPD) merupakan salah satu indikator yang dapat memberikan gambaran daya saing suatu negara secara dinamis. Indikator ini juga dapat mengukur posisi pasar dari suatu produk di tujuan pasar tertentu. EPD juga memiliki kemampuan untuk membandingkan kinerja ekspor diantara negara-negara di seluruh dunia. Selain itu, dengan menggunakan EPD, dinamisasi performa produk yang diekspor dapat diketahui. Matriks EPD terdiri dari daya tarik pasar dan informasi kekuatan bisnis. Daya tarik pasar dihitung berdasarkan pertumbuhan permintaan produk pada tujuan pasar tertentu, sedangkan informasi kekuatan bisnis diukur berdasarkan pertumbuhan *market share* sebuah negara pada tujuan pasar tertentu. Kombinasi dari daya tarik pasar dan kekuatan bisnis ini menghasilkan karakter posisi dari produk yang dapat dianalisis dalam empat kategori, yaitu “*rising star*”, “*falling star*”, “*lost oppportunity*”, dan “*retreat*”. Matriks posisi daya saing untuk melihat ekspor jasa Indonesia ke negara tujuan pada penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 4.

Tabel 4. Matriks Posisi Daya saing Ekspor Jasa Indonesia

<i>Share of country's export</i>	<i>Share of product's export</i>	
	<i>Rising (Dynamic)</i>	<i>Falling (Stagnant)</i>
<i>Rising (Competitive)</i>	<i>Rising Star</i>	<i>Falling Star</i>
<i>Falling (Non-Competitive)</i>	<i>Lost Opportunity</i>	<i>Retreat</i>

Sumber: Esterhuizen (disesuaikan), 2006

Posisi pasar ideal yang ingin didapatkan adalah memiliki pangsa pasar ekspor sebagai *rising star* yang menunjukkan bahwa negara tersebut memiliki pangsa pasar dan pangsa produk yang tumbuh cepat (*fast-growing products*). *Lost opportunity* menunjukkan penurunan pangsa pasar pada produk-produk yang dinamis, dengan kata lain posisi ini merupakan yang paling tidak diinginkan. *Falling star* merupakan posisi yang tidak disukai, namun masih lebih baik jika dibandingkan dengan *lost opportunity* karena pangsa pasarnya tetap meningkat. Sementara itu, *retreat* biasanya posisi yang tidak diinginkan, tetapi pada kasus tertentu dimungkinkan lebih diinginkan apabila pergerakannya mengarah pada produk-produk yang dinamik di masa yang akan datang (Esterhuizen 2006).

Partial Least Square Structural Equation Modeling (PLS-SEM)

Metode pengolahan data yang digunakan pada penelitian ini adalah *Partial Least Square* (PLS) melalui pendekatan *first order*. PLS adalah teknik analisis

multivariabel yang dapat digunakan untuk mendeskripsikan keterkaitan hubungan linear secara simultan variabel-variabel pengamatan yang sekaligus melibatkan variabel laten yang tidak dapat diukur secara langsung. Metode ini dapat digunakan pada penelitian yang bersifat eksploratori, dimana teori kurang berkembang serta tidak membutuhkan sampel yang banyak (Widarjono, 2015).

Model analisis jalur PLS-SEM terdiri dari dua unsur, yaitu model struktural (*structural model*) atau *inner model* dan model pengukuran (*measurement model*) atau *outer model*. *Inner model* menunjukkan hubungan antara variabel laten. Di dalam *inner model* terdapat dua variabel, yaitu variabel laten dependen dan variabel laten independen. Sedangkan *outer model* menggambarkan hubungan antara variabel laten dan variabel indikator.

1) Analisis model pengukuran (*outer model* atau *measurement model*) untuk mengevaluasi hubungan antara variabel konstruk dengan indikator atau variabel manifest. Analisis *outer model* dilakukan dengan tahapan kriteria pada Tabel 5.

Tabel 5. Evaluasi *Outer Model* PLS-SEM

Evaluasi	Indikator	Kelayakan
<i>Outer Model</i>	<i>Indicator reliability</i>	<i>Outer loading</i> harus ≥ 0.5 untuk uji teori

Evalusi	Indikator	Kelayakan
	<i>Discriminant validity</i>	<i>Cross loading</i> variabel indikator terhadap variabel laten harus lebih besar nilainya terhadap variabel laten yang lain. Fornell-Larcker setiap variabel laten harus lebih besar dari korelasi antar variabel laten
	<i>Internal consistency</i>	<i>Composite reliability</i> $\geq 0,7$ untuk uji teori dan $\geq 0,6$ untuk penelitian eksplorasi. <i>Cronbach's alpha</i> $\geq 0,7$ untuk uji teori dan $\geq 0,6$ untuk penelitian eksplorasi
	<i>Convergent validity</i>	<i>Average variance extracted (AVE)</i> harus lebih dari 0.5 atau mendekati 0.5

- 2) Analisis struktural (*inner model*) untuk mengevaluasi hasil estimasi parameter *path coefficient* dan tingkat signifikansinya. Evaluasi *inner model* dapat dilakukan menghitung nilai GoF (*Goodness of Fit*) dengan rumus:

$$Gof = \sqrt{AVE \times R^2} \text{ ..Tenenhau, 2004)}$$

Menurut Tenenhau (2004), nilai GoF *small* = 0.1, GoF *medium* = 0.25 dan GoF *besar* = 0.38. Apabila nilai dalam kategori tinggi maka layak untuk dianalisis. Adapun persamaan *inner model* adalah sebagai berikut:

$$\eta_1 = \gamma_1\xi_1 + \gamma_2\xi_2 + \gamma_3\xi_3 + \gamma_4\xi_4 + \gamma_5\xi_5 + \gamma_6\xi_6 + \gamma_7\xi_7 + \gamma_8\xi_8 + \zeta_1 \dots \dots \dots (1)$$

- 3) Pengujian hipotesis dilakukan dengan melihat pengaruh variabel laten eksogen terhadap variabel laten endogen. Signifikansi dapat ditentukan berdasarkan standar signifikansi pada taraf α sebesar 15%. Nilai *P-value* harus berada dibawah 15% atau nilai t-hitung berada diatas t-tabel.

Model PLS SEM dalam penelitian ini seperti terlihat pada Gambar 3. Model ini tentunya merupakan model awal, dan akan mengalami respesifikasi berdasarkan kondisi empiris di lapang.

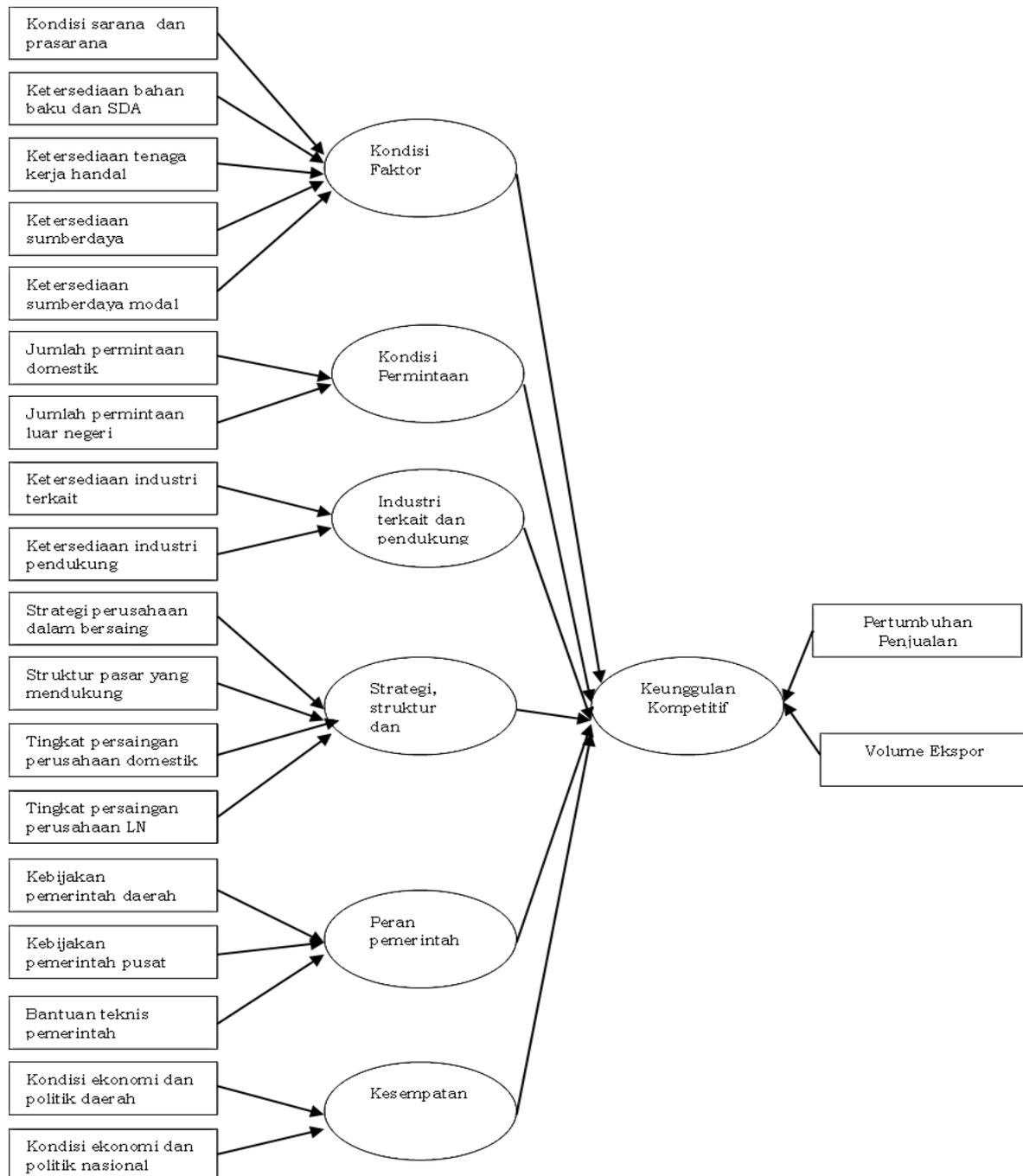
HASIL DAN PEMBAHASAN

Kinerja Perdagangan Sektor Jasa Konstruksi

Sektor konstruksi merupakan sektor jasa strategis dan dinamis bagi Indonesia. Pentingnya industri konstruksi untuk ekonomi dapat diukur dengan kontribusinya terhadap Produk Domestik Bruto (PDB), kontribusinya terhadap investasi, dan jumlah tenaga kerja yang digunakan. Sektor konstruksi itu dapat menjadi generator penting bagi penyerapan tenaga kerja. Jumlah orang yang dipekerjakan di sektor konstruksi sangat tinggi karena sektor ini relatif padat karya. Disamping itu, urgensi sektor konstruksi juga dicerminkan dengan kondisi ekspansi pertumbuhan konstruksi selalu berada di atas pertumbuhan ekonomi nasional dalam kurun waktu yang sama. Pada tahun 2017, sektor konstruksi tumbuh sebesar 6.65%, lebih tinggi

dibandingkan pertumbuhan ekonomi nasional yang hanya 4.79 % (BPS, 2018). Ekspansi sektor ini disinyalir sangat dipengaruhi oleh desain dan implementasi kebijakan peningkatan belanja infrastruktur, dimana 97% dari belanja infrastruktur meliputi infrastruktur transportasi, pengairan atau

irigasi, telekomunikasi dan informatika, perumahan dan pemukiman, serta energi yang meliputi ketenagalistrikan, minyak dan gas bumi. Meskipun demikian, terjadi stagnasi pada sektor properti karena terkendala bunga Kredit Pemilikan Rumah yang masih tinggi (Kementerian PUPR, 2017).



Gambar 2. Model PLS SEM

Tabel 6. Mapping dan Kondisi Eksisting *Performance* Sektor Jasa di Indonesia

No	Sektor Jasa	Share (%)	Kesimpulan Berdasarkan Tabel I-O
1	Jasa Bisnis	102.43	<i>Excess Demand</i>
2	Jasa Komunikasi	100.24	<i>Excess Demand</i>
3	Jasa Konstruksi dan Keteknikan Lainnya	100.04	<i>Excess Demand</i>
4	Jasa Distribusi	84.50	<i>Excess Supply</i>
5	Jasa Pendidikan	100.64	<i>Excess Demand</i>
6	Jasa Lingkungan Hidup	2782.73	<i>Excess Demand</i>
7	Jasa Keuangan	102.94	<i>Excess Demand</i>
8	Jasa Kesehatan dan Sosial	101.98	<i>Excess Demand</i>
9	Jasa Pariwisata dan Travel	100.94	<i>Excess Demand</i>
10	Jasa Rekreasi, Kebudayaan, dan Olahraga	95.71	<i>Excess Supply</i>
11	Jasa Transportasi	106.54	<i>Excess Demand</i>
12	Jasa Lainnya	100.01	<i>Excess Demand</i>

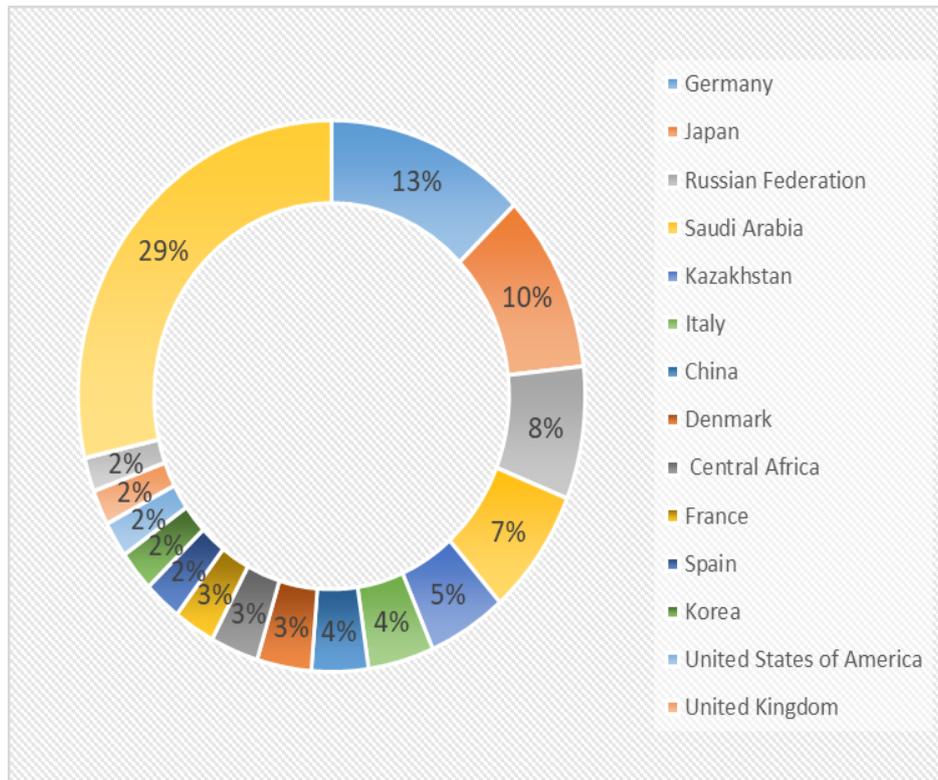
Sumber: Anas dalam Kementerian Perdagangan (2017)

Secara spesifik, kondisi eksisting jasa konstruksi menurut Tabel Input Output Indonesia Tahun 2010 di Tabel 6 menunjukkan bahwa *share* pembentukan output sektor konstruksi mencapai *share* 100.04% dan masih menunjukkan kondisi *excess demand* pada pasar domestik. Kondisi *excess demand* tersebut mengindikasikan bahwa pasar konstruksi Indonesia belum tergarap secara maksimal. Fenomena ini terkonfirmasi di lapangan, dimana mayoritas responden perusahaan konstruksi menyatakan bahwa strategi pengembangan jasa konstruksi lebih mengarah kepada strategi penyerapan domestik (*inward looking*). Fenomena ini juga terkait program kerja pemerintah mengekspansi pembangunan infrastruktur secara besar-besaran. Sehingga dapat dikatakan bahwa salah satu pendorong pengembangan sektor konstruksi domestik adalah komponen pengeluaran pemerintah.

Terlepas dari kondisi eksisting sektor konstruksi yang masih didominasi oleh penyerapan domestik, akses pasar ke luar negeri juga menjadi fokus bagi sektor

konstruksi. Saat ini, Indonesia memiliki komitmen dengan delapan negara di wilayah ASEAN untuk sektor konstruksi dalam kerangka kerjasama *ASEAN Framework Agreement on Services (AFAS)*. Secara nominal, target ekspor konstruksi Indonesia dalam periode 2015 hingga 2019 mencapai Rp 15 triliun. Di sisi lain, angka ekspor konstruksi asing ke Indonesia mencapai 70% dari nilai ekspor konstruksi ASEAN sekitar US\$ 400 miliar (Kementerian PUPR, 2017). Hal ini mengindikasikan bahwa sektor konstruksi domestik menghadapi kompetisi yang tinggi dari *provider* konstruksi asing.

Terkait dengan *market access*, dapat diidentifikasi bahwa kinerja perdagangan jasa konstruksi berdasarkan data dasar GTAP Tahun 2011 didominasi oleh Jerman dengan nilai ekspor sebesar 70.54 Juta USD (13 %), Jepang dengan nilai ekspor mencapai 57.65 Juta USD (10%), Rusia dengan nilai ekspor 42.86 Juta USD (8%), dan Saudi Arabia dengan nilai ekspor 40.77 Juta USD (7%). Dan sisanya, ROW (*Rest Of The World*) sebesar 29% (Gambar 4).



Sumber: diolah dari GTAP Database Versi 9 (2018)

Gambar 3. Pangsa Pasar Ekspor Konstruksi Indonesia ke Negara Tujuan Utama

Disamping negara di kawasan ASEAN dan Asia Pasifik lainnya seperti China, Korea, dan Malaysia serta Negara di Kawasan Eropa (Italia, Denmark, Perancis, Spanyol, Inggris) serta Amerika Serikat juga masuk ke dalam klasifikasi Top 15 negara dengan ekspor konstruksi tertinggi. Negara mitra non tradisional yang masuk ke dalam klasifikasi tersebut adalah Negara di Wilayah Afrika Tengah dengan nilai 16.87 Juta USD dan kontribusi sebesar 3% (Gambar 4).

Analisis Keunggulan Komparatif Sektor Jasa Konstruksi

Hasil *export positioning* untuk sektor konstruksi (Lampiran 1) menunjukkan bahwa mayoritas negara mitra dagang berada dalam kuadran “*Lost Opportunity*” yang merefleksikan penurunan share ekspor konstruksi ke negara mitra dagang pada periode tersebut. Beberapa negara yang berada pada kuadran tersebut mencakup:

Australia, New Zealand, China, Jepang, Korea, Negara di wilayah ASEAN seperti Malaysia, Filipina, Thailand, serta negara-negara lainnya. Berdasarkan nilai nominal ekspor, dapat dikatakan bahwa secara relatif nilai ekspor jasa sektor konstruksi Indonesia ke mitra dagang lebih rendah apabila dibandingkan dengan ekspor sektor lainnya. Kondisi ini disebabkan oleh kualitas Sumber Daya Manusia konstruksi Indonesia relatif rendah apabila dibandingkan negara lain. Penyebabnya, banyak perusahaan mengerjakan proyek umum dan tidak memiliki satu bidang keahlian. Struktur sektor konstruksi pada hakikatnya rumit terdapat berbagai jenis kontraktor dan perusahaan profesional yang terlibat, termasuk kontraktor utama dan sub-kontraktor, perusahaan internasional, perusahaan berteknologi rendah dan perusahaan spesialis yang canggih, pembangun dan sipil insinyur dan seluruh jajaran profesional yang terhubung ke

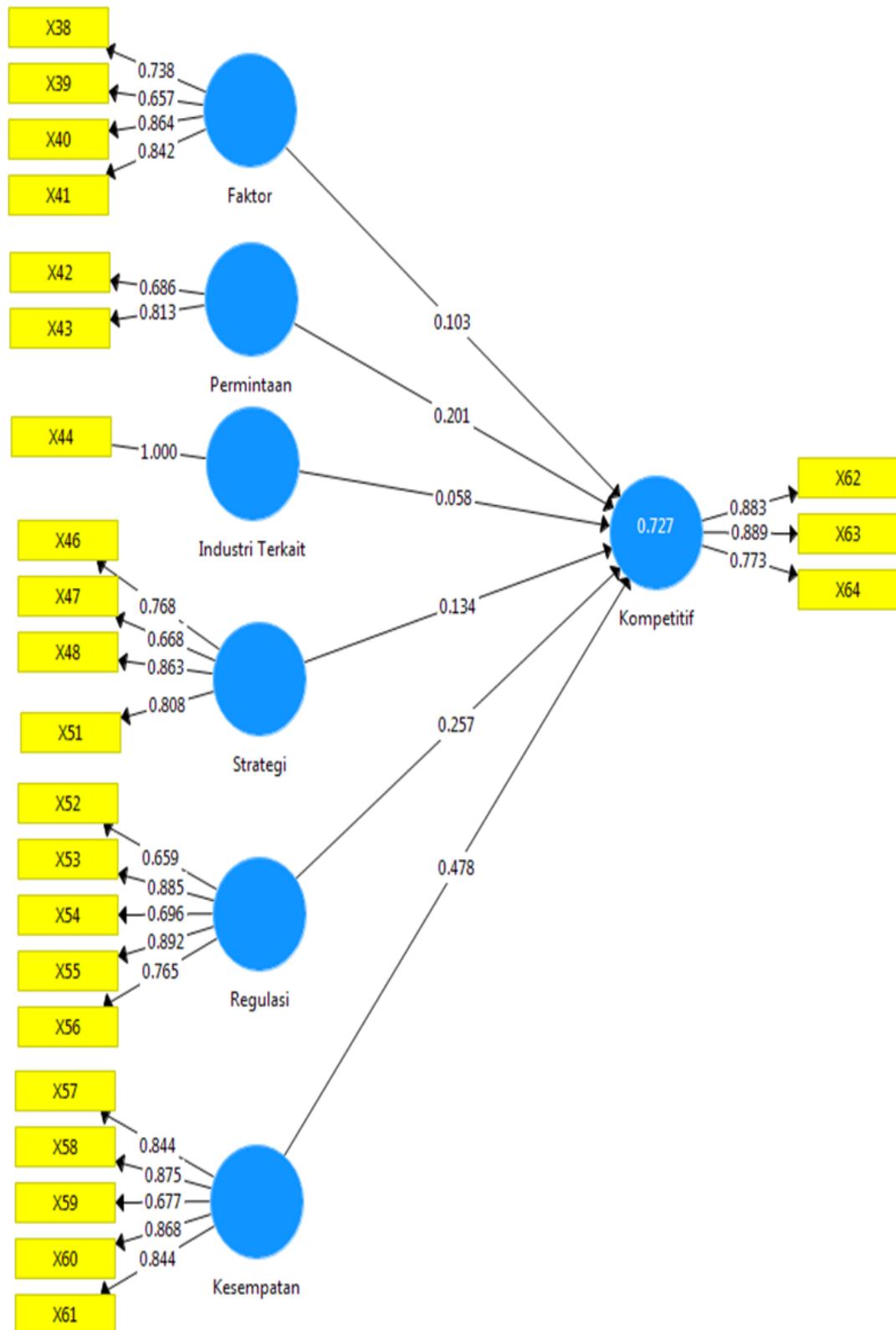
industri. Kemen PUPR (2017) mencatat bahwa sekitar 91% perusahaan konstruksi bersifat umum (generalis). Hanya 9% perusahaan konstruksi yang bisa dikatakan spesialis. Situasi ini terbalik bila dibandingkan dengan Amerika Serikat yang perusahaan konstruksinya terdiri dari 72 % spesialis dan 28% umum. Di China, perusahaan konstruksi generalis masih lebih banyak tetapi dengan perbandingan 51% kontraktor generalis dan 49% bersifat spesialis. Disamping itu, terdapat pula ketakutan atas risiko *default payment*, akses modal terbatas, dan volatilitas mata uang.

Sementara itu, beberapa negara yang berada pada kuadran yang mengindikasikan pangsa pasar tertinggi pada ekspornya sebagai “*Rising Star*” ditempati oleh Negara Taiwan, Negara di Kawasan Amerika dan Amerika Latin (Amerika Utara, dan Peru); Timur Tengah (Qatar, Saudi Arabia, Iran), Afrika (Senegal, Afrika Barat, Burkina Faso dan Afrika Tengah). Mengenai strategi ofensif, Kementerian PUPR selaku pembina jasa konstruksi nasional saat ini terus mendorong peningkatan ekspor jasa konstruksi yang dimotori oleh BUMN untuk mengembangkan pasar ke luar negeri. Kemampuan perusahaan konstruksi nasional dalam pengerjaan proyek infrastruktur telah diakui oleh beberapa negara terutama di negara pada kawasan Afrika (Namibia). Salah satu perusahaan yang paling aktif melakukan ekspansif ekspor jasa konstruksi keluar negeri adalah PT. WIKA. Selain PT. WIKA, BUMN Karya lainnya yang juga telah mengerjakan proyek di luar negeri yakni PT. Waskita Karya, PT. PP, PT. Brantas Abipraya, PT. Hutama Karya dan PT. Adhi Karya.

Determinan Keunggulan Kompetitif Sektor Jasa Konstruksi

Hasil analisis model persamaan struktural SEM (*structural equation model*) untuk sektor jasa konstruksi dapat dilihat pada Gambar 5 dan Lampiran 2, dimana data diperoleh dari hasil survei yang telah dilakukan. Model SEM digunakan untuk menentukan variabel-variabel apa saja yang mempengaruhi daya saing sektor jasa konstruksi. Berdasarkan hasil analisis, variabel laten eksogen yang paling memengaruhi daya saing adalah kesempatan (0.478), regulasi (0.257), dan permintaan (0.201). Selain itu, terdapat variabel laten eksogen lainnya seperti strategi (0.134), faktor (0.103) dan industri terkait (0.058).

Berdasarkan hasil analisis, variabel laten yang signifikan berpengaruh terhadap daya saing sektor jasa konstruksi pada taraf nyata 5% adalah variabel kesempatan. Sedangkan variabel yang berpengaruh signifikan pada taraf nyata 10% adalah variabel regulasi dan permintaan. Variabel laten eksogen “kesempatan”, terdapat lima indikator yang memengaruhinya yaitu kondisi ekonomi dan politik nasional yang mendukung perkembangan jasa konstruksi (0.875), nilai tukar yang mendukung dunia usaha (0.868), Tingkat inflasi yang stabil (0.844), Kondisi ekonomi dan politik daerah yang mendukung perkembangan jasa konstruksi (0.844), dan Kondisi ekonomi dan politik Global yang mendukung perkembangan jasa konstruksi (0.677). Stabilitas perekonomian ternyata sangat mendukung daya saing sektor jasa konstruksi, sehingga kebijakan pemerintah untuk menjaga stabilitas ekonomi makro perlu ditingkatkan.



Sumber : Hasil Survei, diolah (2018)

Gambar 4. Hasil Analisis SEM Sektor Jasa Konstruksi

Selanjutnya untuk variabel laten eksogen regulasi, “Kebijakan pemerintah dalam perpajakan tidak memberatkan” (0.892) dan “Kemudahan izin usaha, birokrasi dan kelembagaan” (0.885) adalah yang paling menentukan variabel regulasi dan kebijakan pemerintah (Tabel 7). Kedua indikator tersebut merupakan yang paling memengaruhi tingkat daya saing sektor jasa konstruksi. Namun, pada bagian sebelumnya, kebijakan pemerintah terkait perpajakan dan kemudahan izin birokrasi masih ada yang menganggap belum sepenuhnya memudahkan bagi responden. Indikator lain yang memengaruhi daya saing sektor jasa konstruksi adalah kebijakan pembangunan infrastruktur pemerintah (0.765), adanya bantuan teknis dan pendampingan pada jasa konstruksi (0.696), dan kebijakan pemerintah yang mendukung proses bisnis jasa konstruksi.

Variabel laten eksogen permintaan memiliki dua indikator yang memengaruhi yaitu permintaan terhadap jasa konstruksi luar negeri dalam tiga tahun terakhir meningkat (0.813) dan permintaan terhadap jasa konstruksi dalam negeri dalam tiga tahun terakhir meningkat (0.686).

Jika dilihat pada Tabel 7, menunjukkan bahwa keunggulan kompetitif sektor jasa konstruksi di Indonesia secara signifikan dipengaruhi oleh 3 variabel, yaitu kesempatan, permintaan, dan regulasi. Hal ini tentunya penting untuk mendapatkan perhatian dari pemerintah untuk dapat meningkatkan daya saing sektor jasa konstruksi di Indonesia. Ditambah lagi dengan liberalisasi perdagangan yang memungkinkan untuk sektor jasa konstruksi Indonesia dihadapkan untuk dapat bersaing dengan jasa konstruksi dari luar negeri.

Tabel 7. Pengaruh Variabel Laten terhadap Keunggulan Kompetitif pada Sektor Jasa Konstruksi

Indikator	Original Sample (O)	P Values
Faktor -> Kompetitif	0.103	0.383
Industri Terkait -> Kompetitif	0.058	0.614
Kesempatan -> Kompetitif	0.478*	0.003
Permintaan -> Kompetitif	0.201**	0.095
Regulasi -> Kompetitif	0.257**	0.053
Strategi -> Kompetitif	0.134	0.363

Ket : * Signifikan 5%; ** Signifikan 10%

SIMPULAN DAN SARAN

Simpulan

Sektor jasa konstruksi merupakan sektor yang memiliki perdagangan jasa terbesar keenam di Indonesia. Meski bukan tergolong *top five*, sektor jasa konstruksi memiliki pertumbuhan output yang tinggi,

melebihi pertumbuhan output nasional. Pangsa pasar ekspor utama untuk sektor konstruksi Indonesia didominasi oleh pasar Jerman, Jepang, Rusia, dan Arab Saudi. Hasil analisa keunggulan komparatif menunjukkan bahwa Indonesia masih dapat mengembangkan ekspor jasa konstruksi ke banyak negara mitra. Beberapa negara mitra

yang memiliki potensi yang besar untuk terus dikembangkan adalah Australia, New Zealand, Jepang, China, Korea, dan beberapa negara di Asia Tenggara.

Studi ini juga menunjukkan bahwa daya saing sektor jasa konstruksi sebagian besar dipengaruhi oleh aspek kesempatan. Terkait dengan aspek kesempatan, indikator utama penyusunnya meliputi nilai tukar, inflasi, dan yang terpenting adalah kondisi ekonomi dan politik baik di tingkat nasional, daerah, maupun global. Selain itu, daya saing sektor jasa konstruksi juga dipengaruhi oleh aspek regulasi dan aspek permintaan.

Saran

Dalam meningkatkan daya saing sektor jasa konstruksi di Indonesia, maka beberapa strategi yang dapat dilakukan pemerintah adalah **pertama**, penentuan negara mitra prioritas yang akan dijadikan target pengembangan ekspor jasa Indonesia. Keterbatasan anggaran sosialisasi dan marketing yang dimiliki pemerintah tentunya perlu didukung dengan efisiensi dalam pemasaran jasa khususnya jasa konstruksi Indonesia. Oleh karena itu, penentuan negara mitra prioritas penting untuk dilakukan. Berdasarkan hasil analisis keunggulan komparatif pada studi ini, beberapa negara mitra yang tergolong ke dalam *lost opportunity* sangat layak dipertimbangkan untuk dijadikan negara mitra prioritas mengingat masih adanya *potensi demand*. Sedangkan untuk kelompok negara yang *rising star* perlu dipertahankan agar tidak mengalami *retreat* dengan menggunakan strategi sesuai siklus jasa apakah patut dipertahankan atau perlu ada inovasi-inovasi tertentu.

Strategi kedua adalah penciptaan kondisi politik, keamanan, ekonomi, dan iklim usaha yang kondusif, baik di level

daerah maupun nasional. Kondisi politik dan ekonomi yang stabil merupakan determinan utama daya saing sektor jasa konstruksi. Pemerintah perlu menjamin sinkronisasi dan koordinasi kebijakan antara Kementerian dan Lembaga (K/L) Pemerintah. Regulasi-regulasi yang dikeluarkan K/L harus sejalan dan tidak tumpang tindih. Semua pejabat pemerintah baik di level pusat maupun daerah harus satu suara untuk setiap kebijakan yang dikeluarkan. Hal tersebut akan menimbulkan ketenangan dan keyakinan para pelaku usaha dan masyarakat pada umumnya.

Strategi ketiga adalah penguatan lembaga sertifikasi di Indonesia. Hal ini berkaitan dengan regulasi yang perlu untuk dipenuhi oleh pelaku usaha jasa konstruksi untuk dapat melakukan penawaran jasanya dan bersaing dengan pelaku jasa konstruksi dari luar negeri. Lembaga sertifikasi memiliki peran yang cukup penting pada sektor jasa konstruksi Indonesia. Sertifikasi yang dimaksud mencakup sertifikasi pada institusi penyedia jasa maupun personil yang bekerja di sektor jasa yang bersangkutan. Lembaga sertifikasi sangat penting dalam membentuk sumber daya manusia yang berkualitas dan menjadi prasyarat legal dalam setiap proyek yang dijalankan. Di sektor jasa konstruksi, Indonesia masih memiliki jumlah SDM tersertifikasi yang sangat terbatas dan jauh dibawah tingkat kebutuhan di pasar domestiknya. Oleh karena itu, lembaga sertifikasi yang memadai dan memiliki *coverage* yang luas mutlak dibutuhkan jika Indonesia ingin mengembangkan ekspor jasa konstruksi ke luar negeri.

Strategi keempat adalah memfasilitasi terbentuknya kolaborasi lembaga sertifikasi dan institusi pendidikan di Indonesia. Calon tenaga

kerja yang dibutuhkan pada sektor jasa konstruksi dicetak oleh institusi-institusi pendidikan di Indonesia. Namun demikian, lulusan-lulusan dari institusi-institusi pendidikan tersebut sering kali tidak serta merta langsung dapat dipekerjakan dikarenakan ketiadaan sertifikasi yang dimilikinya. Oleh karena itu, jika kolaborasi antara lembaga sertifikasi dan institusi pendidikan dapat berjalan dengan baik, setiap orang yang lulus dari institusi pendidikan juga telah memiliki sertifikasi dasar dan siap dipekerjakan pada sektor yang membutuhkannya.

Strategi terakhir adalah penguatan pelaku usaha yang bergerak di sektor jasa, dimana aktor yang paling berperan dalam pembentukan daya saing sektor tersebut adalah pelaku usaha itu sendiri. Oleh karena itu, dengan pelaku usaha yang kuat, maka daya saing sektor jasa yang bersangkutan juga akan terdongkrak naik. Pelaku usaha sektor jasa harus mampu bersaing secara sehat di pasar domestik dan dengan demikian mereka akan mampu bersaing dengan kompetitornya dari luar negeri. Adanya kesepakatan kerjasama perdagangan khususnya pada sektor jasa memiliki implikasi dua arah. Pertama, kerjasama perdagangan tersebut akan membuka akses bagi para pelaku usaha kita untuk bermain di negara mitra. Sebaliknya, kerjasama perdagangan tersebut juga akan membuka akses masuknya pemain-pemain asing baru di pasar domestik.

DAFTAR PUSTAKA

- [BI] Bank Indonesia. 2022. Data Ekspor Jasa Indonesia Tahun 2015-2020. Tersedia pada : <https://www.bi.go.id/id/statistik/ekonomi-keuangan/seki/Default.aspx#headingFour>
- Basri F, Munandar H. 2010. Dasar-Dasar Ekonomi Internasional. Pengenalan dan Aplikasi Metode Kuantitatif. Edisi Pertama. Jakarta (ID: Kencana Prenada Media Group
- Dee, P. (2004). Measuring the Cost of Regulatory Restrictions on Services Trade in Malaysia, background report for a study on Improving the Investment Climate Regulatory Burden in Malaysia. Washington, D.C.: World Bank for the Economic Planning Unit of Malaysia.
- Estherhuizen, D. 2006. Measuring and Analyzing Competitiveness in the Agribusiness Sector: Methodological and Analytical Framework. University of Pretoria.
- Hayami, Y. and Godo, Y. 2005. Development Economics: From the Poverty to the Wealth of Nations. Oxford University Press, Oxford. <http://dx.doi.org/10.1093/0199272700.001.0001>
- Hill TP. 1977. On Goods and Services. Review of Income and Wealth series 23, No 4.
- Kalirajan K. 2000. Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation (IORARC): Impact on Australia's Trade. JEI (15):533-547
- Kementerian Perdagangan. (2013). Kajian Tinjauan Ulang Pemanfaatan Kerjasama IJEPA pada Sektor Jasa Indonesia. Laporan Kajian (Tidak dipublikasikan). Jakarta: Pusat Kebijakan Kerjasama Perdagangan Internasional, Kementerian Perdagangan
- Kementerian Perdagangan. 2018. Laporan Kinerja Tahun 2018. Ditjen Perundingan Perdagangan Internasional - Kementerian Perdagangan, Jakarta.

- Payne BK. 2001. Prejudice and perception: The role of automatic and controlled processes in misperceiving a weapon. *Journal of Personality and Social Psychology*, 81(2), 181–192. <https://doi.org/10.1037/0022-3514.81.2.181>
- Shepherd, B dan Marrell, EVD. 2010. Trade in Services in the APEC Region: Patterns, Determinants, and Policy Implication. APEC Policy Support Unit.
- Stern R dan Hoekman B. (1988). The Service Sector in Economic Structure and in International Transactions. in L. Castle and C. Findlay (eds.), *Pacific Trade in Services*. Sydney: Allen & Unwin.
- Widyastutik, Puspitawati E, dan Fawaiq M. 2014. Analisis Dampak Implementasi Komitmen Indonesia di Sektor Jasa Konstruksi dalam Kerangka AFAS. *Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia*. VOL 15 NO 1 (2014): Juli. Tersedia pada : <https://jepi.fe.ui.ac.id/index.php/JEPI/article/view/446/163>.
- [WB] World Bank. 2018. *Toward Inclusive Growth*.
- [WB] World Bank. 2021. *Data Share Perdagangan Jasa terhadap PDB Indonesia dan Peer Countries*. Tersedia pada: <https://data.worldbank.org/indicator/BG.GSR.NFSV.GD.ZS>

Lampiran 1. Rekapitulasi Daya saing Ekspor Jasa Konstruksi Indonesia

<i>Falling Star</i>		<i>Lost Opportunity</i>		<i>Retreat</i>		<i>Rising Star</i>	
No	Negara	No	Negara	No	Negara	No	Negara
8	Mongolia	1	Australia	12	Cambodia	9	Taiwan
10	Rest of East Asia	2	New Zealand	17	Singapore	30	Rest of North America
26	Rest of South Asia	3	Rest of Oceania	19	Viet Nam	38	Peru
82	Albania	4	China	24	Pakistan	93	Rest of Former Soviet Union
106	United Arab Emirates	5	Hong Kong	25	Sri Lanka	98	Iran Islamic Republic of
134	Zimbabwe	6	Japan	32	Bolivia	103	Qatar
		7	Korea	34	Chile	104	Saudi Arabia
		11	Brunei Darassalam	35	Colombia	113	Burkina Faso
		14	Lao People's Democratic Republ	40	Venezuela	119	Senegal
		15	Malaysia	41	Rest of South America	122	Central Africa
		16	Philippines	45	Nicaragua	130	Rest of Western Africa
		18	Thailand	47	El Salvador		
		20	Rest of Southeast Asia	48	Rest of Central America		
		21	Bangladesh	50	Jamaica		
		22	India	52	Trinidad and Tobago		
		23	Nepal	54	Austria		
		27	Canada	55	Belgium		
		28	United States of America	56	Cyprus		
		29	Mexico	57	Czech Republic		
		31	Argentina	58	Denmark		
		33	Brazil	62	Germany		
		36	Ecuador	63	Greece		
		37	Paraguay	64	Hungary		
		39	Uruguay	71	Netherlands		
		42	Costa Rica	74	Slovakia		
		43	Guatemala	77	Sweden		
		44	Honduras	78	United Kingdom		
		46	Panama	79	Switzerland		
		49	Dominican Republic	80	Norway		
		51	Puerto Rico	81	Rest of EFTA		
		53	Caribbean	83	Bulgaria		

<i>Falling Star</i>	<i>Lost Opportunity</i>	<i>Retreat</i>	<i>Rising Star</i>
	59 Estonia	92 Kyrgyzstan	
	60 Finland	95 Azerbaijan	
	61 France	97 Bahrain	
	65 Ireland	100 Jordan	
	66 Italy	107 Rest of Western Asia	
	67 Latvia	109 Morocco	
	68 Lithuania	111 Rest of North Africa	
	69 Luxembourg	116 Ghana	
	70 Malta	117 Guinea	
	72 Poland	118 Nigeria	
	73 Portugal	120 Togo	
	75 Slovenia	121 Rwanda	
	76 Spain	124 Ethiopia	
	84 Belarus	132 Uganda	
	85 Croatia	133 Zambia	
	86 Romania		
	87 Russian Federation		
	88 Ukraine		
	89 Rest of Eastern Europe		
	90 Rest of Europe		
	91 Kazakhstan		
	94 Armenia		
	96 Georgia		
	99 Israel		
	101 Kuwait		
	102 Oman		
	105 Turkey		
	108 Egypt		
	110 Tunisia		
	112 Benin		
	114 Cameroon		
	115 Cote d'Ivoire		
	123 South Central Africa		
	125 Kenya		
	126 Madagascar		
	127 Malawi		
	128 Mauritius		
	129 Mozambique		
	131 Tanzania		
	135 Rest of Eastern Africa		
	136 Botswana		
	137 Namibia		

<i>Falling Star</i>	<i>Lost Opportunity</i>	<i>Retreat</i>	<i>Rising Star</i>
	138 South Africa		
	139 Rest of South African Customs		

Sumber: diolah dari GTAP Database Versi 7, 8, dan 9 (2018)