

Pemberlakuan MEA (Masyarakat Ekonomi ASEAN) dan Strategi Indonesia Menghadapi Liberalisasi Pasar Jasa Konstruksi: Tinjauan Ekonomi Politik

Oleh: Syahrul Salam¹

Pengantar

Di dalam kajian hubungan internasional, para sarjana HI di Indonesia tidak begitu banyak memiliki “concern” terkait dengan isu pengadaan barang jasa (PBJ), termasuk dalam hal ini adalah liberalisasi dalam jasa konstruksi. Padahal perlu digarisbawahi bahwa, rezim perdagangan multilateral setingkat WTO secara khusus menyinggung mengenai “government procurement”.¹

Terpilihnya Ir. Joko Widodo sebagai presiden RI, membuka peluang pengembangan belanja pemerintah lebih besar pada proyek infrastruktur. Dalam konstruksi Nawa Cita, setidaknya dua poin menyinggung mengenai percepatan pembangunan dan pemerataan pembangunan di Indonesia. Dengan ini dapat terlihat bahwa, alokasi anggaran untuk ketersediaan infrastruktur akan jauh lebih besar jika dibandingkan dengan periode sebelumnya.

Visi besar presiden Jokowi, jika dibedah secara teknis akan terlihat dua poin penting, pertama, terkait nawa cita. Hal ini mengarah pada tiga entri poin; kualitas hidup, produktifitas dan daya saing serta kemandirian ekonomi. Kedua, dalam RPJMN juga dapat dijabarkan empat hal teknis yakni struktur usaha, tertib penyelenggaraan, kerja sama, produktivitas kerja.

Pada bulan Januari 2015, pemerintah menerbitkan Peraturan Presiden Nomor 04 tentang Penagadaan Barang/Jasa Pemerintah. Aturan ini merupakan penyempurnaan dari Perpres 70/2012 dan Perpres 54/2010. Salah satu amanat perpres adalah sistem pengadaan di Indonesia mulai mengalami evolusi. Sistem persaingan terbuka mulai diperkenalkan. Munculnya istilah e-purchasing, e-catalogue, e-tendering dalam mekanisme dan proses penyediaan barang jasa merupakan pintu masuk proses liberalisasi PBJ di Indonesia (Yudha,

2015).

Dengan berbagai aturan yang melandasi praktek PBJ di Indonesia, termasuk dalam hal penyediaan jasa konstruksi, membuka ruang bagi pelaku usaha asing mampu mendominasi kegiatan usaha penyediaan barang/jasa. Dengan ini, maka APBN kita yang diamanatkan oleh konstitusi untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat, akan lebih banyak bayak dioperasikan dan dikendalikan oleh penyedia asing lewat kegiatan dan belanja infrastruktur (Setiawan, 2015).

Kebijakan Pembangunan Infrastruktur

Pembangunan di bidang infrastruktur, relatif terlambat. Hal ini misalnya terlihat dari kondisi irigasi, jalan, jalan bebas jembatan dan lainnya. Lebih dari itu, data berikut ini merupakan kondisi lain infrastruktur kita; kondisi jalan khususnya jalan daerah kurang memadai, pembangunan kereta api masih terbatas, kurang berimbang komposisi moda dalam bidang transportasi, kinerja yang kurang kompetitif dari sektor pelabuhan, jaringan transportasi udara yang melebihi kapasitas, rendahnya rasio elektrifikasi – krisis energi, kurangnya infrastruktur sumber daya air – krisis pangan dan manajemen bencana, kapasitas cadangan air masih terbatas– krisis air (Bappenas, 2014).

Lebih dari itu, mengutip data yang diungkapkan Bappenas RI bahwa sasaran RPJMN 2015-2019, terlihat bahwa;

- a. Rasio elektrifikasi mencapai 100% (81,4% pada tahun 2014)
- b. Akses air minum layak mencapai 100% (68.5% pada tahun 2014)
- c. Sanitasi layak mencapai 100% (60.5% pada tahun 2014)
- d. Akses perumahan layak mencapai 100%
- e. Kondisi mantap jalan mencapai 100% (94 % pada tahun 2014)
- f. Biaya logistik menurun menjadi 20% terhadap PDB (27% pada tahun 2014)

¹ Dosen Hubungan Internasional FISIP UPN-Jakarta

- g. Pangsa Pasar Angkutan Umum menjadi 32% (23% pada tahun 2014)
- h. Fixed broadband populasi 30% (kota) dan 6% (desa) dan mobile broadband 100% populasi
- i. Areal irigasi yang dilayani waduk menjadi 20% (11% pada tahun 2014).
- j. Kapasitas air baku menjadi 109,5 m³/detik.

Jika membaca data diatas, maka ada ribuan trilyun yang akan dibelanjakan oleh pemerintah. Hal ini tentu saja membutuhkan para penyedia jasa baik dalam dan luar negeri. Kebutuhan akan jasa usaha konstruksi akan sangat besar, terlebih jika pasar liberalisasi MEA diterapkan.

Realisasi belanja infrastruktur pemerintah dalam hal ini diperkuat dengan munculnya lima isu strategis; peningkatan ketersediaan infrastruktur pelayanan dasar, penguatan konektivitas nasional, peningkatan ketahanan air, pangan dan energi, pengembangan sistem transportasi massal perkotaan, peningkatan efektivitas, serta efisiensi pembiayaan dalam penyediaan infrastruktur.

MEA dan Liberalisasi Jasa Kontruksi

Masyarakat Ekonomi ASEAN merupakan satu diantara tiga Pilar ASEAN. Dalam kontruksi latar belakang pembentukannya terlihat bahwa KTT ke-9 ASEAN, Bali, 2003, mengumumkan pembentukan Masyarakat ASEAN pada tahun 2020 dengan tiga pilar: Masyarakat Politik-Keamanan, Masyarakat Ekonomi, Masyarakat Sosial-Budaya. KTT ke-12 ASEAN, Filipina, 2007, sepakat memajukan pencapaian Masyarakat ASEAN pada tahun 2015.

Selanjutnya dari sisi tujuan, dapat diketahui bahwa MEA diorientasikan pada;

- Pencapaian single market dan production base
- Menciptakan kawasan regional ekonomi yang berdaya saing tinggi
- Menjadi kawasan dengan pembangunan ekonomi yang merata dan berkeadilan
- Berintegrasi penuh pada ekonomi global Sejauh ini, informasi resmi pemberlakuan MEA akan direalisasikan pada 1 Januari 2016. Salah satu pertanyaan menarik dalam konteks

tulisan ini bagaimanakah kesiapan Indonesia menghadapi pemberlakuan MEA? Dalam konteks integrasi, apa yang perlu disiapkan Indonesia untuk menyambut liberalisasi pasar kontruksi?

Jika ditelusuri dan dikaji secara mendalam, diketahui ada lima bentuk aliran bebas barang dan jasa dalam realisasi MEA yakni; aliran bebas barang, aliran bebas jasa, aliran bebas investasi, aliran bebas tenaga ahli dan aliran bebas modal. Dengan ini tentu ada manfaat dan tantangan dari pemberlakuan MEA.

Secara manfaat, realisasi MEA akan:

- Meningkatkan pertumbuhan dan pembangunan ekonomi
- Meningkatkan daya tarik investasi
- Menumbuhkan daya saing
- Mendorong pembentukan FTA sebagai upaya menembus pasar
- Meningkatkan skala ekonomi dan efisiensi proses produksi

Untuk merealisasikan kerjasama jasa kontruksi, maka dibutuhkan payung kerjasama. Sektor Jasa Kontruksi tidak diatur secara khusus dalam pilar Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA). Namun demikian, terdapat 2 (dua) payung kerjasama yang secara umum dapat dijadikan acuan dalam MEA yaitu perdagangan jasa dan konektivitas;

- Perdagangan jasa: MRA on Engineering services dan MRA on Architect services
- Konektivitas: konektivitas fisik seperti jalan, kereta api, jalur pelayaran, jalur penerbangan, untuk memfasilitasi pergerakan barang dan orang lintas wilayah

Kedua payung kerjasama tersebut menginduk kepada ketiga pilar MEA, sehingga tercipta “Kawasan yang Berdaya Saing”.

Dalam kontruksi regulasi pemberlakuan MEA, terlihat misalnya pada ;

- Penyertaan Modal Asing:
- Kontraktor dari max 55% menjadi 70%
- Konsultan dari 51% menjadi 70%
- Pergerakan Tenaga Kerja Asing:
- TKA yang masuk tetap dibatasi hanya level manajemen dan expert
- dibatasi pada tiga status:
- Business visitor,
- intra-corporate (dalam satu perusahaan) dan

- contracted person (tenaga kerja yang dipekerjakan oleh perusahaan asing yang telah mendapat kontrak kerja).
- tidak dimungkinkan tenaga kerja ASEAN yang masuk karena mencari pekerjaan secara individual (job seeker) di Indonesia.
- Mutual Recognition Agreement, pengakuan penyetaraan kompetensi antar negara anggota ASEAN

Di dalam pengaturan ini tentu saja ada perluasan kesempatan, sekaligus juga penuntutan atas kompetensi SDM (Kemen PU-PR, 2015).

Posisi dan Kebijakan Industri Jasa Konstruksi Nasional

Jika diukur dari luar wilayah, jumlah penduduk, pertumbuhan ekonomi, maka jumlah penyedia jasa konstruksi nasional tentu masih sangat sedikit. Apalagi jika diukur dari penyedia



ahli di luar general kontraktor. Selain itu, dari sisi kebijakan dan aturan, tentu dibutuhkan perbaikan dan pembaharuan. Penyusunan RUU Jasa Konstruksi dan Arsitek untuk mengganti UU nomor 18 tahun 1999 tentang Jasa konstruksi tentu menjadi contoh menarik dalam hal ini.

Menurut kementerian PU, perkembangan dan pertumbuhan jasa konstruksi nasional dalam beberapa tahun mendatang diarahkan untuk;

- mewujudkan struktur usaha yang kokoh dan handal;
- menghasilkan produk konstruksi berkualitas;
- menjamin kesetaraan antara penyedia dengan pengguna;
- meningkatkan peran masyarakat jasa konstruksi

Dengan ini diharapkan terjadi lompatan pertumbuhan dalam pasar jasa konstruksi. Di dalam data yang dikeluarkan oleh LPJK, terlihat bahwa pasar konstruksi Indonesia sangat menarik dengan pertumbuhan kapitalisasi yang besar pula.

Berikut nilai kapitalisasi pasar jasa konstruksi:

Nilai kapitalisasi terus meningkat:

- 2012: Rp 411,53 triliun
- 2013: Rp 466,69 triliun
- 2014: Rp 521,7 triliun

Selanjutnya, bagaimanakah peluang jasa konstruksi di pasar ASEAN?



(sumber: Asia Construction Outlook, AECOM 2014)

Data diatas menunjukkan bahwa Indonesia dan Malaysia adalah dua negara dengan peluang jasa konstruksi yang relatif menarik. Hal ini karena didukung oleh kondisi domestik, dan kebijakan yang relatif “bersahabat” dengan penyedia jasa, selain karena murah nya bahan baku. Selain itu, Indonesia dan Malaysia merupakan pasar jasa konstruksi yang paling menguntungkan di ASEAN dan nomor 2 di Asia.

Selanjutnya, bagaimanakah posisi dan situasi tenaga atau SDM di jasa konstruksi kita? Jika mengacu beberapa data, terlihat bahwa SDM di jasa konstruksi masih sangat minim. Hal ini menjadi tantangan serius di tengah ambisi pemerintah mengembangkan infrastruktur secara masif, di saat yang sama munculnya ancaman MEA.

1. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik BPS pada tahun 2013, jumlah tenaga kerja konstruksi di Indonesia mencapai 6,9 juta pekerja
2. Dari jumlah tenaga kerja konstruksi tersebut, berdasarkan data dari Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi (LPJK) per Juni 2015, jumlah tenaga kerja konstruksi di Indonesia yang memiliki sertifikasi ahli sebanyak 96.511 dan sertifikasi terampil sebanyak 218.487.
3. Data Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi (LPJK) per Juni 2015

terkait pertumbuhan Badan Usaha Jasa Konstruksi digambarkan pada tabel dibawah.

Tabel dibawah menunjukkan bahwa dari segi pertumbuhan jumlah bada usaha jasa konstruksi, terlihat mengalami peningkatan. Hanya saja hal ini perlu dibarengi dengan peningkatan kualifikasi dan kemampuan teknis tenaga ahli.

Selanjutnya ada beberapa hal yang menjadi tantangan serius dalam konteks pengembangan jasa konstruksi yakni; liberalisasi perdagangan jasa konstruksi, lemahnya daya saing pelaku usaha konstruksi nasional, bidang usaha berbasis ASMET tidak kompatibel dengan playing field dan standar Internasional, keberagaman jenis dan proses sertifikasi di lapangan, Sertifikasi belum menjadi quality assurance, lemahnya kompetensi sumber daya manusia di bidang jasa konstruksi, standar keselamatan konstruksi, jaminan pembiayaan, risiko kegagalan konstruksi (Hasbi, 2015).

Dalam kerangka meningkatkan kualitas dan mengatasi berbagai tantangan di atas, revolusi kebijakan dalam jasa konstruksi perlu ditempuh. Hal ini misalnya dengan menjalankan dan mempertimbangkan beberapa poin khususnya dalam pengaturan sektor jasa konstruksi untuk memberikan landasan atau sistem pengelolaan dan penyelenggaraan jasa konstruksi, meliputi:

TAHUN	KONTRAKTOR	KONSULTAN	TOTAL BU	KLASIFIKASI
2010	182.000	6.200	188.200	ASMET
2013	104.912	5.753	110.665	ASMET ²
2014	67.462	4.707	72.169	KBLUI ³
2015	109.682	7.335	117.017	KBLUI

Sumber: Hasbi, 2015.

2 ASMET: sistem arsitektur, mekanikal, elektrikal dan tata lingkungan

3 KBLUI: Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia

- a. struktur usaha yang kokoh, andal, berdaya saing tinggi, dan hasil pekerjaan konstruksi yang berkualitas;
- b. tertib penyelenggaraan pekerjaan jasa konstruksi yang menjamin kesetaraan kedudukan antara pengguna jasa dan penyedia jasa dalam menjalankan hak dan kewajiban, serta meningkatkan kepatuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
- c. sistem jasa konstruksi yang mampu mewujudkan keselamatan publik dan menciptakan kenyamanan lingkungan terbangun;
- d. tata kelola penyelenggaraan jasa konstruksi yang baik;
- e. integrasi nilai seluruh layanan dari tahapan penyelenggaraan jasa konstruksi; dan
- f. peningkatan peran masyarakat di bidang jasa konstruksi

Dalam konteks revisi UU Nomor 18 tahun 1999, arah pengaturan kebijakan baru harus menjamin bahwa pelaku dari setiap bagian struktur suplai penyelenggaraan pekerjaan konstruksi memiliki kapasitas, kompetensi dan daya saing tinggi untuk menjadikan proses penyelenggaraan jasa konstruksi efisien, efektif, dan cost-effectiveness serta berkeadilan sehingga produktif dalam menghasilkan produk jasa konstruksi (infrastruktur & gedung, serta fasilitas fisik lainnya) berkualitas, bermanfaat dan berkelanjutan.

Kesimpulan

Kondisi Indonesia yang mengalami pertumbuhan ekonomi diatas 4,7 berimplikasi kepada pergerakan sumber-sumber pertumbuhan ekonomi, satu diantaranya adalah belanja barang/jasa pemerintah. Dalam tataran operasional, belanja pemerintah yang paling besar adalah penyediaan infrastruktur dan jasa konstruksi. Liberalisasi dalam aturan main PBJ, memungkinkan pelaku asing mendominasi pemanfaatan pembangunan infrastruktur di Indonesia. Jika tidak diatur secara serius, pembangunan infrastruktur akan mengorbankan kedudukan dan keberadaan pelaku usaha/jasa konstruksi lokal. Oleh karena itu, beberapa hal perlu diperhatikan:

- Pasar konstruksi nasional kedepan

semakin besar dan sangat menarik pelaku konstruksi asing untuk masuk ke Indonesia.

- Merupakan tantangan besar bagi pelaku konstruksi nasional untuk meningkatkan kompetensi dalam mewujudkan struktur usaha yang kokoh dan handal.
- Peningkatan kompetensi sumber daya konstruksi akan menciptakan konstruksi nasional berdaya saing tinggi menuju Masyarakat Ekonomi ASEAN 2015.
- MEA bukanlah ancaman yang harus ditakuti, melainkan tantangan yang harus disikapi melalui kerja keras mengembangkan semua potensi yang dimiliki.

Daftar Pustaka

Buku/Makalah

- Hasbi, M Aziz. 2015. Menciptakan Penyelenggaraan Industri Jasa Konstruksi Yang Berdaya Saing & Berkelanjutan. Makalah Bahan RUU Jasa Konstruksi. Komisi V DPR RI
- Kementrian PU-PR. 2015. Jasa Konstruksi Vs MEA. Jakarta. P3I
- Setian, Dani, dkk. 2015. APBN Konstitusional: Prinsip dan Pilihan Kebijakan. Yogyakarta: Galang Pustaka
- Yudha, Atas. 2015. Metode Pengadaan di Sektor Alkes dan Kesehatan. Jakarta: Pusdiknas

Peraturan Perundang-Undangan

- Peraturan Presiden Nomor 04 Tahun 2015 Tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah. Setneg

Website

- <http://www.bappenas.go.id/>
- <http://www.lpj.net/>
- <https://www.pu.go.id/official/contact/12>
- https://www.wto.org/english/tratop_e/gproc_e/gp_gpa_e.htm