

PERAN INVESTOR ASING DALAM SEKTOR JASA KONSTRUKSI DI INDONESIA

Purwanto

ABSTRACT

The existence of construction sector in the structure of the national economy can be seen by their role in producing physical output that supports the smoothness of the economic activities. The development of the construction sector depends on the availability of the fund and project development provided by the government. Therefore, the involvement of private sector on construction sector must be increased to support the limit of government budget. Nevertheless, the increase of foreign construction companies in Indonesia raises the concern of the emergence of their domination in national construction sector. This article aims to analyze the role of the construction sector in the national economy and to explain the domination of the foreign investors in Indonesia's construction sector. This article suggests that the involvement of foreign private enterprise must be followed by an increase on the competitiveness of domestic enterprise in the construction sector. Furthermore, the increase of financial capacity, company's capacity, technological command, and quality of human resources are some indicators that need to be improved. On the other hand, fiscal stimulus is an alternative solution for increasing the activity of the construction sector especially for their benefit for creating more job opportunities. With the existence of the increase in local competitiveness, foreign domination in construction sector can be minimized and precisely open the opportunity for the involvement of the local contractors in large scale construction projects in Indonesia.

PENDAHULUAN

Sektor jasa konstruksi dalam struktur perekonomian nasional memiliki peranan yang penting. Alasan utamanya adalah bahwa sektor jasa konstruksi (dikenal juga sebagai sektor bangunan dalam struktur PDB nasional) hampir selalu menghasilkan *output* fisik berupa infrastruktur jalan, jembatan, pelabuhan, energi, serta bangunan sarana dan prasarana yang menjadi pendukung bagi kelancaran aktivitas sektor ekonomi lainnya. Sambodo dkk. (2008) menyebutkan bahwa keberadaan infrastruktur pembangunan merupakan prasyarat dasar bagi peningkatan daya saing perekonomian nasional. Upaya percepatan pertumbuhan ekonomi tidak dapat berjalan dengan baik apabila prasyarat dasar ini tidak dipenuhi.

Sementara itu, perkembangan ekonomi regional dan global pada saat ini sedang mengarah pada rezim liberalisasi ekonomi. Tren ini diawali oleh munculnya berbagai kesepakatan antarnegara dalam hal pasar bebas yang memungkinkan adanya pergerakan barang dan jasa secara bebas antarwilayah tanpa ada batas negara. Kekhawatiran yang kemudian muncul adalah kemungkinan dominasi asing dalam pasar lokal suatu negara. Dalam kasus di Indonesia,

perberlakuan ASEAN China Free Trade Arrangement (ACFTA) diduga akan menguatkan dominasi produk-produk dari Cina di pasar lokal karena dikenal murah dan terjangkau oleh konsumen Indonesia. Kondisi ini juga memicu kekhawatiran yang sama pada sektor jasa konstruksi yaitu pada saat jasa konstruksi asing masuk ke Indonesia akan menyebabkan ketidakmampuan jasa konstruksi lokal untuk bersaing. Konsekuensinya, dunia jasa konstruksi nasional dituntut untuk semakin kompetitif agar mampu bertahan dalam persaingan yang semakin ketat.

Permasalahan di sektor jasa konstruksi tidak berhenti pada persoalan dominasi asing. Sektor jasa konstruksi sebenarnya sudah memiliki permasalahan sendiri yang sejak lama tidak pernah bisa diatasi. Permasalahan tersebut misalnya adalah ekonomi biaya tinggi (*high cost economy*) di sektor jasa konstruksi (Sudarto, 2007). Meskipun tidak selalu bisa dibuktikan secara hukum, persoalan korupsi dengan berbagai bentuk penyimpangan tender proyek dan bentuk kecurangan-kecurangan lain sudah diakui sebagai permasalahan yang cukup mendasar karena melibatkan oknum dari banyak pihak terkait. Jika hal ini benar adanya, maka jelas terjadi inefisiensi dan kebocoran dalam investasi di sektor konstruksi

yang sangat merugikan perekonomian dari sisi pembiayaan proyek maupun kualitas proyek yang dihasilkan. Kondisi ini yang juga menyebabkan adanya ketidaksiapan kontraktor lokal dalam menghadapi kontraktor dan konsultan asing yang sudah terbiasa dengan profesionalitas kerja.

Terkait dengan adanya ancaman dominasi asing di sektor jasa konstruksi, pemerintah mencoba melakukan langkah antisipasi dengan mengisyaratkan adanya penurunan proporsi kepemilikan asing di sektor jasa konstruksi (kontraktor) maksimal 55% dan untuk jasa konsultan konstruksi maksimal menjadi 49% (Sumaryanto Widayatin, dikutip dari *Bisnis Indonesia*, 19 Maret 2010). Kepemilikan asing ini termasuk dalam aktivitas jasa konstruksi yang meliputi aktivitas kegiatan studi, penyusunan rencana teknis/rancang bangun, pelaksanaan dan pengawasan serta pemeliharannya. Hal yang sama juga terjadi pada aktivitas jasa konsultan konstruksi yang meliputi jasa konsultasi konstruksi golongan nonkecil yang terdiri atas jasa pradesain dan konsultasi arsitektur, jasa desain arsitektur, jasa administrasi kontrak dan jasa rekayasa lainnya. Upaya ini menunjukkan bahwa pemerintah berupaya mengakomodasi keinginan pelaku jasa konsultan konstruksi sehingga diharapkan para pelaku jasa konstruksi memiliki kesempatan untuk menciptakan daya saing usaha yang kompetitif.

Artikel ini berupaya untuk mengupas secara singkat peran sektor konstruksi dalam perekonomian nasional. Selanjutnya akan diulas tentang komparasi perkembangan Penanaman Modal Asing (PMA) dan Penanaman Modal Dalam Negeri (PMDN) di sektor konstruksi. Bagian tulisan selanjutnya akan memberikan gambaran seberapa jauh peran atau dominasi investor asing di sektor konstruksi Indonesia dengan manfaat dan kerugian yang mungkin dialami oleh para pelaku jasa konstruksi lokal. Sebelum sampai pada bagian kesimpulan dan saran, tulisan ini akan menyajikan informasi tentang optimalisasi sektor konstruksi bagi perekonomian nasional.

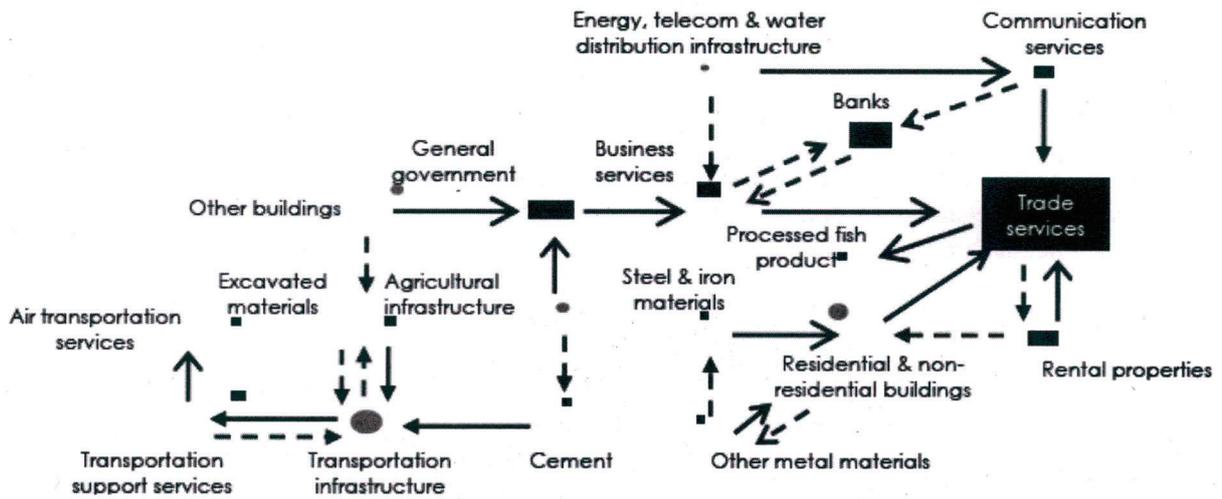
PERAN SEKTOR KONSTRUKSI DALAM PEREKONOMIAN NASIONAL

Industri jasa konstruksi adalah industri yang mencakup semua pihak yang terkait dengan proses konstruksi termasuk tenaga profesi, pelaksana konstruksi dan juga para pemasok yang bersama-

sama memenuhi kebutuhan pelaku dalam industri (Hillebrandt, 1985, dalam Sudarto, 2007). Jasa konstruksi adalah jasa yang menghasilkan prasarana dan sarana fisik. Hal ini yang menjadikan *output* sektor konstruksi berupa prasarana dan sarana fisik yang merupakan landasan pertumbuhan sektor ekonomi dalam pembangunan nasional. Selain itu, kenyataan bahwa jasa konstruksi berperan pula sebagai penyedia lapangan kerja semakin menguatkan peran penting jasa konstruksi dalam pembangunan nasional (Suraji, 2003). Peran sektor konstruksi dalam perekonomian juga dapat dilihat dari segi potensi lapangan kerja, kebutuhan material konstruksi, implementasi peraturan publik di sektor konstruksi, dan *multiplier effect* dari sektor konstruksi terhadap perluasan industri dan aktivitas ekonomi lainnya (Ofori, 1998, dalam Sudarto, 2007). Oleh karenanya, meskipun sektor konstruksi bukan merupakan penyumbang terbesar bagi pembentukan PDB tetapi tetap dikategorikan sebagai salah satu sektor yang berperan penting pada proses pembangunan ekonomi suatu negara.

Sektor konstruksi memiliki cukup banyak sub sektor yang secara langsung terkait dengan aktivitas sektor konstruksi. Selain itu terdapat industri pendukung dan industri terkait yang menjadi pemasok maupun pengguna dari aktivitas sektor konstruksi. Gambaran tentang peta keterkaitan antar industri di sektor konstruksi Indonesia dapat dilihat pada gambar 1.

Terdapat cukup banyak aktivitas di sektor jasa konstruksi yang pada umumnya merupakan penyediaan infrastruktur atau sarana dan prasarana pembangunan yang dibutuhkan suatu negara. Secara umum, jenis-jenis pembangunan infrastruktur di sektor konstruksi meliputi pembangunan sumber daya air, transportasi, energi, ketenagalistrikan, pos dan telematika, permukiman, dan perumahan. Pembangunan infrastruktur tersebut dapat dibagi menjadi dua macam infrastruktur publik yaitu yang ditujukan untuk keuntungan secara ekonomi dan yang tidak ditujukan bagi perolehan keuntungan. Untuk penyediaan infrastruktur publik yang bersifat *non-profit* umumnya disediakan dan didanai oleh pemerintah. Pada penyediaan fasilitas publik yang dapat menghasilkan keuntungan maka penyediaan jasa konstruksinya dapat dilakukan oleh swasta atau dengan menggunakan skema *publik private partnership* (PPP) antara pemerintah dan swasta. Kluster pembangunan infrastruktur dalam sektor konstruksi dapat dilihat pada Gambar 2.

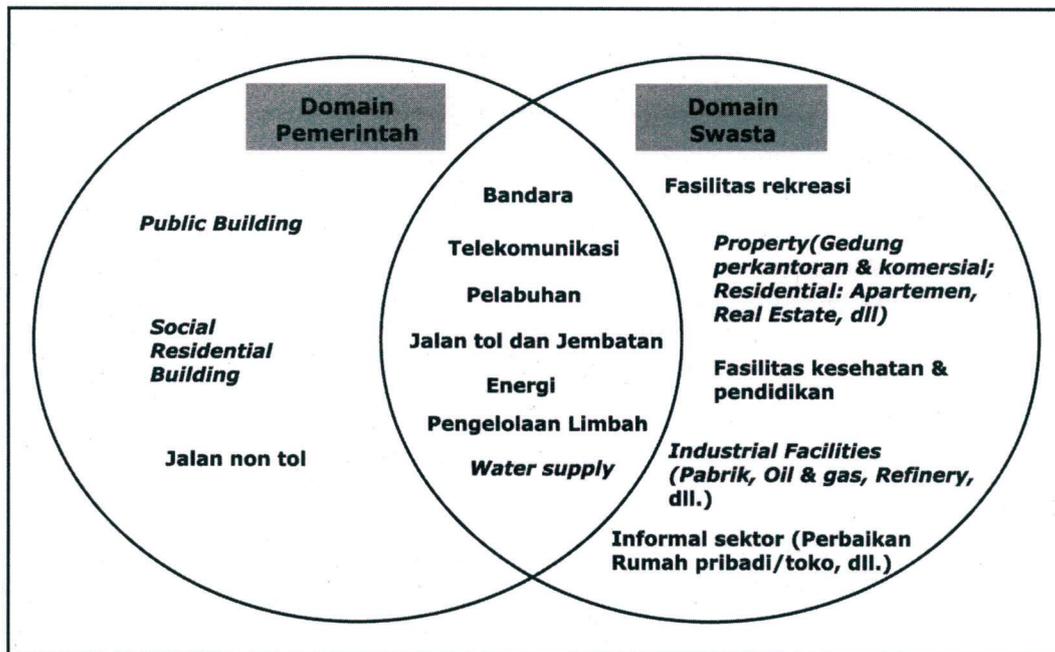


Keterangan

- = keterkaitan pengguna (*user*)
- - - = keterkaitan pemasok (*supplier*)
- = Sektor konstruksi
- = Industri pendukung/terkait

Sumber: Budiwibowo dkk., 2009

Gambar 1. Peta keterkaitan antar industri di sektor konstruksi Indonesia



Sumber: KKM RK, 2007

Gambar 2. Kluster penyediaan infrastruktur pembangunan

Dengan domain usaha yang cukup luas dan menyerap pembiayaan yang besar, sektor konstruksi mampu memberikan dampak positif bagi pembentukan PDB khususnya di negara berkembang. Tabel di bawah ini memberikan gambaran rata-rata besaran kontribusi sektor konstruksi dalam perekonomian suatu negara yang diklasifikasikan menurut tingkat pendapatan per kapitanya.

Tabel 1. Kontribusi Sektor Konstruksi dalam PDB Nasional Menurut Tingkat PDB/Kapita

		PDB/kapita (US\$)			
		≤ 350	350 - 700	700 - 2000	≥ 2000
Kontribusi sektor konstruksi dalam PDB (%)		3,6	5,2	5,4	7,3
Pertumbuhan/ tahun (%)	PDB	3,5	4,4	5,9	5,0
	Industri konstruksi	5,9	5,2	8,6	3,6
	Industri manufaktur	5,5	6,4	7,7	6,4

Sumber: KKM RK, 2007

Tabel di atas menunjukkan bahwa kontribusi sektor konstruksi dalam PDB suatu negara akan semakin tinggi menurut tingkat PDB/kapitanya. Di sisi lain, pertumbuhan sektor konstruksi akan semakin tinggi pada suatu negara dengan tingkat pendapatan sampai dengan US\$ 2000 dan kemudian pertumbuhannya menjadi relatif kecil pada negara dengan PDB/kapita lebih dari US\$ 2000. Penurunan pertumbuhan ini dimungkinkan karena pada negara dengan pendapatan per kapita di atas US\$ 2000 kondisi fasilitas publik sudah mencukupi sehingga tambahan investasinya menjadi relatif kecil. Sektor konstruksi akan dapat mengalami peningkatan (di negara dengan pendapatan di atas US\$ 2000) pada saat terjadi peningkatan kebutuhan fasilitas publik yang lebih baik untuk memenuhi tuntutan kebutuhan masyarakatnya.

Informasi dari tabel di atas diperkuat oleh Sudarto (2007) yang menyatakan bahwa kontribusi industri konstruksi terhadap total *Gross Domestic Product* (GDP) suatu negara maju berkisar antara 7 – 10% sedangkan di negara berkembang industri konstruksi menghasilkan 3%–6% dari total GDP. Selain itu, sektor konstruksi juga memberikan kontribusi kepada pembukaan lapangan kerja serta distribusi pendapatan bagi masyarakat lapisan bawah. Hal ini wajar karena pembangunan sektor konstruksi umumnya bersifat padat karya dan membutuhkan banyak tenaga kerja fisik. Pemerintah Indonesia dalam upaya mengatasi dampak krisis

pada tahun 1998 yang berimbas pada pengangguran tinggi juga telah melaksanakan program pembangunan infrastruktur padat karya hingga di tingkat perdesaan agar dapat menyerap tenaga kerja.

Menurut data dari Ikhtisar Jasa Konstruksi di Indonesia antara tahun 1991–1996 yang diterbitkan oleh Badan Pusat Statistik tahun 1998 (dikutip oleh Hartopo, 1999) disebutkan bahwa sektor jasa konstruksi nasional sebelum mengalami krisis ekonomi mempunyai pertumbuhan tertinggi dibandingkan dengan sektor ekonomi lainnya (pertanian, pertambangan, industri dan lain-lain) yaitu sebesar 13,71% pertahun. Persentase pertumbuhan tersebut telah melampaui pertumbuhan ekonomi nasional sebesar 7,85% per tahun. Tetapi setelah Indonesia terkena krisis ekonomi pada tahun 1998, kondisi sektor konstruksi menjadi sektor usaha yang terkena dampak cukup besar dibandingkan sektor ekonomi lainnya. Keterpurukan sektor jasa konstruksi nasional sangat berpengaruh sekali terhadap pembangunan nasional. Hal ini dikarenakan sektor jasa terbanyak yang mempekerjakan tenaga kerja manusia adalah sektor jasa konstruksi, sehingga dengan terpuruknya sektor ini menyebabkan banyaknya tenaga kerja yang terkena Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) dan meningkatkan jumlah pengangguran.

Kontribusi sektor jasa konstruksi dalam perekonomian Indonesia dapat terlihat dari kontribusi sektor konstruksi dalam pembentukan PDB nasional. Berdasarkan pembentukan PDB tahun 2009, sektor konstruksi memberikan kontribusi sebesar 6,4% terhadap total PDB. Kontribusi ini relatif rendah jika dibandingkan dengan kontribusi sektor lain seperti pertanian, dan perdagangan. Akan tetapi, pertumbuhan sektor bangunan pada kurun waktu 2008–2009 ini masih lebih baik dibandingkan sektor-sektor tersebut. Selain itu, sektor konstruksi dalam struktur perekonomian nasional memberikan kontribusi dalam aktivitas ekonomi di sektor riil dalam berbagai skala dan jenis usahanya. Hal ini dikarenakan *output* fisik yang dihasilkan dari sektor konstruksi berupa sarana dan prasarana infrastruktur mampu mendorong peningkatan aktivitas perekonomian secara lebih luas. Kontribusi sektoral terhadap PDB nasional tahun 2007–2009 dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 2. Data Produk Domestik Bruto Tahun 2007 – 2009 Berdasarkan Harga Konstan Tahun 2000 (Triliun Rupiah)

Lapangan Usaha	2007	2008*	2009**	Pertumbuhan 2008 - 2009	Proporsi 2009
1. Pertanian, Peternakan, Kehutanan dan Perikanan	271,5	284,6	296,4	4,1%	13,6%
2. Pertambangan dan Penggalian	171,3	172,4	180,0	4,4%	8,3%
3. Industri Pengolahan	538,1	557,8	569,6	2,1%	26,2%
4. Listrik, Gas & Air Bersih	13,5	15,0	17,1	13,8%	0,8%
5. Konstruksi	121,8	131,0	14,2	7,1%	6,4%
6. Perdagangan, Hotel & Restoran	340,4	363,8	368,0	1,1%	16,9%
7. Pengangkutan dan Komunikasi	142,3	165,9	191,7	15,5%	8,8%
8. Keuangan, Real Estate & Jasa Perusahaan	183,7	198,8	208,8	5,0%	9,6%
9. Jasa-jasa	181,7	193,0	205,4	6,4%	9,4%
Produk Domestik Bruto	1.964,3	2.082,3	2.177,0	4,5%	100%

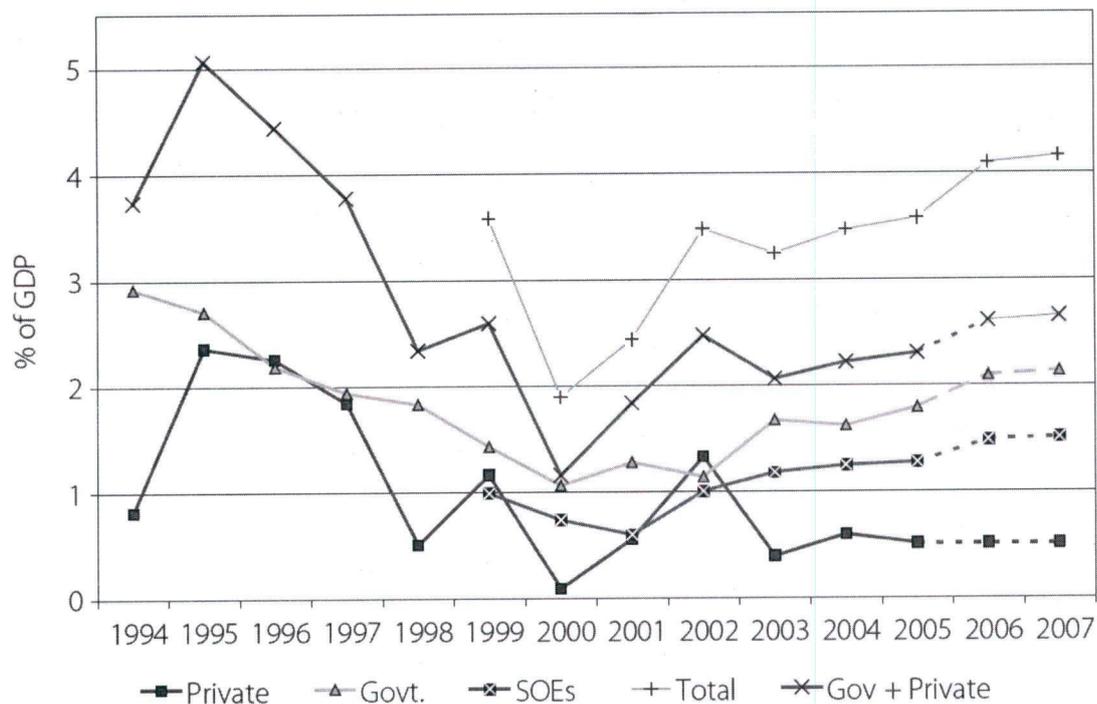
Keterangan: *) Angka Sementara **) Angka Sangat Sementara
Sumber: BPS, 2009

Secara umum, berdasarkan data tabel di atas, struktur perekonomian nasional masih didominasi oleh tingginya kontribusi sektor industri dalam perekonomian. Kontribusi sektor industri mencapai Rp569 triliun atau sebesar 26,2% dari total PDB pada tahun 2009 yang mencapai Rp2.177 triliun. Selanjutnya diikuti oleh kontribusi dari sektor perdagangan, hotel, dan restoran (16,9%) dan sektor pertanian (13,6%) pada tahun 2008. Kontribusi sektor bangunan dalam perekonomian menggambarkan dinamika aktivitas sektor bangunan yang cukup baik setelah terkena imbas krisis ekonomi. Kontribusi sektor bangunan mencapai Rp140, 2 triliun atau sebesar 6,4% dari total PDB pada tahun 2008 dan tumbuh positif hingga 7,1%. Meskipun demikian, capaian pertumbuhan sektor konstruksi tersebut belum bisa melampaui kontribusi sektor ini terhadap perekonomian sebelum krisis tahun 1998. Kondisi ini mungkin akan semakin meningkat pada tahun-tahun berikutnya apabila investasi di bidang infrastruktur yang ditawarkan oleh pemerintah dalam *Infrastructure Summit* bisa terlaksana. Pemerintah telah merencanakan kegiatan proyek infrastruktur senilai US\$ 7 miliar yang ditawarkan kepada investor yang biasanya diadakan dalam *Infrastructure Summit* (Kabarbisnis, 6 April 2010).

Secara khusus, perkembangan sektor konstruksi sebelum dan sesudah krisis ekonomi dapat dilihat pada Grafik 1.

Berdasarkan grafik tersebut, diketahui bahwa investasi infrastruktur sebelum krisis ekonomi yaitu periode tahun 1994–1998 sempat mencapai titik tertinggi yaitu pada kisaran 5% dari total GDP pada tahun 1995. Investasi di bidang infrastruktur pada tahun 1995 tersebut dilakukan oleh pemerintah dan swasta masing-masing berkontribusi antara 2–3% dari GDP. Investasi infrastruktur kemudian mengalami penurunan hingga titik terendah terjadi pada tahun 2000 sebagai akibat krisis ekonomi sehingga total investasi infrastruktur hanya sekitar 1,8% dari GDP. Dalam periode selanjutnya, investasi infrastruktur mulai menunjukkan tren peningkatan terutama karena dukungan pendanaan dari pemerintah dan BUMN. Dari gambaran Grafik 1, peranan investor swasta (non-BUMN) terlihat masih tetap dalam proporsi yang kecil dan berada pada kisaran 0,5% dari total GDP.

Seiring dengan meningkatnya tuntutan masyarakat terhadap ketersediaan fasilitas infrastruktur pembangunan yang makin baik, maka diperlukan akselerasi pertumbuhan sektor konstruksi yang signifikan. Kebutuhan pembiayaan yang tinggi menuntut adanya peningkatan peran investor swasta dalam pembiayaan infrastruktur ini. Sementara itu, kondisi investasi swasta di sektor konstruksi dapat terindikasi dari data perkembangan realisasi investasi PMDN dan PMA seperti pada Tabel 3.



Keterangan: SOEs= *State Owned Enterprises* (Badan Usaha Milik Negara)
 Sumber: Wuryanto, 2009.

Grafik 1. Investasi infrastruktur sebelum dan setelah krisis ekonomi

Tabel 3. Perkembangan Realisasi Investasi PMDN Menurut Sektor (Nilai Investasi Rp Miliar)

No	Sektor	2006		2007		2008		2009	
		Proyek	Inv.	Proyek	Inv.	Proyek	Inv.	Proyek	Inv.
1	Primer	29	3.599,8	29	4.377,4	13	1.757,7	32	4.415,9
2	Sekunder	96	13.012,7	101	26.289,8	189	15.914,8	158	19.434,4
3	Tersier	37	4.036,5	29	4.211,5	37	2.690,8	58	13.949,5
	a. Konstruksi	3	538,6	4	2.110,7	8	881,2	8	2.765,7
	b. Lainnya	34	3.497,9	25	2.100,8	29	1.809,6	50	11.183,8

Sumber: BKPM, 2010

Tabel 4. Perkembangan Realisasi Investasi PMA Menurut Sektor (Nilai Investasi \$ juta)

No	Sektor	2006		2007		2008		2009	
		Proyek	Inv.	Proyek	Inv.	Proyek	Inv.	Proyek	Inv.
1	Primer	39	532,4	62	599,3	55	335,6	49	462,6
2	Sekunder	363	3.619,7	390	4.697,0	495	4.515,2	474	3.831,1
3	Tersier	467	1.839,5	530	5.045,1	588	10.020,5	698	6.521,2
	a. Konstruksi	18	144,2	16	448,2	21	426,7	14	512,7
	b. Lainnya	449	1.695,3	514	4.596,9	567	9.593,8	684	6.008,5

Sumber: BKPM, 2010

Berdasarkan data tabel di atas, perkembangan realisasi investasi sektor swasta menunjukkan tren yang fluktuatif. Hal ini terlihat dari realisasi investasi tahun 2007 yang naik hampir empat kali lipat dari tahun 2006 yaitu dari Rp538 miliar menjadi Rp2,1 triliun. Akan tetapi pada tahun berikutnya mengalami penurunan menjadi Rp881 miliar. Realisasi investasi PMDN tertinggi justru terjadi pada tahun 2009 yang mencapai Rp2,7 triliun dengan jumlah proyek yang sama dengan tahun 2008. Hal ini diduga terjadi karena semakin banyaknya pembiayaan infrastruktur oleh PMDN khususnya di bidang pembangunan jalan dan infrastruktur fisik lainnya di kawasan Indonesia Timur yang membutuhkan pembiayaan besar.

Berdasarkan data tabel realisasi investasi PMA, diketahui bahwa nilai investasi PMA relatif stabil dengan tren yang meningkat setelah tahun 2006. Pada tahun 2006, realisasi PMA hanya sebesar US\$ 144 juta namun kemudian mengalami peningkatan hingga tiga kali lipat menjadi US\$ 448 juta pada tahun 2007. Setelah sedikit mengalami penurunan pada tahun 2008 dengan nilai investasi sebesar US\$ 426 juta, realisasi investasi PMA kembali mengalami peningkatan US\$ 512 juta untuk membiayai 14 proyek konstruksi. Peningkatan realisasi investasi swasta yang cukup signifikan dalam kurun waktu 2006 – 2009 menunjukkan adanya peningkatan peran swasta dalam pembiayaan pembangunan infrastruktur.

Pembangunan infrastruktur oleh swasta umumnya adalah infrastruktur yang *economically-viable* dan memberikan *profit return* yang menguntungkan investor. Oleh karenanya proyek-proyek konstruksi yang dikerjakan oleh swasta ini umumnya proyek yang menuntut adanya pembayaran jasa dari penggunaan sarana infrastruktur yang dibangun tersebut (misalnya jalan tol, jaringan komunikasi, energi, dan perumahan). Meningkatnya nilai investasi di sektor konstruksi menjadikan sektor ini dalam peringkat 10 besar realisasi investasi swasta dalam periode tahun 2009. Realisasi investasi PMDN berada di peringkat kelima sedangkan realisasi investasi PMA berada di peringkat ketujuh (BKPM, 2010).

DOMINASI ASING DI SEKTOR KONSTRUKSI

Perusahaan konstruksi di banyak negara berkembang umumnya menghadapi persoalan yang sama berkaitan dengan kelemahan struktural seperti akses pembiayaan perbankan yang terbatas, kelemahan manajemen, rendahnya tingkat profesionalitas, keterbatasan sumber daya, dan kemampuan koordinasi dalam penanganan konstruksi (Sudarto, 2007). Hal ini yang seringkali menyebabkan rendahnya daya saing perusahaan jasa konstruksi nasional dalam menghadapi persaingan dengan perusahaan jasa konstruksi asing yang umumnya berskala besar. Apabila melihat jumlah perusahaan konstruksi sebagaimana terdapat dalam tabel di bawah ini maka jumlah perusahaan jasa konstruksi di Indonesia sudah cukup banyak dan menyebar di seluruh wilayah Indonesia.

Berdasarkan data Tabel 5, diketahui bahwa jumlah perusahaan konstruksi di Indonesia mengalami peningkatan yang signifikan dari periode tahun 2002 – 2007 yang berkisar 78.000 perusahaan (skala kecil, menengah, dan besar) yang kemudian melonjak menjadi 133.651 perusahaan pada tahun 2008. Hal ini menunjukkan adanya peningkatan aktivitas jasa konstruksi yang cukup signifikan pada tahun 2008. Akan tetapi, kondisi ini tidak serta merta menunjukkan adanya pemerataan dalam kemampuan masing-masing perusahaan tersebut. Semakin tinggi kapasitas perusahaan maka akan semakin besar peluangnya untuk memenangkan tender konstruksi dari pemerintah dan juga kemampuan untuk melakukan investasi di sektor konstruksi skala kecil hingga besar. Pada perusahaan konstruksi skala besar, pelaku usahanya relatif masih terbatas dan masih didominasi oleh perusahaan konstruksi yang berstatus BUMN sebagaimana terdapat dalam Tabel 6.

Perusahaan-perusahaan jasa konstruksi dan konsultan konstruksi dalam Tabel di atas sudah cukup dikenal dalam pembangunan sektor konstruksi di Indonesia. Perusahaan-perusahaan tersebut rata-rata memperoleh proyek konstruksi yang ditenderkan oleh pemerintah mulai dari pembangunan jalan, jembatan, bendungan, gedung, energi, komunikasi, dan lainnya. Selanjutnya dalam pengerjaan proyeknya, perusahaan besar tersebut akan melakukan kerja sama dalam bentuk subkontrak proyek pada perusahaan jasa konstruksi yang lebih kecil atau pada daerah tertentu yang menjadi lokasi proyek konstruksi.

Hasil penelitian yang dilakukan oleh World Bank terhadap negara-negara berkembang, bahwa

Tabel 5. Jumlah Perusahaan Konstruksi menurut Wilayah, 2002–2008

Wilayah	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Prosentase
Sumatera	21.709	22.054	21.604	21.386	22.756	23.848	30.728	23,0%
Jawa	28.589	29.184	29.184	29.580	26.229	25.426	49.079	36,7%
Bali dan Nusa Tenggara	4.322	4.724	4.724	4.528	4.322	4.399	8.593	6,4%
Kalimantan	8.822	9.234	9.239	8.827	8.020	8.528	18.683	14,0%
Sulawesi	10279	10294	10294	10653	10843	11172	17917	13,4%
Maluku dan Papua	4.353	4.377	4.377	4.417	4.697	4.528	8.651	6,5%
Total	78.074	79.867	79.422	79.391	76.867	77.901	133.651	100%

Sumber: BPS, 2010

Tabel 6. BUMN Pembangunan Jasa Konstruksi Nasional

No	Nama Perusahaan	No	Nama Perusahaan
1	Perum Pengembangan Perumahan Nasional	8	PT Waskita Karya
2	PT Adhi Karya Tbk	9	PT Wijaya Karya
3	PT Brantas Abipraya	10	PT Bina Karya (konsultan)
4	PT Hutama Karya	11	PT Indah Karya (konsultan)
5	PT Istaka Karya	12	PT Indra Karya (konsultan)
6	PT Nindya Karya	13	PT Virama Karya (konsultan)
7	PT Pembangunan Perumahan	14	PT Yodya Karya (konsultan)

Sumber: KPPU, 2006

sektor konstruksi mempunyai kontribusi dan pengaruh yang cukup penting terhadap pembangunan (World Bank, 1984, dalam Sudarto, 2007). Karena pengaruh sektor konstruksi ada di hampir seluruh sektor di bidang perekonomian maka penting untuk dikemukakan tentang perlunya peningkatan kapasitas dan kapabilitas perusahaan jasa konstruksi, termasuk meningkatkan efisiensi biaya, waktu, dan kualitas pekerjaan konstruksi. Saat ini kontraktor nasional masih sangat kesulitan untuk bersaing dengan kontraktor asing yang mampu memperoleh *financial support* dengan bunga rendah dari perbankan di negaranya. Sementara kontraktor Indonesia, fasilitas jaminan keuangan dari perbankan masih menjadi kendala. Hal ini memerlukan adanya dukungan fasilitas khusus bagi kontraktor dalam negeri yang berupaya mendapatkan tender agar dapat mengerjakan jasa konstruksi. Gambaran permasalahan di bidang konstruksi yang umum terjadi yaitu: (1) tingginya impor kapital, tenaga kerja, dan material proyek; (2) fluktuasi nilai tukar mata uang; (3) kurangnya *skills* (kemampuan) dan material, termasuk kemampuan manajerial dan *entrepreneurial*; (4) ketidakcukupan pendanaan; (5) lemahnya perencanaan dan sistem administrasi; (6) ketidaksesuaian target yang ingin dicapai melalui

perencanaan di bidang sosial-ekonomi yang berakibat pada arus pekerjaan yang tidak teratur, kurang efisiensi, dan hasil dengan kualitas yang rendah.

Indonesia yang merupakan salah satu negara berkembang juga mengalami beberapa permasalahan seperti yang disebutkan di atas. Permasalahan dan kelemahan tersebut menyebabkan munculnya dominan kontraktor asing dalam pengerjaan proyek-proyek konstruksi skala besar. Terlebih lagi, permasalahan-permasalahan industri jasa konstruksi di Indonesia masih ditambah dengan buruknya sikap mental dan perilaku oknum di sektor konstruksi (Pranoto, 2005); lemahnya daya saing akibat keterbatasan dana dan kemampuan teknologi (Sutjipto, 1991). Di sisi lain, tingkat kesadaran masyarakat akan manfaat dan pentingnya peran jasa konstruksi bagi kepentingannya masih perlu ditumbuhkembangkan sehingga proyek konstruksi tidak terhambat oleh permasalahan nonekonomi seperti konflik sosial dan pembebasan lahan (Dayatno, 2003). Sudarto (2007) menegaskan bahwa permasalahan pada faktor internal perusahaan yang paling berpengaruh terhadap kinerja perusahaan jasa konstruksi terdiri atas manajer yang tidak kompeten, rendahnya kemampuan manajerial dan *entrepreneurial*, rendahnya produktivitas, minimnya

pengetahuan dan kemampuan teknik SDM, masalah keuangan yang kurang baik, dan keterlambatan pembayaran.

Daftar nama perusahaan dan asal negara dari perusahaan konstruksi asing yang ada di Indonesia dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 7. Nama Perusahaan dan Asal Negara Perusahaan Konstruksi Asing di Indonesia

No	Nama Perusahaan	Asal Negara	No	Nama Perusahaan	Asal Negara
1	ABB C-E Int'l Inc	USA	35	Fichter Consulting Engineers	Jerman
2	ABB Lummus Clobal Pte. Ltd	Singapura	36	Fluor Daniel Eastern	USA
3	Agriconsulting S.P.A	Italia	37	General Electric International	USA
4	AHT Group Consultants GmbH	Jerman	38	Gkw Consult	Jerman
5	Alpinconsult / Colenco	Swiss	39	Groupe Snef	Perancis
6	Alstom T & D S.A.	Perancis	40	Gutteridge Haskins & Davey Pt	Australia
7	Arcadis Euro Consult., B.V	Belanda	41	Halcrow Group Ltd.	Inggris
8	Associated Consulting Engineers Ace (Put) Ltd.	Pakistan	42	Hazama Corporation	Jepang
9	B.C.E.O.M.	Perancis	43	Howe Baker Eng Ltd	USA
10	Bachy Soletanche Group Ltd	Hong Kong	44	Hyundai Engineering Construction Co. Ltd	Korsel
11	Balfour Beatty Group Limited	Inggris	45	Hyundai Heavy Industries Co Ltd	Korsel
12	Beca International Consultants Ltd.	Selandia Baru	46	Impsa	Argentina
13	Binnie Black & Veatch	Inggris	47	Intercon Consultants Technocrats Pvt.Ltd.	India
14	Biothane Systems International	Belanda	48	Invensys Software Systems (S) Pte Ltd	Singapura
15	C. Lotti & Associati Spa	Italia	49	Itochu Corporation	Jepang
16	C.T.I. Engineering Co Ltd	Jepang	50	Iwatani Engineering International Corp.	Jepang
17	Carl Bro International	Denmark	51	Iwatani Engineering Int'l Corp	Jepang
18	Chemtex Overseas Inc.	USA	52	J.G.C. Corporation	Jepang
19	China Eng Cons Inc.	Taiwan	53	Japan Airport Cons Inc.	Jepang
20	China Harbour Engineering Co.	China	54	Jgc Corporation	Jepang
21	China Nwr&Hydropower Eng.Co	China	55	Kajima Corporation	Jepang
22	Chiyoda Corporation	Jepang	56	Keangnam Entreprises	Korsel
23	Chiyoda Corporation	Jepang	57	Kec. International. Ltd	India
24	Coyne Et Bbic	Perancis	58	Kellogg Overseas Corp.	USA
25	Cti International Eng.	Jepang	59	Konoike Constraction	Jepang
26	Daelim Industrial	Jepang	60	Korea Aric	Korsel
27	Dai Nippon Construction	Jepang	61	Korea Consult Intl	Korsel
28	Dhv Consultants Bv	Belanda	62	Kumagai Gumi Co. Ltd	Jepang
29	Doosan Heavy Ind & Construction Co.Ltd	Korsel	63	Leighton Contractors (Asia) Ltd.	Hong Kong
30	Dorsch Consult Ing Gesellschaftmbh	Jerman	64	Maeda Corporation	Jepang
31	DRILLTEC GUT GmbH	Jerman	65	Meidensha Corporation	Jepang
32	Elc Electroconsult	Italia	66	Meritec Ltd.	Swiss
33	Electrowatt Eng Services Ltd.	Swiss	67	Mitsubishi Heavy Industries Ltd.	Jepang
34	Enterprises Ltd.	Korsel	68	Mitsui Chemical Engineering Corp	Jepang

Tabel 7 lanjutan

No	Nama Perusahaan	Asal Negara	No	Nama Perusahaan	Asal Negara
69	Mitsui Engineering & Shipbuilding Co, Ltd.	Jepang	108	South Australia Water (Sa Water)	Australia
70	N.D. Lea Consultants	Kanada	109	Ssangyong Engineering	Korsel
71	Naka Gawa Chemical Equipment Co, Ltd.	Jepang	110	Sukwon Industrial Co. Ltd	Korsel
72	National Grid International Limited	Inggris	111	Sumitomo Chemical Eng	Jepang
73	Nihon Suido Const	Jepang	112	Sumitomo Corporation	Jepang
74	Nippon Koei Co. Ltd.	Jepang	113	Taihei Dengyo Kaisha Ltd	Jepang
75	Nippon Telegraph And Telephone East Corp	Jepang	114	Taisei Corporation	Jepang
76	Noell Gmbh	Jerman	115	Taisei Corporation	Jepang
77	Ondeo Services	Perancis	116	Takada Corporation	Jepang
78	Pacific Consultants Intl	Jepang	117	Takasago Thermal Engineering Co., Ltd	Jepang
79	Penta-Ocean Construction Co, Ltd.	Jepang	118	Takasago Thermal Eng, Co, Ltd.	Jepang
80	Power Design Nzealand Ltd.	Selandia Baru	119	Takenaka Corporation	Jepang
81	Power Genration Technology Sdn Bhd	Malaysia	120	Tekken Corporation	Jepang
82	Punj Lloyd Limited	India	121	Thames Water Projects (Australia) Pty., Ltd.	Australia
83	Research Triangle Institute	USA	122	The Zenitaka Corp	Jepang
84	Rinkai Construction Co, Ltd.	Jepang	123	Ting Tai Construction Co. Ltd.	Taiwan
85	Rolls-Royce Industrial Power Engineering Ltd.	Inggris	124	Toa Corporation	Jepang
86	Rsea Engineering Corp	Korsel	125	Tobishima Corporation	Jepang
87	Rsea Engineering Corporation	Taiwan	126	Tokura Construction	Jepang
88	Safege	Perancis	127	Tokyo Kyuei Co. Ltd.	Jepang
89	Sagric International	Australia	128	Tokyu Construction	Jepang
90	Sam Neung Construction	Korsel	129	Tomen Corporation	Jepang
91	Samsung Corporation	Korsel	130	Tomoe Engineering	Jepang
92	Sandwel Inc	Kanada	131	Tomoe Engineering	Jepang
93	Sandwell Sarana Consultants Ltd.	Kanada	132	Toshiba Eng Corp	Jepang
94	Shimizu Corporation	Jepang	133	Toshiba Plant Kensetsu	Jepang
95	Shimizu Corporation	Jepang	134	Towland Consultants	Hong Kong
96	Shin Nippon Air Tec	Jepang	135	Transcanada Pipelines	Kanada
97	Shinko Plantech Co., Ltd	Jepang	136	Tsukishima Kikai Co. Ltd.	Jepang
98	Shinko Plantech Co.Ltd	Jepang	137	Tsukishima Kikai Co. Ltd	Jepang
99	Shinsung Corporation	Korsel	138	VA Tech Voest MCE Gmbh & Co	Austria
100	Shinwha Engineering& Construction Co. Ltd	Korsel	139	Va Tech Voest Mce	Austria
101	Showa Astec Co. Ltd	Jepang	140	Wakachiku Construction Co. Ltd	Jepang
102	Sinclair Knight Nerz Pty. Ltd	Australia	141	Witteveen + Bos Consulting Engineers	Belanda
103	Sinotech Engineering Consultants Ltd.	Taiwan	142	Wsp International Ltd.	Inggris
104	Smec Intl Pty. Ltd.	Australia	143	Yachiyo Engineering	Jepang
105	SnC Lavalin Intl Inc	Kanada	144	Yamato Protec Corporation	Jepang
106	Societe Auxiliaire D'enterprises	Perancis	145	Yokogama Bridge Corp.	Jepang
107	Sofrecom	Perancis	146	Yokogawa Bridge Corp.	Jepang

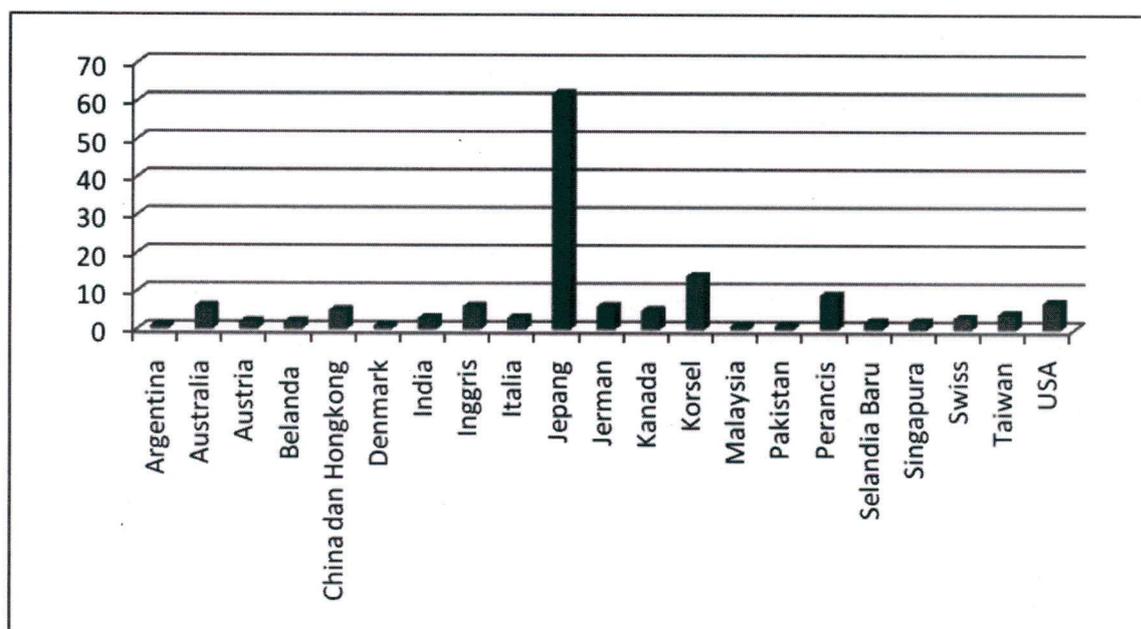
Sumber : LPJK Nasional dalam KPPU, 2006

Berdasarkan data tabel di atas dapat dilihat daftar nama perusahaan asing di bidang jasa konstruksi dan konsultan konstruksi yang ada di Indonesia. Jumlah perusahaan konstruksi asing mengalami peningkatan dari sebanyak 129 perusahaan (Kementerian Pekerjaan Umum, dikutip dalam Sudarto, 2007) menjadi sebanyak 146 perusahaan sebagaimana terdapat dalam tabel di atas. Jumlah perusahaan konstruksi dan konsultan konstruksi asing terus mengalami peningkatan menjadi 352 kontraktor dan 108 konsultan konstruksi asing pada tahun 2009 (Bachtiar, dikutip dari *Suara Karya*, 29 Mei 2009). Perusahaan konstruksi asing ini umumnya adalah perusahaan skala besar sehingga menangani proyek-proyek skala besar di Indonesia (nilai proyek di atas Rp10 Miliar). Selain itu, perusahaan jasa konsultan konstruksi asing ini juga banyak disewa oleh perusahaan jasa konstruksi dalam negeri untuk proses pengerjaan proyek konstruksi. Jadi meskipun kontrak pembangunan jasa konstruksi masih dikuasai oleh kontraktor BUMN tetapi dalam pelaksanaannya dapat melibatkan jasa konstruksi asing terutama pada proyek-proyek yang memerlukan penanganan dan teknologi khusus.

Berdasarkan Grafik 2, dapat diketahui bahwa perusahaan kontraktor asing sebagian besar berasal dari Jepang yaitu sebanyak 62 perusahaan (42,8%). Perusahaan dari Korea Selatan, Prancis, Australia, Inggris, Jerman, dan Amerika Serikat masing-masing sekitar 6 – 9 perusahaan (4 – 6%). Sektor-sektor yang diminati oleh perusahaan asing pada umumnya

adalah sektor konstruksi jalan, jembatan, perkantoran/ properti, dan jasa konsultan skala besar. Dari sisi kepemilikan saham di perusahaan kontraktor, dominasi asing dalam sektor konstruksi masih cukup terkendali karena memang ada pembatasan kepemilikan asing. Namun demikian, Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Nasional (LPJKN) tetap mengharapkan pemerintah agar menertibkan para kontraktor asing yang mulai meningkat dalam melaksanakan proyek-proyek pembangunan berskala nasional (*Suara Karya*, 29 Mei 2009). Kontraktor asing diharapkan lulus uji sertifikasi dan memiliki sertifikat badan usaha (SBU) sebelum menggarap proyek-proyek di dalam negeri sesuai dengan ketentuan yang terdapat dalam Undang-Undang Nomor 18/1999 tentang Jasa Konstruksi. Hal ini dikemukakan karena munculnya kekhawatiran jika kehadiran kontraktor asing tidak diseleksi maka dapat merugikan pengusaha konstruksi dalam negeri serta merugikan negara apabila proyek konstruksi dijalankan dengan tidak semestinya. Lebih lanjut, kontraktor asing juga diharapkan dapat dibatasi dalam keikutsertaan pelelangan khusus pada proyek besar yang nilai kontraknya di atas Rp50 miliar saja.

Meskipun peranan jasa konstruksi makin meningkat tetapi belum optimal bagi kontraktor lokal skala kecil (kemampuan penanganan proyek di bawah Rp1 miliar) dan skala menengah (dengan kemampuan penanganan proyek Rp1 – 10 miliar). Sementara itu, pangsa jasa konstruksi asing yang umumnya merupakan perusahaan skala besar di



Sumber : LPJK Nasional dalam KPPU, 2006

Grafik 2. Distribusi jumlah perusahaan asing di sektor konstruksi tahun 2006

Indonesia masih cukup besar. Hal ini dapat terlihat dari semakin banyaknya perusahaan asing yang masuk ke Indonesia dengan peningkatan jumlah perusahaan asing mencapai 2,5 kali lipat dalam kurun waktu 2007–2009. Selain itu, perusahaan jasa konstruksi asing dapat masuk dalam aktivitas pembangunan konstruksi melalui proses subkontrak dengan mengambil peluang dari kebutuhan kontraktor pada perusahaan kontraktor besar nasional. Perusahaan kontraktor asing yang memiliki keunggulan teknologi dan sumber daya manusia akan dibutuhkan oleh perusahaan kontraktor yang telah memenangkan tender proyek pemerintah maupun swasta. Hal ini merupakan tantangan bagi

perusahaan kontraktor lokal dalam menghadapi kondisi persaingan yang semakin ketat. Selain itu, aktivitas kontraktor asing yang menjadi subkontraktor perusahaan kontraktor lokal menyebabkan tidak dapat diketahuinya besaran proyek yang dikuasai oleh perusahaan kontraktor asing secara riil.

Hal lain yang dapat memperlihatkan ada tidaknya dominasi asing dapat diketahui melalui kepemilikan saham asing dalam perusahaan yang telah *go public* di pasar saham sebagaimana terlihat dalam tabel berikut ini.

Tabel 8. Kepemilikan Saham pada Perusahaan di Bidang Konstruksi dan Sejenisnya yang Tercatat di Bursa Efek Jakarta As per January 2010

No	Nama perusahaan	Bidang Konstruksi	Shareholders (%)*)			Kapitalisasi (Milyar)
			Domestik	Asing	Publik	
1.	Jaya Kontruksi Manggala Pratama Tbk	Property, Real Estate dan Konstruksi Bangunan	67,65	9,68	22,67	1.761,320
2.	PT PP (Persero) Tbk	Property, Real Estate dan Konstruksi Bangunan	78,4	0	21,6	380,346**)
3.	Danayasa Arthatama Tbk	Property, Real Estate dan Konstruksi Bangunan	82	0	18	1.661,046**)
4.	Adhi Karya Tbk	Property, Real Estate dan Konstruksi Bangunan	51	5,5	43,5	729,534
5.	Wijaya Karya (Persero) Tbk	Property, Real Estate dan Konstruksi Bangunan	68,42	0	31,58	1.841,605
6.	Total Bangun Persada Tbk	Property, Real Estate dan Konstruksi Bangunan	64,6	0	35,4	514,250
7.	Katarina Utama Tbk	Infrastruktur, <i>Utilities</i> dan Transportasi	74	19	7	93,960
8.	Indika Energy Tbk	Infrastruktur, <i>Utilities</i> dan Transportasi	73,12	0	26,88	12.627,319
9.	Truba Alam Manunggal Engineering Tbk	Infrastruktur, <i>Utilities</i> dan Transportasi	38,19	14,72	47,09	1.943,333
10.	Citra Marga Nusaphala Tbk	Infrastruktur, <i>Utilities</i> dan Transportasi	29,3	5,23	65,47	3.800,000
11.	Jasa Marga (Persero) Tbk	Infrastruktur, <i>Utilities</i> dan Transportasi	70	0	30	12.240,000
12.	Nusantara Infrastructure Tbk	Infrastruktur, <i>Utilities</i> dan Transportasi	62,03	7,11	30,86	1.863,657
13.	Telekomunikasi Indonesia	Telekomunikasi	51,19	0	48,81	188.495,993
14.	Indosat Tbk	Telekomunikasi	14,29	71,94	13,77	30.430,027
15.	Bumi Serpong Damai Tbk	Property, Real Estate dan Konstruksi Bangunan	43	31	26	9.185,923
16.	Ciputra Development Tbk	Property, Real Estate dan Konstruksi Bangunan	30,63	8,07	61,3	5.156,377
17.	Intiland Development Tbk	Property, Real Estate dan Konstruksi Bangunan	0	81,21	18,79	2.363,414
18.	Bakrieland Development Tbk	Property, Real Estate dan Konstruksi Bangunan	0	24	76	5.178,383
19.	Lippo Karawaci Tbk	Property, Real Estate dan Konstruksi Bangunan	14	17,2	68,8	9.170,140
20.	Modemland Realty Tbk	Property, Real Estate dan Konstruksi Bangunan	5,35	50,08	44,57	360,707
21.	Surya Semesta Internusa Tbk.	Property, Real Estate dan Konstruksi Bangunan	31	23	46	358,775

Keterangan:

*) *Shareholders* domestik dan asing dengan kepemilikan saham di atas 5%. Kepemilikan publik adalah kepemilikan saham di bawah 5%.

***) data modal disetor

Sumber: www.idx.co.id, diolah.

Berdasarkan tabel di atas, terlihat bahwa dominasi asing dalam kepemilikan saham pada beberapa perusahaan yang bergerak di sektor konstruksi tidak terlalu menonjol. Kepemilikan saham asing yang tinggi hanya terdapat pada 3 perusahaan yaitu PT Indosat Tbk (71,94%), PT Intiland Development Tbk (81,21%), dan PT Modernland Realty Tbk (50,08%). Sementara itu, pada beberapa perusahaan konstruksi yang berstatus BUMN, kepemilikan saham pemerintah masih mendominasi kecuali pada perusahaan yang sudah mengalami privatisasi seperti PT Indosat Tbk. Akan tetapi perlu diperhatikan bahwa kepemilikan saham asing di atas 5% yang tidak terlalu menonjol bukan berarti bahwa modal asing tidak banyak yang masuk ke Indonesia. Besarnya kepemilikan saham publik (saham di bawah 5 persen) yang tidak dapat diketahui secara pasti memungkinkan masuknya modal asing dalam pasar saham di perusahaan yang bergerak di bidang konstruksi.

OPTIMALISASI SEKTOR KONSTRUKSI DALAM PEREKONOMIAN NASIONAL

Proyek pembangunan infrastruktur di Indonesia mengalami kecenderungan untuk terus mengalami peningkatan. Hal ini dikarenakan pemerintah dalam perencanaan pembangunan lima tahun ke depan cukup banyak memberikan porsi pembiayaan pada pembangunan infrastruktur terutama kelistrikan, energi, dan transportasi. Proyek-proyek tersebut banyak yang diupayakan dalam bentuk proyek *Publik Private Partnership* (PPP) atau kerja sama sinergis antara pihak pemerintah dan pihak swasta. Hal ini tentunya menjadi peluang besar bagi pengusaha jasa konstruksi untuk ambil bagian dan

memanfaatkan peluang dalam memenangkan tender proyek. Selain fasilitas kelistrikan, proyek pemerintah dan swasta juga akan diwujudkan dalam pembangunan infrastruktur jalan hingga mencapai 20.000 kilometer selama 5 tahun ke depan (BKPM, 2010). Besaran investasi yang dibutuhkan untuk keperluan tersebut mencapai Rp1.600 triliun. Pemerintah mengalokasikan anggaran sebesar Rp600 triliun dari APBN secara *multi-years* pada tahun 2010–2014 dan sisanya akan diusahakan dari investasi swasta.

Berikut ini disajikan data tentang alokasi pembiayaan pembangunan infrastruktur yang dilaksanakan oleh beberapa kementerian terkait pada tahun 2005–2009.

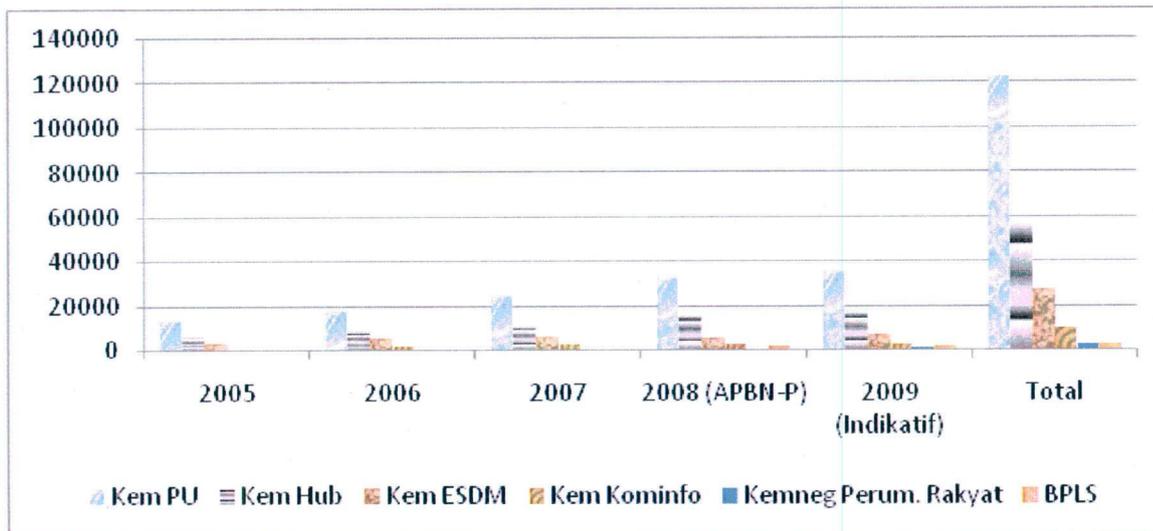
Secara grafis, alokasi pendanaan APBN bagi pembangunan infrastruktur dapat terlihat dalam Grafik 3.

Berdasarkan data Tabel 9 dan Grafik 3 dapat diketahui bahwa proporsi pembiayaan infrastruktur paling banyak diserap oleh Kementerian Pekerjaan Umum yaitu mencapai 55% dari total pendanaan APBN bagi infrastruktur di tahun 2009. Kementerian Perhubungan memperoleh proporsi pendanaan infrastruktur sebesar 26,75% dan Kementerian ESDM sebesar 10,63%. Proporsi pendanaan APBN untuk infrastruktur sebesar 7,62% untuk Kementerian Kominfo, Kementerian Perumahan Rakyat dan Badan Penanggulangan Lumpur Sidoarjo. Sementara itu, data dari *Building and Construction Interchange* (BCI) Asia memberikan informasi tentang pembangunan di sektor konstruksi berdasarkan jenis bangunan yang dihasilkan sebagaimana terdapat dalam Tabel 10.

Tabel 9. Alokasi Pendanaan APBN untuk Pembangunan Infrastruktur 2005–2009 (Rp Triliun)

Kementerian/lembaga Pemerintah	2005	2006	2007	2008 (APBN-P)	2009 (Indikatif)	Total
Kementerian Pekerjaan Umum	13,082	18,014	24,213	32,710	34,987	123,006
Kementerian Perhubungan	5,826	8,452	10,468	15,399	16,978	57,123
Kementerian ESDM	3,297	5,382	6,458	5,508	6,745	27,390
Kementerian Kominfo	279	2,052	2,459	2,129	2,601	9,520
Kementerian Negara Perumahan Rakyat	-	414	533	675	964	2,586
BPLS	-	-	-	1,100	1,194	2,294
Total	22,484	34,314	44,131	57,521	63,469	221,919

Sumber: Suzzeta, 2009



Sumber: Suzzeta, 2009, diolah

Grafik 3. Alokasi pendanaan APBN untuk pembangunan infrastruktur 2005–2009 (Rp Triliun)

Tabel 10. Realisasi proyek konstruksi berdasarkan jenis bangunan tahun 2008 (Rp Triliun)

No	Jenis Bangunan	2008	Proyeksi 2009	Proporsi 2008	Proporsi Proyeksi
1	Transportasi	0,871	5,624	3,34%	11,62%
2	Retail	5,37	7,238	20,61%	14,96%
3	Perumahan	11,462	18	44,00%	37,21%
4	Rekreasi	0,619	1,365	2,38%	2,82%
5	Perkantoran	3,488	7,215	13,39%	14,91%
6	Hukum	0,037	0,094	0,14%	0,19%
7	Hotel	1,879	3,388	7,21%	7,00%
8	Kesehatan	0,591	2,457	2,27%	5,08%
9	Pameran/eksibisi	0,031	0,221	0,12%	0,46%
10	Pendidikan dan Penelitian	1,12	1,503	4,30%	3,11%
11	Komunitas/Kawasan sosial	0,325	0,874	1,25%	1,81%
12	Perparkiran	0,256	0,4	0,98%	0,83%
		26,049	48,379	100%	100%

Sumber: Siswanto, 2008

Berdasarkan kategori bangunan, nilai realisasi pekerjaan konstruksi terbesar terjadi pada kategori bangunan perumahan dengan nilai Rp11,46 triliun (43,99%) yang diikuti oleh bangunan retail sebesar Rp5,37 triliun (20,61%) dan bangunan perkantoran Rp3,49 triliun (13,39%). Pembangunan proyek perumahan yang sangat besar nilainya masih menjadi tumpuan pembangunan di sektor konstruksi. Sedangkan pembangunan gedung perkantoran dan perhotelan menunjukkan kecenderungan meningkat pada tahun 2009. Di sektor transportasi, adanya pembangunan bandar udara baru dan pemindahan

bandar udara yang dilakukan di beberapa kota seperti di Medan juga cukup banyak berkontribusi pada peningkatan pembangunan konstruksi transportasi. Pembangunan konstruksi masih terfokus di wilayah Jakarta dan sekitarnya sedangkan wilayah lain yang cukup tinggi dalam penetrasi investasi di sektor konstruksi adalah wilayah Jawa Timur dengan pembangunan perumahan yang cukup signifikan. Di wilayah luar Jawa, pembangunan konstruksi yang cukup pesat ditunjukkan oleh Kota Medan, Kota Makassar, dan Kota Balikpapan untuk jenis bangunan vertikal untuk perkantoran, retail, dan

perhotelan dan perumahan. Sedangkan pada wilayah Bali yang mengutamakan sektor pariwisata, pembangunan hotel dan sarana akomodasi pariwisata masih terus berkembang di wilayah Bali Selatan.

Pembangunan sektor konstruksi menunjukkan tren yang terus meningkat dan prospek yang baik. Pada tahun 2010–2014 pemerintah mengharapkan adanya pertumbuhan investasi infrastruktur yang naik secara gradual dari 3,25% menjadi 5% dari PDB. Ini merupakan suatu target pembangunan infrastruktur yang akan memberikan pengaruh cukup besar bagi aktivitas kontraktor di wilayah Indonesia. Hal ini dikarenakan bahwa peningkatan aktivitas sektor konstruksi hanya bisa diwujudkan dengan adanya tambahan investasi pemerintah dan juga sektor swasta. Kemampuan APBN membiayai pembangunan infrastruktur dari tahun 2010–2014 sudah ditingkatkan menjadi sekitar dua kali dari kemampuan pemerintah pada tahun 2005–2009. Namun demikian, kebutuhan investasi infrastruktur

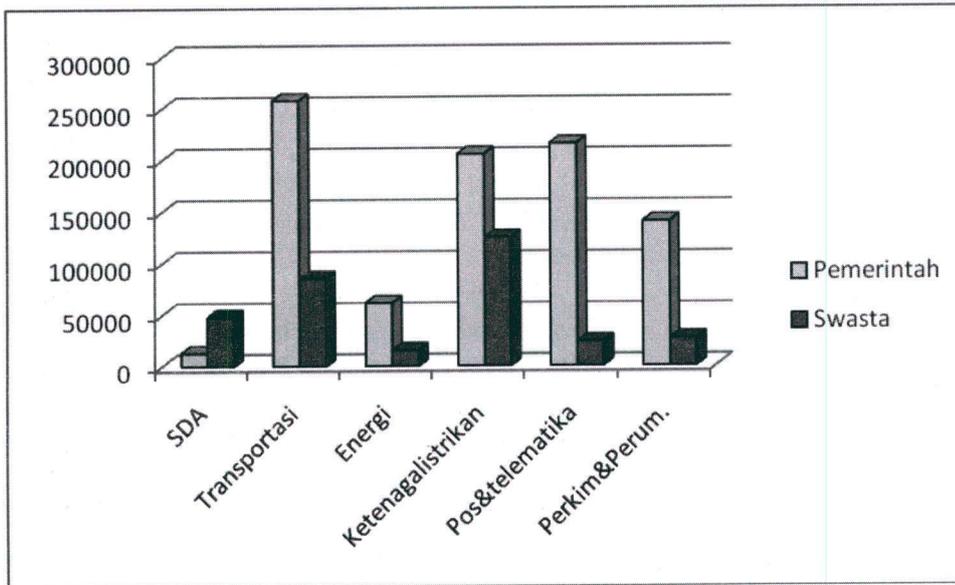
masih tidak dapat terpenuhi jika hanya mengandalkan dari sumber pendanaan pemerintah yang terbatas. Oleh karenanya, gap pembiayaan investasi infrastruktur diupayakan melalui kerja sama pemerintah dan swasta (*public private partnership*) dengan alokasi sebesar 20% dari biaya proyek kerja sama PPP merupakan dukungan pemerintah dan sisanya disediakan oleh pihak investor swasta.

Dengan adanya komitmen pemerintah dalam meningkatkan anggaran pembangunan infrastruktur tentunya menjadi peluang besar bagi pelaku usaha jasa konstruksi. Hal ini sangat dimungkinkan apabila pelaku usaha jasa konstruksi memiliki kapasitas yang memadai. Berbagai potensi proyek pembangunan infrastruktur yang melibatkan aktivitas jasa konstruksi dapat dilihat dari tabel di bawah ini.

Tabel 11. Target Pengadaan dan Pembiayaan Infrastruktur 2010 - 2014

Infrastruktur	Target 2010 - 2014	Pembiayaan (Rp Milyar)
Sumber Daya Air	<ul style="list-style-type: none"> • Penambahan kapasitas bangunan penampung air sebesar 1,9 milyar m³ • Pembangunan jaringan irigasi baru seluas 650 ribu ha dan rehabilitasi jaringan irigasi seluas 900 ribu ha • Penurunan luas daerah genangan banjir seluas 12 ribu ha dan pembangunan sarana/prasarana pengendali banjir sepanjang 1,5 ribu ha 	Pemerintah : 13.030 Swasta:48.000
Transportasi	<ul style="list-style-type: none"> • Kondisi jalan nasional mantap 100% (baik 56,8% dan sedang 43,2%, tidak ada rusak ringan dan rusak berat) • Kecepatan rata-rata 60 km/jam • <i>Berth Occupancy Ratio</i> (BOR) Pelabuhan 70% • Rasio penumpang domestik per penduduk 48,8% • Pangsa angkutan KA barang 7% dan angkutan orang 23% dari total angkutan nasional. 	Pemerintah : 258.279 Swasta:85.684
Energi	Pemanfaatan energi baru dan terbarukan (EBT) minimal 14,1% dari konsumsi energy nasional	Pemerintah:61.438 Swasta:15.360
Ketenagalistrikan	Rasio elektrifikasi 80,4%	Pemerintah:205.789 Swasta:125.000
Pos dan telematika	<ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan e-literasi sekurang-kurangnya 80% • Pengembangan tingkat penetrasi akses telekomunikasi sekurang-kurangnya 115% 	Pemerintah:215.974 Swasta:23.997
Pemukiman dan Perumahan	<ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan rumah 8,4 juta unit • Cakupan pelayanan air minum 70,2 %, air limbah 80,02 % • Prosentase sampah terangkut 50% 	Pemerintah:140.333 Swasta:27.186

Sumber: Suzzeta, 2009



Sumber: Suzzeta, 2009, diolah

Grafik 4. Target pembiayaan infrastruktur 2010–2014

Secara grafis, target pembiayaan infrastruktur tahun 2010–2014 dapat dilihat dalam Grafik 4.

Berdasarkan data grafik di atas dapat diketahui bahwa peranan pembiayaan infrastruktur sebagian besar masih bersumber pada pendanaan pemerintah. Hal ini bisa terlihat dari pembiayaan infrastruktur di sektor transportasi, energi, ketenagalistrikan, pos, dan telematika serta permukiman dan perumahan. Pembiayaan bagi pembangunan infrastruktur sumber daya air pada jumlah investasi yang relatif paling kecil di antara sektor lainnya yang justru menunjukkan adanya kontribusi pihak swasta yang lebih besar dari pembiayaan pemerintah. Pembiayaan di sektor transportasi merupakan yang terbesar karena mencapai Rp343.963 miliar yang diikuti sektor ketenagalistrikan sebesar Rp330.789 miliar. Pembiayaan yang tinggi untuk transportasi dikarenakan adanya peningkatan infrastruktur jalan tol di wilayah Jawa sedangkan pembangunan infrastruktur ketenagalistrikan sangat terkait dengan target pembangunan pembangkit listrik 10.000 megawatt. Adanya proyek pembangunan pembangkit listrik 10.000 megawatt memberikan peluang yang besar bagi keterlibatan swasta sehingga pendanaan di sektor ini cukup besar dikontribusikan oleh swasta yaitu sebesar Rp125.000 miliar.

PENUTUP

Peran jasa konstruksi meskipun bukan yang paling dominan dalam perekonomian nasional tetapi

memberikan kontribusi yang tinggi dalam menjaga kelancaran aktivitas ekonomi. Hal ini mengingat *output* dari aktivitas sektor konstruksi sebagian besar merupakan pembangunan infrastruktur fisik yang sangat dibutuhkan dalam aktivitas perekonomian. Pembangunan infrastruktur tersebut baik secara langsung maupun tidak langsung akan mendorong aktivitas sektor ekonomi lain yang meningkatkan PDB. Pertumbuhan sektor konstruksi sejak proses pemulihan dari krisis ekonomi 1998 sudah menunjukkan tingkat kestabilan dalam kontribusi pembentukan PDB nasional. Akan tetapi, lapangan usaha di bidang jasa konstruksi selama ini masih sangat tergantung kepada ketersediaan dana pembangunan dan proyek-proyek yang disediakan oleh pemerintah. Kondisi ini perlu mendapat perhatian mengingat anggaran pembangunan pemerintah terbatas sehingga keterlibatan swasta harus semakin ditingkatkan.

Upaya mendorong pembangunan sektor konstruksi melalui pelibatan swasta harus didorong dalam pelaksanaan pembangunan sektor konstruksi di masa depan. Hal ini tentunya harus tetap memperhatikan kepentingan investor dalam negeri dalam menghadapi persaingan dengan investor jasa konstruksi asing yang memiliki kemampuan keuangan, kapasitas perusahaan, penguasaan teknologi, dan kualitas sumber daya manusia yang relative lebih baik dari investor lokal. Dengan adanya peningkatan kapasitas kontraktor lokal yang berdaya saing maka dominasi asing di sektor konstruksi dapat diminimalkan sehingga tidak akan menjadi ancaman

bagi kontraktor lokal tetapi justru membuka peluang bagi keterlibatan kontraktor lokal dalam proyek-proyek skala besar di Indonesia.

Para investor sektor konstruksi dalam negeri yang relatif sudah cukup baik dapat menjadi barometer dan juga lokomotif pergerakan sektor konstruksi. Regulasi pembatasan persentase pemodal asing di sektor konstruksi bisa menjadi langkah awal dalam penguatan investor dalam negeri. Stimulus fiskal dapat menjadi alternatif solusi bagi peningkatan aktivitas sektor konstruksi terutama pada aktivitas yang mampu menyerap tenaga kerja dan penguatan jaringan infrastruktur yang efisien. Dalam jangka panjang, investor atau pelaku jasa konstruksi dalam negeri harus mampu bersaing tidak hanya dalam proses pemenangan tender proyek tetapi yang terpenting adalah menciptakan pelaksanaan pembangunan proyek konstruksi yang efisien dan efektif dan bekerja secara profesional.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Koordinasi Penanaman Modal. 2009. *Perkembangan dan Realisasi Investasi Menurut Sektor*. Jakarta: BKPM.
- Badan Koordinasi Penanaman Modal. 2009. *Peringkat Realisasi Investasi Menurut Sektor, 1 Januari - 31 Desember 2009*. Jakarta: BKPM.
- Badan Pusat Statistik. 2009. *Statistik Indonesia 2009*. Jakarta: Badan Pusat Statistik.
- Budiwibowo, A., Trigunaryah, B., Abidin, IS., Soeparto, HG. 2009. "Competitiveness of the Indonesian Construction Industry". *Journal of Construction in Developing Countries*, 14(1), 2009, Universiti Sains Malaysia.
- Bursa Efek Indonesia. 2010. *Company Profile: Daftar Perusahaan Tercatat*. (<http://www.idx.co.id/MainMenu/Emiten/CompanyProfile/SubmittedOffline/tabid/234/lang/en-US/language/en-US/Default.aspx>, diakses tanggal 5 Juni 2010).
- Dayatno, I. 2003. "Kesiapan Industri Konstruksi Nasional Sumber Daya Manusia". Proceeding Seminar Nasional Peran Jasa Industri Konstruksi Era Otonomi Daerah dan AFTA/AFAS, Jakarta.
- Hartopo. 1999. "Dampak Krisis ekonomi Pada Industri Jasa konstruksi Nasional". Seminar *Revival of Asian Economy by and for Sustainable Construction Project*, FT-UAJY Yogyakarta, 1999.
- Kelompok Keahlian Manajemen Rekayasa Konstruksi (KKMRK). 2007. "Peluang Dan Tantangan Proyek Konstruksi Swasta". Seminar Nasional, Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Nasional, Bandung, 31 Maret 2007, Institut Teknologi Bandung.
- "Konsultan Asing Dibatasi". *Bisnis Indonesia* 19 Maret 2010. (<http://bataviase.co.id/node/136378>), diakses 2 Juni 2010.
- "Kontraktor Asing Harus Diterbitkan". *Suara Karya*, 29 Mei 2009, (<http://els.bappenas.go.id/upload/kliping/Kontraktor%20asing.pdf>, diakses tanggal 3 Juni 2010).
- Ofori, G. 1998. "Sustainable Construction: Principles and A Framework for Attainment-Comment." *Construction Management and Economics*.
- "Proyek Rp70 triliun Ditawarkan di Infrastructure Summit". *Kabarbisnis.com*. 2010. 6 April 2010.
- Pranoto. 2005. *Menyiasati KKN Sektor Konstruksi*, Jakarta: LPJK Indonesia.
- Sambodo, MT, Adam, L., Purwanto, Hidayat, AS., narjoko, D. 2008. *Model dan Strategi Peningkatan Daya Saing Industri Nasional*, Pusat Penelitian Ekonomi. Jakarta: LIPI.
- Siswanto, Cahyono. 2008. *Indonesia Construction Highlights*. Jakarta: Building and Construction Interchange (BCI) Asia.
- Sudarto. 2007. "Identifikasi Permasalahan Pada Faktor Internal yang Mempengaruhi Kinerja Perusahaan Jasa Konstruksi Di Indonesia". *JURNAL TEKNOLOGI*, 21(2): 102-110
- Suraji, A. 2003. "Peta Kesiapan Industri Jasa Konstruksi Menuju Liberalisasi Perdagangan Jasa Konstruksi". Proceeding Seminar Nasional Peran Jasa Industri Era Otonomi Daerah dan AFTA/AFAS, Aryaduta Hotel, Jakarta, Fakultas Teknik Universitas Indonesia.
- Sutjipto. 1991. "Strategi Industri Jasa Konstruksi Nasional dalam Era Globalisasi". Jakarta.
- Suzetta, P. 2009. "Perencanaan Program Pembangunan Infrastruktur Lima Tahun Ke Depan". Mukernas LPJK, Hotel Mercure Ancol Jakarta, 11 Maret 2009.
- World Bank *The Construction Industry: Issues and Strategies in Developing Countries*. Washington, DC: The World Bank. (1984).
- Wuryanto, Luky Eko. 2009. "Indonesia Infrastructure Investment Update 2009 : Accelerating Infrastructure Development Government's Challenge to Attract Private Investors". Deputy Chairman For Investment Planning The Investment Coordinating Board of Republik of Indonesia (BKPM) ASEAN Room, Hotel Sultan, Jakarta, 12th February 2009