

Analisis Dampak Implementasi Komitmen Indonesia di Sektor Jasa  
Konstruksi dalam Kerangka AFAS  
*Impact Analysis of Indonesia's Commitment in Construction Services  
Sector under AFAS*

Widyastutik<sup>a,\*</sup>, Eka Puspitawati<sup>a</sup>, Muhammad Fawaiq<sup>b</sup>

<sup>a</sup>Departemen Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi dan Manajemen, Institut Pertanian Bogor

<sup>b</sup>Pusat Kebijakan Kerjasama Perdagangan Internasional, Kementerian Perdagangan Indonesia

---

**Abstract**

*The implication of ASEAN Economic Community (AEC) in 2015 is free mobilization of goods, services, labours, and capital among the member countries. This encourages Indonesia to strengthen its commitments on the construction service sector. This study aims to map Indonesia's commitments in the construction service sector under the ASEAN Framework Agreement on Services (AFAS) with Hoekman Index and investigates the impacts on the macroeconomic and sector performances. The GTAP model analysis shows that Indonesia does not gain from the service liberalization, there is only slight increase of macroeconomic and sector performance. A 50% or full liberalization cause few increase on the real GDP. Positive impact of liberalization is only seen in the construction sector itself.*

**Keywords:** AFAS; Construction Service; GTAP

**Abstrak**

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. Studi ini bertujuan memetakan posisi komitmen sektor jasa konstruksi Indonesia di AFAS berdasarkan indeks Hoekman dan menganalisis dampak peningkatan komitmen tersebut. Hasil analisis GTAP menunjukkan bahwa Indonesia belum memperoleh manfaat dari adanya implementasi komitmen tersebut. Hal ini ditunjukkan dengan peningkatan yang relatif kecil terhadap indikator ekonomi makro dan sektoral Indonesia. Liberalisasi 50% maupun penuh hanya menyebabkan peningkatan PDB riil yang kecil. Dampak sektoral hanya tampak pada peningkatan di sektor konstruksi sendiri.

**Kata kunci:** AFAS; Jasa Konstruksi; GTAP

**JEL classifications:** F13; F15

---

**Pendahuluan**

Sektor jasa memiliki peranan penting dalam perekonomian global karena memberikan nilai tambah yang tinggi, yaitu sebesar 70,87% terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) dunia

*JEPI Vol. 15 No. 1 Juli 2014*

---

\*Alamat Korespondensi: Gedung FEM Lantai 2, Jalan Kamper, Kampus IPB Darmaga, Bogor 16680 E-mail: [ekapuspitawati@yahoo.com](mailto:ekapuspitawati@yahoo.com) (Eka Puspitawati) / [widyastutik\\_ipb@yahoo.com](mailto:widyastutik_ipb@yahoo.com). (Widyastutik).

(*World Bank*, 2012). Selain itu, secara umum sektor ini memberikan kontribusi, baik terhadap kesempatan kerja maupun kegiatan perdagangan suatu negara. Kontribusi sektor jasa dalam kesempatan kerja terus meningkat setiap tahunnya, mencapai 30%, sedangkan dalam perdagangan pada tahun 2011 kontribusi perdagangan sektor jasa sebesar 11,41% (*World Bank*, 2012).

Sejalan dengan era globalisasi, kesepakatan-kesepakatan untuk melakukan liberalisasi jasa menjadi pertimbangan di kalangan pimpinan dunia. Negara-negara yang berada di kawasan kerja sama negara-negara Asia Tenggara (ASEAN), sepakat untuk segera mewujudkan integrasi ekonomi yang lebih nyata, yaitu terbentuknya Masyarakat Ekonomi ASEAN (*ASEAN Economic Community/AEC*) pada tahun 2015. Arus bebas jasa merupakan salah satu elemen penting dalam pembentukan ASEAN sebagai pasar tunggal dan basis produksi. Liberalisasi jasa di antara negara-negara ASEAN bertujuan untuk menghilangkan hambatan penyediaan jasa yang dilakukan melalui mekanisme yang diatur dalam *ASEAN Framework Agreement on Services* (AFAS) yang ditandatangani oleh Menteri-menteri Ekonomi ASEAN pada 15 Desember 1995 di Bangkok, Thailand.

Bagi perekonomian negara-negara ASEAN, sektor jasa merupakan komponen yang semakin penting dengan kontribusi antara 30–40% dari PDB dan dengan kecenderungan yang semakin meningkat (Schott *et al.*, 2012). Perdagangan jasa menyumbang dari perdagangan ASEAN. Sektor ini sangat penting dalam memfasilitasi perdagangan barang dan *Foreign Direct Investment* (FDI). Pertumbuhan ekspor-impor jasa ASEAN didominasi oleh jasa perjalanan, transportasi, dan jasa bisnis lainnya. Ketiga sektor ini memiliki kontribusi 85% terhadap total ekspor dan 79% total impor pada tahun 2010 (Schott *et al.*, 2012). Jasa keuangan dan jasa komputer, serta informasi juga memiliki peranan yang besar dalam perda-

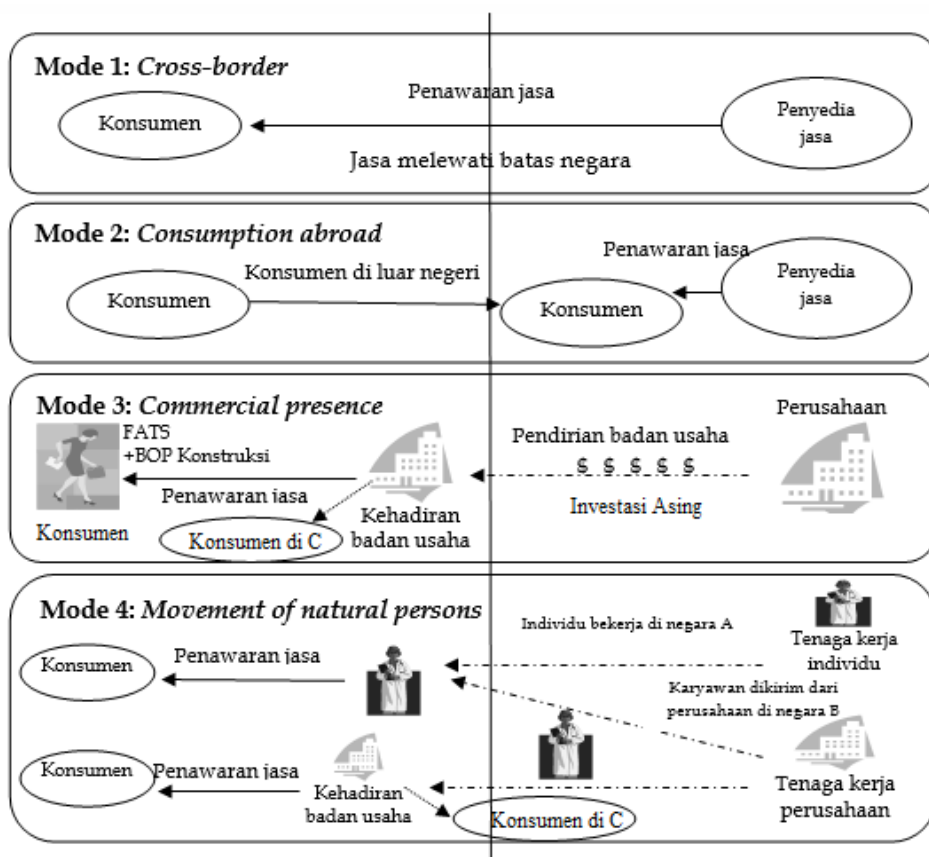
dagangan jasa ASEAN. Pertumbuhan impornya lebih cepat daripada ekspor.

*Asian Development Bank* (ADB) (2007) menyatakan bahwa pembangunan negara ASEAN mengikuti proses pembangunan Kuznet, yaitu kontribusi sektor pertanian menurun, kontribusi sektor manufaktur mengalami puncaknya, sedangkan sektor jasa mengalami peningkatan. Sejak kerja sama regional di sektor jasa lebih tinggi dibandingkan sektor lain, sektor jasa memiliki prioritas yang penting dalam AEC.

Di dalam AFAS, digunakan mode penawaran (*mode of supply*) dalam perdagangan jasa di *the General Agreement on Trade in Services* (GATS) sebagai acuan. Mode penawaran tersebut meliputi: (1) *Cross-border* (mode 1): jasa disuplai dari satu wilayah negara ke wilayah negara yang lain; (2) *Consumption abroad* (mode 2): jasa disuplai dalam suatu wilayah negara untuk dikonsumsi oleh konsumen dari luar negeri; (3) *Commercial presence* (mode 3): jasa disuplai melalui kehadiran badan usaha suatu negara dalam wilayah negara lain; dan (4) *Movement of Natural Persons* (mode 4): keberadaan natural person oleh pemasok jasa dari salah satu negara anggota di wilayah negara anggota lainnya (Gambar 1).

Berdasarkan sektor dan mode penawaran jasa pada GATS tersebut, studi ini akan difokuskan pada sektor jasa konstruksi. Hal ini disebabkan karena sektor jasa konstruksi adalah salah satu dari tiga sektor yang mengalami pertumbuhan tertinggi pada PDB Indonesia. Pertumbuhan sektor jasa konstruksi sampai triwulan ke-II tahun 2012 (*q on q*) sebesar 4,4%, 2 sektor lainnya, yaitu sektor perdagangan, hotel dan restoran dan sektor listrik, gas, dan air bersih tumbuh sebesar 5,2%. Pada tahun 2050, sektor jasa konstruksi diperkirakan tumbuh sebesar 10–15% sesuai dengan *Masterplan Percepatan dan Perluasan Pertumbuhan Ekonomi Indonesia* (MP3EI).

Selanjutnya, tantangan yang dihadapi Indonesia adalah tuntutan untuk meliberalisasi sektor jasanya secara bertahap sesuai dengan ce-



Gambar 1: Mode Penawaran Perdagangan Jasa pada GATS

tak biru masyarakat ekonomi ASEAN tahun 2015. Liberalisasi jasa di antara negara-negara ASEAN bertujuan untuk menghilangkan hambatan penyediaan jasa yang dilakukan melalui mekanisme yang diatur dalam AFAS yang ditandatangani oleh Menteri-menteri Ekonomi ASEAN pada tanggal 15 Desember 1995 di Bangkok, Thailand. Untuk menindaklanjuti kesepakatan tersebut telah dibentuk *Coordinating Committee on Services* (CCS) yang memiliki tugas menyusun modalitas untuk mengelola negosiasi liberalisasi jasa dalam kerangka AFAS yang mencakup delapan sektor, yaitu jasa angkutan udara dan laut, jasa bisnis, jasa konstruksi, jasa telekomunikasi, jasa pariwisata, jasa keuangan, jasa kesehatan, dan jasa logistik. Negosiasi yang dilakukan mendorong peningkatan komitmen Indonesia termasuk sektor jasa konstruksi. Komitmen Indonesia dengan negara-negara ASEAN dalam kerangka AFAS untuk sektor konstruksi mengalami peningkatan. Pada **Paket 1** AFAS, kebanyakan negara-negara ASEAN belum membuka komitmen untuk subsektor konstruksi. Namun pada **Paket 2**, jumlah negara yang memiliki komitmen pada subsektor konstruksi menduduki posisi kedua setelah subsektor bisnis. Indonesia tercatat memiliki komitmen pada subsektor konstruksi dengan satu negara pada Paket 2 AFAS. Kondisi ini semakin meningkat ketika memasuki putaran kedua **Paket 3** yang ditandatangani pada Desember 2001. Indonesia memiliki komitmen dengan delapan negara pada paket tersebut. Pada Paket 3, hampir semua negara ASEAN termasuk Indonesia, memiliki komitmen yang sama, yaitu berkomitmen dengan delapan negara untuk sektor konstruksi. Hanya Singapura, Malaysia, dan Myanmar yang memiliki komitmen lebih rendah, yaitu hanya berkomitmen dengan tujuh negara.

Peningkatan komitmen Indonesia tersebut akan menciptakan peluang bagi perusahaan asing untuk berinvestasi di Indonesia dan sebaliknya, peningkatan komitmen dibukanya perdagangan sektor jasa tersebut dapat menda-

*JEPI Vol. 15 No. 1 Juli 2014*

tangkan permasalahan baru, misalnya banjirnya impor jasa dan derasnya arus migrasi di suatu negara. Dengan demikian, tuntutan mengenai peningkatan kualifikasi dan kinerja sangat diperlukan. Sejalan dengan analisis statis mengenai manfaat dari perdagangan, apabila hambatan perdagangan yang dituangkan dalam komitmen di antara negara ASEAN secara bertahap berkurang, maka biaya transaksi dalam perdagangan akan turun. Kondisi ini akan memengaruhi variabel-variabel mikro, selanjutnya berdampak pada variabel-variabel makroekonomi. Negara akan spesialisasi sesuai dengan keunggulan komparatif sehingga kinerja ekspor akan meningkat. Proses ini menuju pada efisiensi alokasi sumber daya dan peningkatan PDB. Dengan latar belakang tersebut, maka dapat dirumuskan pertanyaan studi ini, yaitu: (1) bagaimana peta posisi komitmen sektor jasa konstruksi Indonesia di AFAS? dan (2) bagaimana dampak liberalisasi hambatan regulasi terhadap perdagangan sektor jasa konstruksi Indonesia dengan negara ASEAN 6 (Indonesia, Malaysia, Singapura, Thailand, Filipina, Vietnam, dan *rest of the world* (ROW))? Secara khusus, studi ini memiliki tujuan sebagai berikut: (a) memetakan posisi komitmen sektor jasa konstruksi Indonesia di AFAS, dan (b) menganalisis dampak peningkatan komitmen dalam kerangka AFAS terhadap perdagangan sektor jasa konstruksi Indonesia dengan negara-negara ASEAN 6. Studi ini menggunakan model *Global Trade Analysis Project* (GTAP) untuk menganalisis dampak dibukanya komitmen sektor jasa dalam rangka AFAS. Dari hasil analisis GTAP, akan diperoleh dampak liberalisasi tersebut terhadap performa makroekonomi dan sektoral Indonesia.

## Tinjauan Referensi

### Komitmen Sektor Jasa Konstruksi dalam Kerangka AFAS

Komitmen negara-negara yang tergabung dalam ASEAN memberikan konsekuensi seti-

ap negara untuk melakukan tindakan-tindakan yang harus dilakukan dalam rangka liberalisasi bidang jasa. Kebijakan yang dilakukan antara lain menghilangkan secara nyata hambatan perdagangan jasa untuk empat sektor jasa prioritas, yaitu transportasi udara, *e-ASEAN*, kesehatan, dan pariwisata pada tahun 2010; dan pada tahun 2013 untuk prioritas sektor jasa yang kelima, yaitu jasa logistik; dan pada tahun 2015 untuk seluruh jasa lainnya.

Kebijakan lainnya adalah melaksanakan liberalisasi setiap putaran perundingan yang dilakukan satu kali dalam 2 tahun, yaitu tahun 2008, 2010, 2012, 2014, dan 2015. Di setiap perundingannya, setiap negara telah bersepakat untuk menambah subsektor baru yang akan diliberalisasikan. Jumlah minimal subsektor baru yang ditambahkan dalam setiap perundingan ditampilkan dalam Tabel 1.

Selain ketentuan mengenai PMA, parameter yang lain adalah terkait dengan *mode of supply*, yaitu (1) untuk mode 1 dan 2 (perdagangan antarbatas dan konsumsi di luar negeri) tidak ada pembatasan, kecuali jika ada alasan-alasan yang dapat diterima (seperti keselamatan publik) seluruh negara anggota secara kasus per kasus dan sesuai perjanjian, dan (2) secara progresif menghilangkan pembatasan pada akses pasar untuk mode 3 (kehadiran komersial) pada tahun 2015. Selain kesepakatan terkait *mode of supply*, juga disepakati nota kesepakatan bersama/*Mutual Recognition Arrangement* (MRA) untuk jasa arsitektur, jasa akuntansi, kualifikasi survei, dan praktisi medis pada tahun 2008, dan praktisi gigi tahun 2009. Dalam rangka liberalisasi jasa, telah disepakati bahwa pelaksanaannya dilakukan dalam bentuk paket komitmen AFAS yang dicapai pada setiap putaran perundingan. Lebih lanjut informasi mengenai paket komitmen yang disepakati dalam AFAS dapat dilihat pada studi Mikiz (2009).

Untuk memfasilitasi arus bebas jasa di kawasan ASEAN, dilakukan upaya-upaya untuk pengakuan tenaga profesional di bidang ja-

sa, guna memudahkan pergerakan tenaga kerja tersebut di kawasan ASEAN antara lain dengan MRAs. Hingga tahun 2009, Indonesia telah membuka perdagangan jasanya sesuai ambang batas dengan target 83 subsektor jasa yang meliputi jasa bisnis, jasa komunikasi, jasa konstruksi, jasa pendidikan, jasa kesehatan, jasa lingkungan hidup, jasa pariwisata, dan jasa transportasi.

Tingkat keterbukaan arus jasa yang ditawarkan Indonesia adalah bebas untuk perdagangan jasa mode 1 dan mode 2, kepemilikan asing dibuka sebesar 51% untuk sebagian sektor prioritas. Sedangkan untuk sektor nonprioritas dibuka sampai 49%. Bahkan untuk jasa konstruksi, Indonesia membuka kepemilikan asingnya sampai 55%. Dengan demikian, sektor jasa Indonesia sudah lebih terbuka yaitu terciptanya lapangan usaha bagi para pemasok jasa asing (salah satunya telekomunikasi terbuka bagi operator asing), berkurangnya hambatan perdagangan, dan penghapusan perlakuan diskriminatif bagi pemasok jasa asing.

## Studi Terdahulu

Menurut Hoekman dan Braga (1997), pendekatan untuk menghitung hambatan nontarif di perdagangan sektor jasa dapat dibagi menjadi empat, yaitu penghitungan frekuensi, penghitungan didasarkan harga, penghitungan didasarkan kuantitas, dan penghitungan didasarkan pada finansial. Hanya beberapa peneliti yang mengestimasi sendiri hambatan di sektor jasa dan selanjutnya menganalisis dampak lanjutan dari pengurangan atau eliminasi hambatan terhadap perekonomian.

Beberapa peneliti menggunakan tarif ekuivalen (*tariff equivalent*) yang dihitung peneliti lain untuk selanjutnya digunakan sebagai guncangan (*shock*) pengurangan tarif dalam GTAP. Brown *et al.* (1996a; 1996b) dalam Stern (2000) menggunakan indeks Hoekman (1995) untuk tarif ekuivalen berdasarkan semua mode dalam sektor jasa termasuk FDI. Selanjutnya, dianalisis dampak lanjutan pengu-

**Tabel 1:** Penambahan Subsektor Baru untuk Diliberalisasikan di Setiap Perundingan

Tahun	Jumlah Penambahan Liberalisasi Subsektor	Parameter-parameter untuk Penanaman Modal Asing (PMA)
2008	10	PMA tidak kurang dari 51% untuk 4 sektor prioritas dan tidak kurang dari 49% untuk jasa logistik dan sektor jasa lainnya
2010	15	PMA tidak kurang dari 70% untuk 4 sektor prioritas, tidak kurang dari 51% untuk jasa logistik dan untuk sektor jasa lainnya
2012	20	
2013		PMA 70% untuk jasa logistik
2014	20	
2015	7	PMA 70% untuk sektor jasa lainnya

Sumber: Kementerian Perdagangan (2013) dan Mikiz (2009), diolah

rangan hambatan perdagangan dengan model *Computable General Equilibrium* (CGE) oleh Michigan pada tahun 1990 dengan agregasi 8 *region* dan 29 sektor untuk semua sektor barang dan jasa.

Beberapa studi yang menggunakan indeks Hoekman adalah *Australian Department of Foreign Affairs and Trade* (1999), dan yang melakukan simulasi pengurangan tarif dalam GTAP versi 4 (tahun 1995) adalah Robinson *et al.* (1999), sedangkan Kementerian Perdagangan (2013) untuk kerja sama *Indonesia-Japan Economic Partnership Agreement* (IJ-EPA) di sektor jasa pariwisata dengan GTAP versi 8. Hertel (2000) dalam Stern (2000) juga menggunakan hambatan yang diestimasi oleh Francois (1999) dengan model gravitasi untuk sektor jasa bisnis dan konstruksi, yang selanjutnya dilakukan simulasi pada model GTAP versi 4.

Studi lainnya yang menggunakan model GTAP adalah studi yang dilakukan Dee (2003) dengan mengadopsi model menggunakan model CGE (data dasar versi 5 dengan agregasi 24 sektor industri dan negara tunggal yang mempunyai 2 *region*, yaitu Malaysia dan ROW). Dalam model tersebut diasumsikan terjadi aliran FDI sehingga disebut dengan model *Foreign Direct Investment Trade Analysis Project* (FTAP). Implikasi hasil studinya adalah (1) perlunya relaksasi penuh dari restriksi yang memengaruhi operator domestik dan asing di sektor telekomunikasi, listrik, dan transportasi laut; (2) relaksasi penuh dari restriksi yang

memengaruhi operator domestik di sektor perbankan, distribusi, dan jasa profesional; dan (3) tidak ada relaksasi dari restriksi di transportasi udara. Ketika hambatan di perbatasan negara dieliminasi dalam model, Malaysia diperkirakan memperoleh keuntungan peningkatan kesejahteraan sebesar US\$2.226 juta, sedangkan apabila dilakukan reformasi di perdagangan jasa, keuntungan totalnya jauh lebih besar, yaitu US\$3.718 juta.

Selain Dee (2003), Andreosso-O'Callaghan dan Uprasen (2008) juga melakukannya, namun dengan pendekatan yang berbeda. Apabila Dee (2004) mengkuantitatifkan data kualitatif dan selanjutnya melakukan estimasi ekonometrik dan menggunakan CGE dengan FDI (FTAP), maka Andreosso-O'Callaghan dan Uprasen (2008) menggunakan model gravitasi dan menganalisis dampak lanjutan melalui model GTAP yang diagregasikan menjadi 8 sektor pertanian, 2 sektor nonpertanian primer, 14 industri manufaktur, dan 11 industri jasa. Hasil analisis menunjukkan bahwa negara ASEAN memperoleh manfaat dengan terjadinya peningkatan kesejahteraan hanya pada kasus penghilangan hambatan tarif.

Dampak penghilangan hambatan nontarif dan efek *spillover* secara teknis hanya terjadi di sepuluh negara Eropa Tengah dan Timur (*the Central and Eastern European Countries/CEECs-10*). Sedangkan bagi negara ASEAN, kesejahteraannya akan menurun, terutama pada dasar tukar perdagangan ketika perubahan

an teknis (*technical changes*) dihitung. Secara sektoral, produksi ASEAN mengalami kontraksi di tiga sektor, yaitu pertanian, manufaktur, dan jasa. Sektor jasa membawa dampak positif bagi negara ASEAN, seperti pada jasa bisnis dan transportasi udara.

## Metode

Data yang digunakan adalah data sekunder yang bersumber dari data dasar GTAP versi 8 lisensi Departemen Ilmu Ekonomi, Institut Pertanian Bogor dengan lisensi akademik multi No. 8.0-2006. Data dasar tersebut diterbitkan tahun 2012 dengan agregasi 129 negara dan 57 sektor.

Studi ini memfokuskan pada sektor konstruksi dalam GTAP 8, di mana definisi untuk *construction* adalah *building houses factories offices and roads*. Karena pertimbangan AFAS, agregasi negara untuk studi ini adalah negara ASEAN 6. Secara detail, agregasi wilayah ditunjukkan pada Tabel 2.

Sedangkan agregasi sektor meliputi konstruksi, pariwisata, transportasi, keuangan, bisnis, telekomunikasi, dan sektor jasa lainnya, industri, dan pertanian. Secara detail, agregasi sektor ditunjukkan pada Tabel 3.

## Metode Analisis dan Pengolahan Data

### a. Pajak Ekuivalen Berdasarkan Indeks Hoekman

Data dasar yang digunakan dalam model GTAP tidak mengakomodasi hambatan spesifik sektoral pada sektor jasa. Maka dari itu, studi ini menggunakan indeks Hoekman sebagai tarif ekuivalen, selanjutnya dilakukan pembaruan data tarif pada sektor jasa konstruksi. Hambatan perdagangan yang bersumber dari indeks Hoekman ekuivalen dengan pajak ekspor atau pajak impor, di mana dalam model GTAP diidentifikasi sebagai  $tms(i, r, s)$  atau  $txs(i, r, s)$ . Pendekatan ini mengikuti Andriamananjara *et al.* (2003) di mana hambatan

nontarif diperlakukan sebagai tarif ekspor atau tarif impor dalam model GTAP dengan metode *altertax*. Koefisien indeks Hoekman selanjutnya dapat dilihat pada bagian Hasil dan Analisis dari tulisan ini.

### b. Struktur Model Standar GTAP

Struktur model GTAP standar yang akan dijelaskan dalam studi ini bersumber dari Hertel (1997) dan Hertel dan Tsigas (1997). GTAP merupakan model CGE multiwilayah dan multisektor yang memiliki asumsi persaingan sempurna dan skala pengembalian yang konstan (*constant returns to scale/CRS*). Struktur model GTAP terdiri dari persamaan-persamaan simultan yang dikelompokkan menjadi dua bagian, yaitu: (1) persamaan yang menggambarkan hubungan antara penerimaan dan pengeluaran oleh setiap agen ekonomi di suatu wilayah (hubungan akuntansi), dan (2) persamaan yang menjelaskan suatu perilaku agen ekonomi (persamaan perilaku).

Berdasarkan Gambar 2, sebuah wilayah dipresentasikan oleh satu rumah tangga regional (*regional household*) yang memperoleh pendapatan dari hasil penjualan *endowment*, *value of output at agents prices* (VOA), penerimaan pajak, dan industri (TAXES). Pajak juga diterima dari wilayah lain (*rest of the world*) berupa pajak ekspor (XTAX) dan pajak impor (MTAX). Penghasilan rumah tangga wilayah tersebut selanjutnya dialokasikan sebagai pengeluaran (*expenditures*) sektor rumah tangga swasta (PRIVEXP), rumah tangga pemerintah (GOVEXP), dan sebagai tabungan ke bank global (SAVE). Diasumsikan bahwa, konsumsi rumah tangga swasta, VDPA (*value of domestic purchases by private households at agent's prices*), mengikuti fungsi pengeluaran *Constant Difference of Elasticity* (CDE). Konsumsi rumah tangga pemerintah, VDGA (*value of domestic purchases by government households at agent's prices*) memiliki fungsi kepuasan Cobb Douglas sehingga porsi pengeluaran untuk seluruh komoditas adalah konstan. Ta-

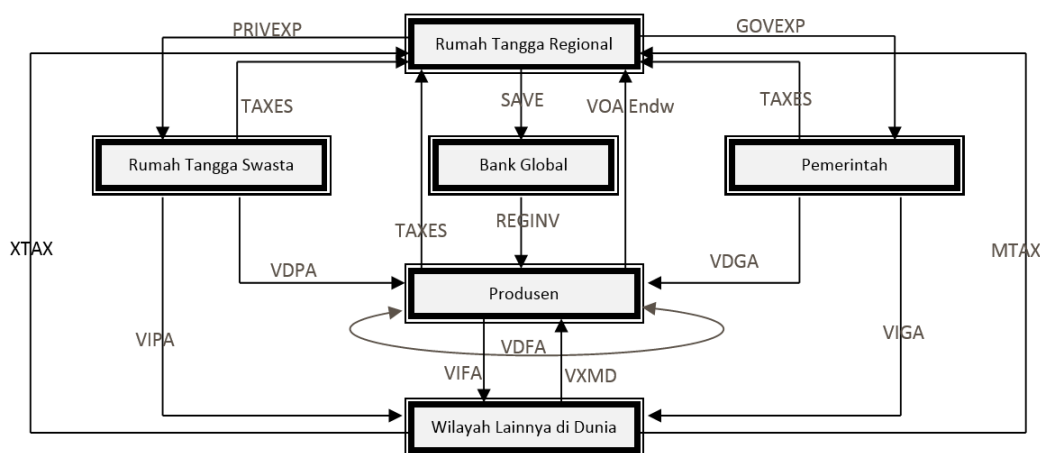
**Tabel 2:** Agregasi Wilayah dalam Studi

No.	Agregasi Negara	Deskripsi Agregasi Wilayah	Kode	Keterangan
1	Indonesia	ASEAN	idn	Indonesia
2	Malaysia	ASEAN	mys	Malaysia
3	Thailand	ASEAN	tha	Thailand
4	Philippines	ASEAN	phl	Philippines
5	Singapore	ASEAN	sgp	Singapore
6	Vietnam	ASEAN	vnm	Viet Nam
7	ROW	<i>All other regions</i>	aus	Australia, New Zealand, Rest of Oceania, China, Hong Kong, Japan, Korea, Mongolia, Taiwan, Rest of East Asia, Cambodia, Lao People's Democratic Republ, Rest of Southeast Asia, Bangladesh, India, Nepal, Pakistan, Sri Lanka, Rest of South Asia, Canada, United States of America, Mexico, Rest of North America, Argentina, Bolivia, Brazil, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay, Peru, Uruguay, Venezuela, Rest of South America, Costa Rica, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panama, El Salvador, Rest of Central America, Caribbean, Austria, Belgium, Cyprus, Czech Republic, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Hungary, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Luxembourg, Malta, Netherlands, Poland, Portugal, Slovakia, Slovenia, Spain, Sweden, United Kingdom, Switzerland, Norway, Rest of EFTA, Albania, Bulgaria, Belarus, Croatia, Romania, Russian Federation, Ukraine, Rest of Eastern Europe, Rest of Europe, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Rest of Former Soviet Union, Armenia, Azerbaijan, Georgia, Bahrain, Iran Islamic Republic, Israel, Kuwait, Oman, Qatar, Saudi Arabia, Turkey, United Arab Emirates, Rest of Western Asia, Egypt, Morocco, Tunisia, Rest of North Africa, Cameroon, Cote d'Ivoire, Ghana, Nigeria, Senegal, Rest of Western Africa, Central Africa, South Central Africa, Ethiopia, Kenya, Madagascar, Malawi, Mauritius, Mozambique, Tanzania, Uganda, Zambia, Zimbabwe, Rest of Eastern Africa, Botswana, Namibia, South Africa, Rest of South African Customs, <i>Rest of the World</i> .



**Tabel 3:** Agregasi Sektor dalam Studi

No.	Kode	Deskripsi	Sektor Lama dalam GTAP
1	Construction	Konstruksi	<i>Construction</i>
2	Tourism	Pariwisata	<i>Recreation and other services</i>
3	Transp	Transportasi Laut dan Udara	<i>Transport nec; Sea transport; Air transport</i>
4	Kuangan	Keuangan	<i>Financial services nec; Insurance</i>
5	Bisnis	Bisnis	<i>Trade; Business services nec</i>
6	Telekom	Telekomunikasi	<i>Communication</i>
7	Industry	Industri	<i>Meat: cattle, sheep, goats, horse; Meat products nec; Vegetable oils and fats; Dairy products; Processed rice; Sugar; Food products nec; Beverages and tobacco products; Textiles; Wearing apparel; Leather products; Wood products; Paper products, publishing; Petroleum, coal products; Chemical, rubber, plastic prods; Mineral products nec; Ferrous metals; Metals nec; Metal products; Motor vehicles and parts; Transport equipment nec; Electronic equipment; Machinery and equipment nec; Manufactures nec</i>
8	Agric	Pertanian	<i>Paddy rice; Wheat; Cereal grains nec; Vegetables, fruit, nuts; Oil seeds; Sugar cane, sugar beet; Plant-based fibers; Crops nec; Cattle, sheep, goats, horses; Animal products nec; Raw milk; Wool, silk-worm cocoons; Forestry; Fishing</i>
9	Others	Lainnya	<i>Coal; Oil; Gas; Minerals nec; Dwellings</i>
10	Svces	<i>OthServices and activities NES</i>	<i>Electricity; Gas manufacture, distribution; Water; PAdmin/Defence/Health/Educat</i>



**Gambar 2:** Struktur Model GTAP Standar dengan Intervensi Pemerintah  
 Sumber: Brockmier (1996)

bungan seluruhnya digunakan sebagai investasi (NETINV) melalui bank global.

Penerimaan produsen (industri) diperoleh dari hasil penjualan barang konsumsi ke rumah tangga swasta (VDPA) dan pemerintah (VDGA), penjualan barang *input* antara ke industri lain (VDFA), serta penjualan barang investasi ke sektor tabungan (NETINV). Produsen juga memperoleh penerimaan dari hasil ekspor barang ke wilayah lain yang dinyatakan sebagai *value of exports at market prices by destination* (VXMD). Setiap industri diasumsikan beroperasi pada kondisi profit nol sehingga jumlah penerimaan produsen seluruhnya dibelanjakan untuk pembelian faktor primer (VOA), *input* antara yang diproduksi di dalam negeri (VDFA), dan *input* antara yang berasal dari impor (VIFA).

Adanya bank global dan sektor perdagangan internasional (ekspor dan impor) dari satu wilayah lain (ROW) menunjukkan sifat multi-wilayah dari model GTAP. Wilayah lain memperoleh penerimaan impor dari rumah tangga swasta (VIPA), rumah tangga pemerintah (VIGA), dan industri (VIFA). Penerimaan dibelanjakan untuk barang impor (VXMD), pajak ekspor (VTAX), dan pajak impor (MTAX).

### **3.1. Perilaku Produsen dan Konsumen**

Model GTAP dikatakan sebagai *nested model* atau model yang bertingkat di mana sebelum menghasilkan *output* akhir, si produsen akan melakukan tahapan-tahapan di dalam proses produksi, seperti penggunaan alternatif *input* dan proses produksi itu sendiri. Pada masing-masing tahapan dimungkinkan untuk menggunakan fungsi atau persamaan yang berbeda-beda. Persamaan perilaku produsen dalam GTAP dibagi atas empat kelompok, yaitu: tingkat komposit *input* antara, tingkat nilai tambah, tingkat *output* total, dan profit nol. Seluruh persamaan mengacu pada Hertel dan Tsigas (1997). Setiap kelompok persamaan merujuk pada satu dari tingkat atau cabang dalam pohon produksi, di mana setiap tingkatnya

terdiri dari dua tipe persamaan, yaitu (1) persamaan komposit substitusi yang menjelaskan substitusi di antara *input* dalam tingkat persamaan komposit harga yang menentukan biaya per unit untuk komposit barang yang diproduksi pada tingkatan tersebut. Komposit harga masuk ke dalam tingkatan yang lebih tinggi untuk menentukan permintaan untuk komposit ini.

Faktor produksi primer dalam GTAP terdiri dari lahan, tenaga kerja terampil dan tidak terampil, kapital, dan sumber daya alam. Jumlah faktor produksi primer yang digunakan adalah sebesar  $qfe(i, j, s)$ , di mana setiap faktor dapat saling bersubstitusi melalui fungsi *constant elasticity of substitution* (CES). *Input* antara (*intermediate inputs*) dibedakan menjadi yang berasal dari produksi dalam negeri  $qfd(i, j, s)$  dan barang impor,  $qfm(i, j, s)$  berdasarkan asumsi Armington. Barang impor tersebut merupakan komposit impor dari beberapa wilayah lain yang ada di dalam model yang diasumsikan dengan fungsi CES. Model fungsi Leontief digunakan untuk menjelaskan keterkaitan antara penggunaan barang 1 hingga barang ke- $n$  dan *input* primer pada tingkatan paling atas.

Struktur permintaan yang dibangun pada model GTAP didasarkan pada teori Konsumsi Sistem Permintaan Konsumen (*Consumer Demand System/CDS*) di mana konsumen diasumsikan akan memaksimalkan utilitasnya. Dalam konsep dasar GTAP, terdapat rumah tangga regional yang menampung seluruh pengeluaran rumah tangga swasta dan pemerintah (Hertel, 1997). Oleh karena itu, tingkah laku rumah tangga regional adalah penjumlahan dari fungsi kepuasan (utilitas) rumah tangga regional yang merupakan penjumlahan kepuasan agregat dari konsumsi swasta, konsumsi pemerintah, dan tabungan. Dalam membelanjakan pendapatannya, rumah tangga regional diasumsikan menggunakan fungsi kepuasan Cobb Douglas berderajat 1 ( $\alpha = 1$ ). Untuk menggambarkan tingkah laku rumah tangga swasta di dalam model GTAP digunakan Fungsi CDE.

Fungsi CDE yang non-*homothetic* secara konsisten dapat menjelaskan perubahan konsumsi akibat perubahan tingkat pendapatan rumah tangga. Seluruh persamaan perilaku konsumen mengacu pada Hertel dan Tsigas (1997).

### b.2. Perilaku Pembentukan Modal Tetap dan Alokasi Investasi Antarnegara

Fungsi investasi untuk barang-barang modal (kapital) dalam GTAP juga diasumsikan multitingkat dengan fungsi CES pada tingkat terbawah yang dikombinasi dengan sumber daya barang yang berbeda dan fungsi produksi Leontief pada tingkat di atasnya yang mengombinasi komposit barang-barang antara. Diasumsikan bahwa barang modal dapat diproduksi tanpa menggunakan faktor primer. Pada tingkat di bawahnya, total biaya barang-barang impor dan barang-barang domestik diminimalisasi dengan kendala fungsi produksi CES dan tingkat *output* tertentu. GTAP menggunakan dua alternatif blok persamaan investasi, yaitu (1) investasi yang masuk ke dalam hubungan tertutup dari tingkat pengembalian kapital antarwilayah (negara), dan (2) investasi yang diasumsikan sebagai stok kapital global yang akan dikeluarkan atau tetap (Hertel, 1997).

### b.3. Hubungan antara Harga dan Penerimaan Pajak (Tarif)

Di dalam model, setiap transaksi memiliki pajak yang terpisah dan persamaan keterkaitan antarharga menjelaskan perubahan penerimaan pajak. Istilah yang digunakan untuk pajak adalah *power of tax*. Pada ekonomi terbuka satu wilayah yang dikenai pajak, keseimbangan terjadi saat nilai *output* pasar (VOM) sama dengan nilai *output* di agen (VOA) ditambah pajak (PTAX) atau  $VOM = VOA + PTAX$ .

Seluruh pengeluaran dan pendapatan agen ekonomi yang telah dikenai pajak akan menjadi nilai (harga) di tingkat pasar. Nilai *output* VOA dapat pula berasal dari nilai faktor *endowment* (VFA *endw*) dan nilai faktor

produksi (VFA *prod*). Sementara untuk konsumen, nilai pengeluarannya disimbolkan dengan VPA dan pemerintah dengan VGA. Selain nilai-nilai tersebut, dimasukkan pula nilai depresiasi pengeluaran (-VDDEP). Seluruh penghitungan pajak pada model GTAP diubah dalam bentuk perubahan persentase.

### c. Closure

*Closure* adalah pengklasifikasian variabel-variabel di dalam model GTAP menjadi variabel endogen dan eksogen. Variabel endogen adalah nilai yang ditentukan (untuk memecahkan masalah) oleh model, sedangkan variabel eksogen ditentukan di luar model. Variabel-variabel ini bisa menjadi guncangan ekonomi/kebijakan. *Closure* yang valid dalam GTAP adalah jika jumlah variabelnya sama dengan jumlah persamaannya dan haruslah memiliki sense matematika dan ekonomi (Oktaviani dan Puspitawati, 2008).

### d. Simulasi Model GTAP

Untuk menangkap dampak implementasi komitmen Indonesia pada sektor konstruksi dalam kerangka AFAS, dilakukan dua skenario simulasi yang bersifat resiprokal. Skenario simulasi yang pertama adalah diasumsikan terjadi liberalisasi perdagangan sektor jasa konstruksi dengan penurunan tarif sebesar 50% dan kedua, tidak ada hambatan regulasi di perdagangan sektor jasa konstruksi (0%) dalam kerangka AFAS.

## Hasil dan Analisis

### Peta Posisi Komitmen Sektor Jasa Konstruksi Indonesia di AFAS Berdasarkan Indeks Hoekman

Salah satu hasil dari putaran Uruguay adalah terkait dengan jasa/servis melalui kesepakatan GATS yang mengharuskan anggota *World Trade Organization* (WTO) meliberalisasi masing-

masing sektor jasa secara progresif melalui serangkaian negosiasi. Komitmen dalam GATS terdiri dari empat mode (mode 1–4) yang meliputi dua aspek liberalisasi, yaitu akses pasar (*market access/MA*) dan perlakuan nasional (*national treatment/NT*). Hoekman (1995) menggunakan metode indeksasi untuk mengukur mode GATS–tingkat komitmen dalam sektor jasa. Metode ini menentukan nilai untuk setiap 8 sel (4 mode dan 2 aspek MA) dan perlakuan nasional (NT)) sebagai berikut: *N (No Limitation (and bound))* = 1; *Limited (or restricted) but bound* = 0,5; dan *Unbound* = 0, kemudian dihitung nilai rata-rata berdasarkan sektor dan negara. Komitmen setiap negara dan sektor dalam kerangka AFAS berdasarkan indeks Hoekman mengacu pada studi Ishido (2011).

Berdasarkan indeks Hoekman, secara rata-rata ASEAN memiliki keterbukaan untuk sektor jasa sebesar 0,33. Sedangkan negara yang memiliki rata-rata keterbukaan tinggi terhadap perdagangan jasa adalah Thailand, kedua diduduki oleh dua negara yaitu Kamboja dan Singapura, dan ketiga adalah Indonesia. Sedangkan untuk sektor konstruksi, negara yang memiliki keterbukaan tinggi adalah pertama Singapura, kedua Laos dan Myanmar, dan ketiga Thailand. Sedangkan Indonesia dibatasi dengan nilai 0,5. Ini adalah peluang bagi sektor jasa konstruksi Indonesia untuk meningkatkan ekspor jasa konstruksinya ke negara-negara ASEAN yang membuka sektor konstruksinya.

Penghitungan indeks Hoekman berdasarkan akses pasar (MA) dan perlakuan nasional (NT) dan mode penawaran setiap negara ASEAN menunjukkan bahwa Vietnam memiliki rata-rata mode penawaran tertinggi, baik berdasarkan akses pasar maupun perlakuan nasional. Hal ini mengimplikasikan bahwa Vietnam memiliki keterbukaan yang tinggi berdasarkan keempat mode penawaran dari aspek MA dan NT. Untuk kasus Indonesia, hambatan yang diterapkan Indonesia lebih pada kebijak-

an pemberlakuan nasional dibandingkan pemberian akses pasar. Implikasinya, akses pasar sektor jasa Indonesia lebih terbuka bagi pemain asing. Hambatan yang memengaruhi akses pasar di sektor jasa umumnya berupa pembatasan dalam jumlah penyediaan jasa, volume transaksi, jumlah operator, jumlah tenaga kerja, bentuk-bentuk hukum, dan kepemilikan modal asing. Sedangkan hambatan dalam perlakuan nasional dapat berupa peraturan yang dianggap diskriminasi untuk persyaratan pajak, kewarganegaraan, jangka waktu menetap, perizinan, standardisasi dan kualifikasi, kewajiban pendataan, serta batasan kepemilikan properti dan lahan. Perbedaan perlakuan nasional dapat dimanfaatkan pemain domestik untuk terus meningkatkan daya saing.

### **Dampak Kerangka AFAS di Sektor Jasa Konstruksi terhadap Ekonomi Makro dan Sektoral Indonesia**

Kerangka AFAS di sektor jasa konstruksi dianalisis dampaknya terhadap performa ekonomi makro yang meliputi kesejahteraan (yang diukur dengan *Equivalent Variation (EV)*), PDB riil, konsumsi, neraca perdagangan (*trade balance*), dasar tukar perdagangan internasional (*term of trade*), ekspor dan impor, serta performa sektoral Indonesia yang meliputi harga, *output*, dan ekspor impor sektoral.

Simulasi GTAP dalam studi ini bersifat resiprokal mengingat komitmen AFAS di sektor konstruksi menuntut setiap negara ASEAN membuka akses pasar dan perlakuan nasional melalui empat mode penawaran perdagangan di sektor jasa. Hasil simulasi dibukanya 50% komitmen AFAS menunjukkan peningkatan kesejahteraan yang diukur dengan EV hanya terjadi di Filipina dan Vietnam. Namun, jika dibuka liberalisasi penuh sektor jasa, maka kedua negara tersebut mendapatkan kesejahteraan yang lebih buruk. Hal ini ditunjukkan dari hasil dampak kebijakan tersebut terhadap kesejahteraan yang menunjukkan penurunan seperti terlihat pada Tabel 4.

**Tabel 4:** Dampak AFAS terhadap Kesejahteraan Negara-Negara ASEAN 6 (dalam perubahan %)

Negara	Dampak terhadap Kesejahteraan (US\$ Juta)		Dampak terhadap Konsumsi Masyarakat (%)	
	50% Liberalisasi	Liberalisasi penuh	50% Liberalisasi	Liberalisasi penuh
	Sektor Jasa Konstruksi			
Indonesia	-0,0074	0,0150	0,0000	0,0000
Malaysia	-0,1247	0,2521	-0,0002	0,0003
Thailand	-0,0155	0,0314	0,0000	0,0000
Filipina	0,0115	-0,0249	0,0000	0,0000
Singapura	-0,0005	0,0009	0,0000	0,0000
Vietnam	0,0218	-0,0449	0,0001	-0,0002
ROW	0,1197	-0,2427	0,0000	0,0000

Sumber: Hasil Olahan GTAP

Dari Tabel 4 terlihat bahwa pada kebijakan implementasi dibukanya 50% komitmen AFAS, Indonesia tidak mendapatkan kesejahteraan yang lebih baik, di mana terjadi penurunan kesejahteraan sebesar US\$7.400. Namun, jika komitmen AFAS dibuka seluruhnya, maka Indonesia beserta Malaysia, Thailand, dan Singapura akan mendapatkan kesejahteraan masing-masing sebesar US\$15.020, US\$252.110, US\$31.390, dan US\$880. Respons kesejahteraan negatif merupakan suatu "alarm" yang menunjukkan bahwa manfaat liberalisasi perdagangan (eliminasi 50% pajak ekuivalen) bagi negara-negara ASEAN, kecuali Filipina dan Vietnam, bahwa dalam level makroekonomi tidak sepenuhnya dapat ditransmisikan kepada kesejahteraan masyarakat.

Jika seluruh sumber daya digunakan secara penuh dan dengan melakukan spesialisasi berdasarkan keunggulan komparatif, maka akan diperoleh dampak positif akibat liberalisasi berupa peningkatan kesejahteraan. Skema liberalisasi perdagangan secara komprehensif telah menyediakan ruang untuk peningkatan produksi. Persetujuan untuk meliberalisasi perdagangan di sektor jasa akan mendorong dunia usaha untuk menyesuaikan dengan lingkungan bisnis bilateral tanpa hambatan. Daya tarik yang meningkatkan produksi akan menjadi semakin tinggi dengan adanya reformasi regulasi, minimalisasi risiko ketidakpastian dalam berusaha, dan perbaikan iklim investasi. Dari sisi konsumen, peningkatan kesejahteraan ter-

jadi karena memperoleh barang dengan harga yang relatif murah sebagai dampak adanya *trade creation effect*. Tidak hanya harga yang murah, konsekuensi yang luas terhadap perekonomian salah satunya adalah terhadap konsumsi (*consumption effect*). Secara teori, salah satu pengaruh pada konsumsi masyarakat adalah bergesernya garis *Consumption Possibility Frontier* (CPF) ke atas. Ini berarti bahwa adanya perdagangan membuat masyarakat bisa mengonsumsi dalam jumlah yang lebih besar daripada sebelum adanya perdagangan. Dengan kata lain, pendapatan riil masyarakat, yaitu pendapatan yang diukur dari berapa jumlah barang yang bisa dibeli oleh jumlah uang tersebut, meningkat dengan adanya perdagangan. Namun demikian, hasil simulasi menunjukkan relatif kecilnya perubahan kinerja ekonomi makro yang dicerminkan dalam perubahan PDB riil sebagai akibat liberalisasi sektor konstruksi relatif rendah (Tabel 5).

Seluruh negara ASEAN diprediksi hanya akan mengalami peningkatan PDB riil yang relatif kecil kurang dari 1% baik untuk set skenario liberalisasi perdagangan 50% maupun liberalisasi penuh. Filipina dan Vietnam akan terkena dampak paling buruk. Peningkatan PDB riil yang sangat kecil ini dimungkinkan karena kontribusi sektor jasa konstruksi yang relatif kecil terhadap total PDB di masing-masing negara.

Implementasi komitmen AFAS 50% mengakibatkan neraca perdagangan Indonesia berni-

**Tabel 5:** Dampak AFAS Terhadap Nilai PDB di Masing-Masing Negara ASEAN 6 (dalam perubahan %)

Negara	50% Liberalisasi	Liberalisasi penuh
	Sektor Jasa Konstruksi	
Indonesia	0,0000	0,0000
Malaysia	0,0000	0,0000
Thailand	0,0000	0,0001
Filipina	0,0001	-0,0001
Singapura	0,0000	0,0000
Vietnam	0,0001	-0,0002
ROW	0,0000	0,0000

Sumber: Hasil Olahan GTAP

**Tabel 6:** Dampak AFAS terhadap Neraca Perdagangan, Dasar Tukar Internasional, Nilai Impor, dan Nilai Ekspor Masing-masing Negara (dalam perubahan %)

Negara	Variabel							
	Neraca Perdagangan (US\$ Milyar)		Dasar Tukar Internasional (%)		Nilai Impor (%)		Nilai Ekspor (%)	
	50% Libe- ralisasi	Liberalisasi penuh	50% Libe- ralisasi	Liberalisasi penuh	50% Libe- ralisasi	Liberalisasi penuh	50% Libe- ralisasi	Liberalisasi penuh
	Sektor Jasa Konstruksi							
Indonesia	-0,0023	0,0047	0,0000	0,0000	-0,0001	0,0001	0,0000	0,0001
Malaysia	0,0701	-0,1427	0,0000	0,0000	-0,0002	0,0003	0,0000	0,0001
Thailand	0,0131	-0,0266	0,0000	0,0001	0,0000	0,0001	0,0000	0,0000
Filipina	0,0398	-0,0810	0,0000	0,0000	-0,0002	0,0004	-0,0001	0,0002
Singapura	0,0012	-0,0024	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Vietnam	0,0079	-0,0160	0,0000	0,0000	-0,0002	0,0004	-0,0003	0,0006
ROW	-0,1298	0,2640	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000

Sumber: Hasil Olahan GTAP

lai negatif. Artinya, nilai impor Indonesia jauh lebih besar daripada nilai eksportnya (Tabel 6). Untuk kasus Indonesia, isu sentral yang harus dicermati mengenai kinerja perdagangan adalah sejauh mana kekuatan penawaran ekspor Indonesia dapat merespons peluang liberalisasi perdagangan. Namun, jika komitmen dibuka selebarnya, maka neraca perdagangan Indonesia bernilai positif meski relatif kecil, yaitu US\$4.670.

Karena adanya implementasi AFAS, dasar tukar internasional (*terms of trade*) Indonesia tidak terjadi perubahan (Tabel 6). Hasil yang serupa terjadi di hampir seluruh negara ASEAN 6 lainnya. Hal ini berarti dengan adanya pemberlakuan liberalisasi sektor jasa (AFAS), khususnya jasa konstruksi, belum kompetitif. Namun, Indonesia masih dapat memanfaatkan pasar internasional dengan memperbaiki kinerja ekspor jasa konstruksi.

Jika dilihat lebih dalam dari dampak pem-

*JEPI Vol. 15 No. 1 Juli 2014*

berlakuan liberalisasi sektor jasa (AFAS) tersebut terhadap kinerja sektoral terutama sektor konstruksi dan sektor lain yang terkait sektor jasa di Indonesia, maka hasilnya dapat terlihat pada Tabel 7. Hasil simulasi memperlihatkan bahwa Indonesia dapat mengambil manfaat dari liberalisasi sektor jasa yang ditunjukkan dengan perubahan *output* yang positif, meskipun perubahannya kecil. Konsekuensinya, ekspor di sektor jasa konstruksi akan turun sebesar 0,05% ketika kebijakan implementasi AFAS 50%-nya diliberalisasi.

Penerapan liberalisasi penuh, *output* Indonesia tidak menjadi lebih buruk, namun keuntungan juga tidak banyak diambil oleh industri-industri terkait dengan sektor jasa konstruksi. Namun, Indonesia berpeluang meningkatkan ekspor di sektor konstruksi jika liberalisasi penuh diberlakukan, sehingga nilai ekspor Indonesia meningkat sebesar 0,10%.

Dilihat dari kinerja masing-masing sektor,

**Tabel 7:** Dampak AFAS terhadap Kinerja Sektor terkait Sektor Konstruksi di Indonesia (dalam perubahan %)

Simulasi	Variabel	Konstruksi	Pariwisata	Transportasi	Keuangan	Bisnis	Tele-komunikasi	Industri	Jasa lainnya
Liberalisasi 50%	Harga	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
	<i>Output</i>	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
	Impor	-0,0160	-0,0000	0,0000	0,0000	-0,0000	0,0000	0,0000	-0,0000
	Ekspor	-0,0500	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Liberalisasi penuh (100%)	Harga	0,0000	0,0000	0,0000	0,0001	0,0001	0,0001	0,0000	0,0000
	<i>Output</i>	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0001	0,0000	0,0000	0,0000
	Impor	0,0331	0,0002	0,0001	0,0001	0,0001	0,0001	0,0001	0,0000
	Ekspor	0,1011	-0,0001	-0,0001	-0,0001	-0,0001	-0,0001	-0,0002	-0,0003

Sumber: Hasil Olahan GTAP

maka tampaknya untuk produksi domestik (*output*) di masing-masing sektor tidak akan banyak berpengaruh terhadap diberlakukannya AFAS. Dilihat dari inflasi sektoral, maka sektor keuangan, bisnis, dan komunikasi yang akan mendapatkan pengaruh terbesar atas kebijakan tersebut. Yang menarik adalah dibukanya liberalisasi penuh atas jasa konstruksi hanya akan meningkatkan ekspor di sektor tersebut, namun malah mengakibatkan penurunan di sektor-sektor jasa lainnya, seperti pariwisata, transportasi, keuangan, bisnis, komunikasi, industri, dan jasa lainnya dengan penurunan yang relatif kecil (sekitar 0,0001–0,0003%).

## Simpulan

Keterbukaan perdagangan sektor jasa ASEAN secara rata-rata sebesar 0,33, di mana posisi keterbukaan perdagangan sektor jasa Indonesia adalah tertinggi ketiga setelah Thailand, Kamboja, dan Singapura. Hambatan perdagangan yang diterapkan Indonesia pada sektor konstruksi lebih pada kebijakan pemberlakuan nasional dibandingkan pemberian akses pasar. Indonesia lebih menerapkan peraturan yang bersifat diskriminasi antara warga domestik dengan asing terkait persyaratan pajak, aturan kewarganegaraan, jangka waktu menetap bagi tenaga kerja asing, kewajiban untuk pendataan dan pembatasan terkait masalah perizinan,

standardisasi, dan kualifikasi dari tenaga kerja asing, serta batasan kepemilikan properti dan lahan bagi asing.

Berdasarkan hasil analisis GTAP, Indonesia belum memperoleh manfaat dari dibukanya 50% komitmen AFAS yang ditunjukkan oleh tidak berubahnya kinerja makro, bahkan mengalami penurunan. Namun, ketika dilakukan liberalisasi penuh terhadap sektor jasa konstruksi, Indonesia baru akan mendapatkan manfaat. Hasil simulasi dengan model keseimbangan umum menunjukkan kebijakan liberalisasi 50% berpotensi untuk meningkatkan laju pertumbuhan impor lebih cepat daripada ekspor. Sedangkan kebijakan liberalisasi penuh hanya meningkatkan neraca perdagangan namun relatif kecil. Hal ini merupakan peringatan bagi sektor jasa konstruksi Indonesia. Dampak implementasi komitmen AFAS terhadap performa ekonomi sektoral, baik pemberlakuan komitmen penuh maupun setengah dari liberalisasi sektor jasa konstruksi adalah pada sektor konstruksi itu sendiri yang ditunjukkan dari perubahan *output*, meskipun perubahannya kecil. Sektor lainnya tidak mengalami guncangan, ditunjukkan oleh perubahan harga, *output*, impor dan ekspor sektoral yang relatif sangat kecil, bahkan cenderung tidak berubah.

Fasilitasi harmonisasi regulasi dan persyaratan ekspor antara pemerintah Indonesia dengan negara tujuan ekspor terkait akses pasar dan perlakuan nasional pada empat mode pe-

nawaran perdagangan jasa diperlukan agar sektor jasa konstruksi Indonesia dapat menembus pasar ekspor di kawasan ASEAN.

## Daftar Pustaka

- [1] ADB. (2008). *Asian Development Outlook 2008: Workers in Asia*. Manila: Asian Development Bank. <http://www.adb.org/sites/default/files/publication/27707/ado2008.pdf> (Diakses 18 Maret 2013).
- [2] Andreosso-O'Callaghan, B., & Uprasen, U. (2008). *Impact of the 5th EU Enlargement on ASEAN*. Ireland: Euro-Asia Centre (EAC), Department of Economics, Kemy Business School, University of Limerick. <http://www.ecomod.net/sites/default/files/document-conference/ecomod2008/692.pdf> (Diakses 12 Januari 2012).
- [3] Andriamananjara, S., Ferrantino, M., & Tsigas, M. (2003). Alternative Approaches in Estimating the Economic Effects of Non-Tariff Measures: Results from Newly Quantified Measures. *Office of Economics Working Paper. U.S. International Trade Commission, 2003-12-C*. Washington D. C. [www.usitc.gov/publications/332/ec200312c.pdf](http://www.usitc.gov/publications/332/ec200312c.pdf) (Diakses 17 Februari 2013).
- [4] Australian Department of Foreign Affairs and Trade. (1999). *Global Trade Reform: Maintaining Momentum*. Canberra: Commonwealth of Australia.
- [5] Brockmeier, M. (1996). A Graphical Exposition of the GTAP Model. GTAP Technical Paper, 8. West Lafayette, IN: Center for Global Trade Analysis, Purdue University. [https://www.gtap.agecon.purdue.edu/resources/res\\_display.asp?RecordID=311](https://www.gtap.agecon.purdue.edu/resources/res_display.asp?RecordID=311) (Diakses 18 Maret 2013).
- [6] Dee, P. (2003). Services Trade Liberalisation in South East European Countries, *mimeo prepared for OECD*.
- [7] 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.
- [8] Francois, J. (1999). Estimates of Barriers to Trade in Services. Erasmus University, *Unpublished manuscript*.
- [9] Hertel, T. W. (1997). *Global Trade Analysis: Modeling and Applications*. Cambridge University Press.
- [10] Hertel, T. W., & Tsigas, M. E. (1997). Structure of GTAP, in Hertel, T. W. (ed.), *Global Trade Analysis Modeling and Applications*. New York: Cambridge University Press. pp. 13–73.
- [11] Hoekman, B. (1995). Assessing the General Agreement on Trade in Services, in Will Martin and L. Alan Winters (eds.), *The Uruguay Round and the Developing Countries*, World Bank Discussion Paper No. 307. Washington, D.C.: The World Bank. Revised version published in Martin and Winters (eds.), Cambridge University Press, 1996.
- [12] Hoekman, B., & Braga, C. A. P. (1997). Protection and Trade in Services: A Survey. *Open Economies Review*, 8 (3), 285–308.
- [13] Ishido, H. (2011). Liberalization of Trade in Services Under ASEAN+n: A Mapping Exercise. *ERIA Discussion Paper Series, ERIA-DP-2011-02*. Economic Research Institute for ASEAN and East Asia. [www.eria.org/ERIA-DP-2011-02.pdf](http://www.eria.org/ERIA-DP-2011-02.pdf) (Diakses 18 Nopember 2013).
- [14] 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.
- [15] Mikiz, M. (2009). *Liberalizing Trade in Services in ASEAN*. United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (UN ESCAP).
- [16] Oktaviani, R., & Puspitawati, E. (2008). *Teori, Model, dan Aplikasi GTAP (Global Trade Analysis Project) di Indonesia*. Bogor: Departemen Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi dan Manajemen, Institut Pertanian Bogor.
- [17] Robinson, S., Yñez-Naude, A., Hinojosa-Ojeda, R., Lewis, J. D., & Devarajan, S. (1999). From Stylized to Applied Models: Building Multisector CGE Models for Policy Analysis. *The North American Journal of Economics and Finance*, 10 (1), 5–38.
- [18] Schott, J. J., Lee, M., & Muir, J. (2012). Prospects for Services Trade Negotiations. *ADB Economic Working Paper Series, 319*. Manila: Asian Development Bank. <http://www.adb.org/sites/default/files/publication/30045/economics-wp319.pdf> (Diakses 20 Mei 2013).
- [19] Stern, R. M. (2000). Quantifying Barriers to Trade in Services. Research Seminar in International Economics, Discussion Paper, 470. Michigan: School of Public Policy, The University of Michigan. <http://www.fordschool.umich.edu/rsie/workingpapers/Papers451-475/r470.pdf> (Diakses 17 Agustus 2013).
- [20] World Bank. (2012). Data: Indicators. <http://data.worldbank.org/indicator> (Diakses 28 Juni 2013).