

PROSPEK INDUSTRI GALANGAN KAPAL DALAM NEGERI GUNA MENGHADAPI PERSAINGAN GLOBAL

Aulia Windyandari *)

Abstract

The development planning of maritime industry at the national level, the objectives, the vision, the mission, the strategy and the government policy that empower maritime industry potential is very important be implemented effectively by all component of maritime industry, especially shipyard community in Indonesia. The main and strategic problems have to be solved immediately with the systematic plan. This article will be focused to the condition, contribution, challenge and prospect of shipbuilding industry to support maritime exploration program for the total development of maritime industry that able to compete the foreign shipbuilding industry.

Key words: maritime industry

Pendahuluan

Orientasi pembangunan nasional telah mengalami perubahan dari konsep pembangunan daratan mengarah ke eksplorasi kelautan. Selama ini beragam potensi kelautan Indonesia yang sangat menjanjikan belum banyak mendapatkan perhatian yang serius, sehingga belum dapat diberdayakan secara optimal. Di sisi lain, ketertinggalan dan kekurangan perhatian terhadap kekayaan sumber daya kelautan kita sendiri telah memberikan kepada pihak-pihak asing untuk mengeksplorasi potensi kelautan yang menjadi hak Indonesia.

Pada kerangka itulah diperlukan suatu konsep pengembangan industri kelautan untuk skala nasional dengan sasaran, visi, misi dan strategi serta kebijakan yang jelas dalam memberdayakan segenap potensi kelautan. Agar dapat diimplementasikan secara efektif, seluruh komponen industri kelautan dan pihak terkait harus bekerjasama secara terpadu dan terkoordinasi. Semua masalah pokok dan strategi harus segera dituntaskan secara terencana dan sesegera mungkin.

Artikel ini disusun sebagai salah satu upaya untuk memberikan kontribusi dalam wacana pengembangan industri kelautan. Secara khusus, artikel ini akan menitikberatkan pada kondisi, peranan, tantangan dan prospek industri galangan kapal dalam negeri dalam menunjang program eksplorasi kelautan dalam rangka pengembangan industri kelautan secara terpadu dan terkoordinasi.

Sampai dengan saat ini galangan kapal dengan fasilitas dok yang ada di Indonesia telah mampu dan dapat membuat berbagai jenis kapal dengan berbagai ukuran kapal antara lain :

1. Kapal penumpang dengan kapasitas 500 penumpang
2. Kapal Curah (*Bulk Carrier*) sampai ukuran 42.000 DWT

3. Tanker dengan ukuran 1.500 DWT, 3.500 DWT, 6.500 DWT, 17.000
4. Kapal LPG kapasitas 5.600 Cbm (*Cubic Meter*)
5. Kapal Patrol Boat 57 meter (*Fast Patrol Boat 57*)
6. Pusher Tug/ Fire Fitting Tug Boat ukuran 4,200 HP
7. Kapal Ikan ukuran 300 GT
8. Kapal Keruk ukuran 12.000 Ton
9. Reparasi Floating Storage ukuran 150.000 DWT
10. Kapal Container (*Container Carrier*) 600 TEU & 1600 TEU
11. Floating Repair 150.000 DWT (Cinta Natomas)

Potensi Galangan Kapal

Potensi galangan kapal di Indonesia saat ini tercatat ada sekitar 240 galangan kapal, yang sebagian besar adalah galangan kapal dalam skala kecil dan 4 buah galangan kapal milik pemerintah yaitu : PT Dok & Perkapal Kodja Bahari, PT PAL Indonesia, PT Dok dan Perkapalan Surabaya dan PT Industri Kapal Indonesia. Dimana total investasi di sector industri kapal ini sejumlah kurang lebih 1.426 juta US Dollar dengan menyerap tenaga kerja sebesar 35.000 tenaga kerja. Dengan fasilitas yang dimiliki antara lain :

1. Building Berth ukuran sampai 50.000 DWT
2. Graving Dock ukuran sampai 50.000 DWT
3. Floating Dock ukuran sampai 6.500 TLC
4. Slipway ukuran sampai 6.000 DWT
5. Shiplift ukuran sampai 300 TLC

*) Staf Pengajar Jurusan D III Teknik Perkapalan
Fakultas Teknik Universitas Diponegoro

Total Produksi Dalam: Juta US \$

No	ITEM	1995	1996	1997	1998
1.	Bangunan baru	123,83	195,34	142,29	116,27
2.	Reparasi	190,70	92,93	77,52	78,88
	Total	314,53	288,27	219,81	195,15

Sumber : Deperindag tahun 1999

Sasaran

Sasaran untuk menjadikan industri kelautan nasional yang tangguh, maka pengembangan industri kelautan harus diarahkan kepada pengembangan industri yang mampu memberdayakan segenap potensi kelautan Indonesia sehingga secara makro dapat memberikan kontribusi yang signifikan dalam PDB dan secara mikro menumbuhkembangkan perusahaan-perusahaan yang bergerak di sektor kelautan yang mampu bersaing dengan perusahaan sejenis dari luar negeri. Kekuatan daya saing ini sangat diperlukan mengingat bahwa sejak era global 2003, batasan letak geografis suatu negara tidak menjadi halangan bagi perusahaan untuk beroperasi secara lintas Negara. Perusahaan kelautan Indonesia yang tidak mampu bersaing hanya akan menjadi pecundang di rumah sendiri dan tidak akan mampu memberikan kontribusi yang signifikan bagi ekonomi Indonesia.

Pada saat yang sama pengembangan industri kelautan harus tetap memungkinkan eksplorasi kelautan yang berkelanjutan dan ramah lingkungan. Pemanfaatan potensi kelautan secara optimal tetap harus memungkinkan penggunaan potensi yang serupa secara berulang di masa mendatang.

VISI

Visi yang harus dicapai dalam kerangka pengembangan industri kelautan secara nasional adalah pemanfaatan seluruh potensi ekonomi kelautan secara optimal dan berkelanjutan oleh pelaku ekonomi yang berdaya saing secara global. Visi ini dicapai melalui pendekatan kerjasama dan koordinasi lintas sektoral antara pihak pemerintah sebagai penyusun kebijakan kelautan dan pelaku-pelaku ekonomi baik BUMN, perusahaan swasta dan Usaha Kemitraan yang bergerak di sector kelautan dan yang mendukung sector kelautan.

Visi harus dicapai dengan tidak sekedar melakukan perencanaan bagi kepentingan lingkungan semata-mata, tapi harus mempertimbangkan bagaimana industri kelautan dapat berkembang secara berkelanjutan. Pendekatan kepentingan lingkungan dan kepentingan industri harus dapat dibuat secara selaras dan berimbang.

MISI

Misi pengembangan industri kelautan yang harus dilaksanakan antara lain :

Memperkuat struktur industri galangan kapal melalui peningkatan peranan industri pendukung mesin, peralatan dan komponen industri.

Mendukung penyehatan struktur neraca pembayaran melalui peningkatan ekspor produk dari hasil-hasil kelautan dan layanan kelautan.

Meningkatkan pendapatan masyarakat, terutama bagi rakyat yang bergerak di sector kelautan.

Membantu mengurangi tekanan pengangguran dengan menciptakan lapangan kerja baru.

Peranan Dan Tantangan Industri Galangan Kapal Kondisi Saat Ini

Pada saat ini terdapat sekitar 240 perusahaan galangan dalam negeri yang tersebar di Indonesia, 37% berada di pulau Jawa, 26% di Sumatra, 25% di Kalimantan dan 12% berada di kawasan timur Indonesia, dengan kapasitas pembangunan kapal terpasang sebesar 140.000 GT per tahun. Namun demikian rata-rata produksi kapal per tahun sebesar 85.000 GT sedangkan rata-rata reparasi kapal baru mencapai 65.000 GT per tahun. Padahal sebenarnya potensi pasar galangan kapal dalam negeri sangatlah besar. Hal ini salah satunya dapat dilihat dari tingginya kebutuhan angkutan perdagangan internasional dan antar pulau yang mencapai volume 400 juta ton per tahun. Sayangnya, hanya 18,08% yang menggunakan kapal berbendera Indonesia. Hal ini terjadi karena ketidakmampuan perusahaan pelayaran nasional untuk membeli armada kapal dari galangan kapal dalam negeri.

Secara makro, kontribusi nilai tambah galangan kapal dalam negeri bagi PDB Indonesia garu mencapai 0,034 % dari total PDB. Dengan total nilai investasi sekitar Rp.2,3 triliun dan total nilai produksi kapal sekitar Rp.700 milyar, maka kontribusi tersebut relative rendah. Sebagai bahan perbandingan, industri sepeda dan komponennya yang relative tidak memerlukan teknologi canggih dan investasi besar saja mampu memberikan kontribusi sekitar 0,023 % dari total PDB.

Peranan

Peranan yang dapat dilakukan oleh industri galangan kapal dalam negeri adalah menyediakan kapal-kapal untuk memenuhi kebutuhan dalam negeri secara kompetitif. Kebutuhan kapal dalam jumlah besar untuk mengeksploitasi potensi kelautan yang ada, kebutuhan armada kapal untuk menjadi transportasi barang dan penumpang penghubung antarpulau dan antarnegara, kebutuhan kapal untuk pengamanan laut dan pantai, dan kebutuhan kapal-kapal khusus lainnya merupakan suatu hal yang mendesak untuk dipenuhi. Termasuk juga dalam kaitan ini derivative

demand dari kapal-kapal tersebut seperti perbaikan, penyediaan suku cadang dan peralatan, dan penyediaan sarana dan prasarana pendukung lainnya.

Sebagai gambaran mengenai kemampuan galangan kapal dalam negeri, secara ringkas akan diuraikan kapabilitas yang dimiliki oleh PT (Persero) Dok dan Perkapalan Kodja Bahari (DKB).

DKB pada awalnya merupakan gabungan dari 4 perusahaan galangan kapal, yang salah satu diantaranya bahkan telah didirikan pada tahun 1891. DKB mempunyai fasilitas graving dock, floating dock, lifting dock, slipway dan building berth di 8 lokasi yang telah mampu mengerjakan pembangunan kapal hingga 50.000 DWT, melaksanakan perbaikan kapal dan docking hingga 30.000 DWT. Fabrikasi dan perawatan peralatan eksploitasi minyak dan gas lepas pantai seperti rig, jackets, decks, platform, heat exchanger, separator dll juga telah dapat dilakukan oleh DKB. Selain pembangunan kapal baja DKB juga membangun kapal aluminium, kapal kayu laminasi, kapal fiberglass, kapal ferrocement dan dermaga terapung ferrocement. DKB pernah membangun mooring buoy berdiameter 15 m atas pesanan IMODCO – AS yang harus memenuhi standar tertinggi 6 G untuk welders. Layanan perbaikan kapal drydock dapat dilakukan terhadap berbagai jenis kapal dari kapal tanker, kapal pengangkut muatan curah, kapal keruk, rig lepas pantai, kapal pengangkut container, kapal patroli, kapal paendarat, kapal ferry ro-ro, kapal tunda, kapal penangkap ikan, kapal supply, kapal tunda pemadam kebakaran serta pengangkut penumpang berukuran.

Kualitas produk DKB telah diakui dan memenuhi syarat lembaga-lembaga klasifikasi seperti Biro Klasifikasi Indonesia, American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd, Lloyd Register of Shipping dan Nippon Kaiji Kyokai. Demikian pula kualitas manajemen DKB telah mendapat jaminan dari Lloyd's Register Quality Assurance Ltd karena telah memenuhi standar iso 9001.

Demikian kapabilitas yang telah dimiliki sebagaimana disebutkan diatas, DKB dapat diharapkan untuk menjadi perintis perusahaan galangan kapal Indonesia untuk bersaing di tingkat global.

Tantangan

Pemenuhan kebutuhan kapal dalam negeri dan perawatan terhadap 429 anjungan lepas pantai yang menghabiskan biaya perawatan berkisar US\$ 1 juta sampai dengan US\$ 1,5 juta per anjungan serta pembuatan sarana eksploitasi, eksplorasi dan produksi sumur-sumur baru adalah pekerjaan rumah yang sangat menantang. Dalam hal ini perlu kajian yang sangat obyektif, penuh kesadaran dan komperhensif tentang factor-faktor penyebab ketidakmampuan galangan kapal dalam negeri untuk memenuhi kebutuhan dalam negeri.

Beberapa factor yang sangat mempengaruhi keberhasilan pemenuhan kebutuhan tersebut antara lain peningkatan kemampuan pembangunan dan rekayasa perkapalan, peningkatan daya saing QCD (quality, cost, delivery), pengurangan ketergantungan terhadap bahan baku, dan komponen impor melalui pengembangan industri komponen pendukung, pengembangan skema pembiayaan yang memungkinkan pengadaan kapal oleh perusahaan pelayaran nasional tanpa harus tergantung dari sumber-sumber pendanaan luar negeri, peningkata kapabilitas sumber daya manusia yang mampu berinteraksi aktif dengan teknologi kapal yang tepat guna dan dengan dukungan laboratorium.

Peningkatan peran galangan kapal Indonesia di pasar dunia merupakan tantangan yang harus dihadapi. Pangsa pasar industri galangan kapal Indonesia di pasar dunia hanya sebesar 0,3 % atau praktis bukanlah pelaku pasar yang menentukan. Namun demikian, hal tersebut bukanlah menjadi kendala mengingat bahwa galangan kapal Indonesia masih mempunyai peluang untuk memasuki niche market atau segmen-segmen pasar kapal tertentu yang tidak dijamah oleh galangan kapal luar negeri.

Pada saat ini terdapat empat galangan kapal dalam negeri yang mempunyai kapabilitas yang tidak kalah dengan galangan kapal asing yaitu PT (Persero) Dok & Perkapalan Kodja Bahari, PT (Persero) PAL, PT (Persero) Dok & Perkapal Surabaya dan PT Jasa Marina Indah. Keempat perusahaan ini apabila dibina secara terfokus dapat menjadi core bagi pengembangan industri galangan kapal dalam negeri. Pembinaan dan pengembangan secara terfokus tersebut harus menjadi prioritas sehingga akan mampu meningkatkan daya saing di tingkat global. Lebih baik membentuk beberapa buah perusahaan galangan kapal yang benar-benar dapat menjadi ujung tombak dan model pengembangan industri galangan kapal, daripada menghidupkan begitu banyak perusahaan galangan kapal tetapi tidak mencapai *economies of scale* dan *economies of scope* yang dibutuhkan untuk dapat berkembang secara sehat.

Prospek

Pada tahun 2000 yang lalu BPPKA merencanakan total sumur yang dibor menjadi 1.225 sumur, selain itu sebagai hasil sidang OPEC tanggal 1 April 2000 telah disetujui peningkatan produksi sesuai table 1.

Tabel 1. Total Quota Produksi OPEC
(dalam juta Barrel per hari)

Negara	Quota Lama	Peningkatan	Quota Baru
Algeria	0.731	0.057	0.788
Indonesia	0.187	0.093	1.280
Kuwait	1.836	0.144	1.980
Libya	1.227	0.096	1.323
Nigeria	1.885	0.148	2.033
Qatar	0.593	0.047	0.640
Saudi A.	7.438	0.585	8.023
U.A.Emirate	2.000	1.157	2.157
Venezuela	2.720	0.125	2.845

Sumber : Petrominer, No.04 Vol.XXVII

Kesimpulan

Industri galangan kapal dalam negeri sebagai salah satu komponen industri kelautan merupakan komponen yang harus mendapat perhatian serius agar menjadi industri yang kompetitif. Pada aspek dan skala tertentu, kapabilitas yang dimiliki tidak kalah dengan kapabilitas kelas dunia, tetapi tetap diperlukan pengembangan lebih lanjut, mengingat pada kenyataannya banyak kebutuhan armada kapal dalam negeri dan perbaikannya masih tergantung dari pihak galangan kapal asing.

Pengembangan industri kelautan tidak akan pernah lepas dari pengembangan untuk mengembangkan industri galangan kapal yang tangguh. Pada dasarnya masih terdapat prospek yang cerah untuk mengembangkan industri ini. Dalam kaitan ini yang paling menentukan adalah strategi bersaing yang diambil, yaitu mencari *niche market* sehingga tidak harus berhadapan frontal dengan perusahaan galangan kapal yang telah memiliki keunggulan kompetitif. Aliansi strategis dalam bentuk kerjasama proyek pengembangan maupun *direct placement* merupakan *shortcut* untuk mendapatkan akses ke teknologi, pasar dan modal serta system dan budaya korporasi.

Daftar Pustaka

1. Forecast on World Shipbuilding Demand (tanker and Bulk Carrier), Association for Structural Improvement of the Shipbuilding Industry (ASIS), Mei 1998.
2. Potensi Industri Perkapalan perlu dioptimalkan, Bisnis Indonesia, Oktober 1999.
3. Petropage News, No. 11/Year-1/January 2000
4. Petrominer, No. 4 Vol. XXVII April 2000
5. Mingguan Maritim No. 39 Tahun I Edisi 11-17 Mei 1999.
6. Mingguan Maritim No. 73 Tahun II Edisi 4-10 Januari 2000.

