

Kontribusi Industri kapal Bagi Industri Galangan Dan Pelayaran Nasional

Tugino

Staff pengajar ATP Semarang

Abstract

Industri galangan kapal di Indonesia merupakan Industri padat karya yang mampu menciptakan lapangan kerja cukup besar dengan nilai tambah cukup tinggi, sebagai ilustrasi dengan tingkat produktifitas pekerja Indoneasia dibutuhkan 4000 pekerja galangan kapal untuk menghasilkan kapal curah berbobot 250 ribu DWT. Angka ini belum termasuk pekerja yang dibutuhkan oleh Industri pendukung yang jumlahnya bisa mencapai 2,5 kali pekerja galangan. dan komitmen mengoptimalkan indusrti kapal dalam negeri bakal banyak perlu dorongan bagi para fihak dalam peningkatan sarana tranportasi kapal yang telah mampu di produksi oleh Industri perkapalan Nasional anantara lain kapal curah (Bulk Carier) sampai dengan 50 ribu DWT, kapal Ferry , Ro-Ro samapai 19 Ribu DWT, Tanker 30 Ribu DWT, landing Craft tank, LPG carier, kapal penumpang, kapal patroli cepat dan lain- lain, sehingga maraknya pesanan dan dibukannya tender kapal oleh pemerintah dan BUMN juga menjadi harapan pelaku Indutri mengoptimalkan kapasitas produksi kapal.

Keywords: Kontribusi Industri kapal dan Pelayaran Nasional.

PENDAHULUAN

Indonesia adalah Sebagai negara maritim dengan dua pertiga wilayahnya merupakan lautan, sudah selayaknya apabila Indonesia menempatkan industri keulautan sebagai salah satu rutinitas pembangunan perekonomiannya. Untuk mendukung transportasi laut di negara kepulauan terbesar di dunia ini, keberadaan industri galangan kapal menjadi sangat penting untuk di kembangkan, sehingga disamping kebutuhan akan penyediaan armada dapat terpenuhi dari dalam negeri yang berarti pula mengurangi ketergantungan dari negara lain, juga diharapkan mampu memberikan multiplier untuk seperti tumbuhnya industri pendukung dan penciptaan lapangan kerja.

Sebenarnya pentingnya nilai keberadaan industri galangan kapal di Indonesia tidak terbatas hanya karena Indonesia adalah sebagai Negara maritim, tetapi karena industri galangan di pandang memiliki nilai – nilai ekonomis yang sangat besar sehingga menjadi bagian strategis dalam pembangunan perekonomian bangsa ini.

Kondisi ini juga terlihat dari beberapa kebijakan ekonomi yang digunakan oleh negara-negara lain di dunia yang sudah tersohor sebagai produsen kapal

dunia, yang secara konsisten terus mengembangkan industri galangan kapalanya sekalipun secara teori pasar yang sekarang berlaku sudah tidak layak, karena dihadapkan pada permasalahan tingginya biaya produksi karena tingkat upah yang mahal serta keterbatasan bahan.

Dengan melihat kondisi tersebut, hendaknya dapat dipandang sebagai peluang yang harus segera di tangkap dan dikelola secara komprehensif oleh seluruh komponen bangsa ini agar dapat memberikan kontribusi yang tinggi bagi pembangunan perekonomian nasional. Industri maritim merupakan industri yang bersifat multi sector, bisa berupa galangan kapal, industri pelayaran, industri perikanan maupun Sumber Daya Manusia (SDM) Maritim atau pelaut yang satu sama lainnya terkait dengan erat dan saling mempengaruhi.

Didalam kaitannya dengan industri pelayaran, maka keberadaan industri galangan kapal sangatlah penting karena mulai dari proses pembangunan sampai dengan maintenance kapal sebagai sarana penunjang industri pelayaran sangat tergantung pada industri galangan kapal. Industri galangan kapal sampai saat ini masih dipandang sebagai industri yang sangat strategis dikarenakan :

- a. Secara global memiliki nilai ekonomi yang sangat besar, pada tahun 1997 nilai order book kapal sekitar 25 miliar dolar AS dan diprediksikan akan terus berkembang seiring dengan perkembangan perdagangan dunia akibat globalisasi.
- b. Industri galangan kapal adalah induk industri pendukung yang akan menarik industri lain untuk berkembang mengingat 50-70% biaya yang diperlukan untuk pembangunan kapal adalah untuk bahan baku dan peralatan, sehingga kondisi ini dapat memberikan multiplier-effect yang besar kepada proses industrialisasi satu negara.
- c. Industri galangan kapal di Indonesia merupakan industri padat karya yang mampu menciptakan lapangan kerja cukup besar dengan nilai tambah cukup tinggi, sebagai ilustrasi dengan tingkat produktifitas pekerja Indonesia dibutuhkan 2000 pekerja galangan kapal untuk menghasilkan kapal curah berbobot 250 ribu DWT. Angka ini belum termasuk pekerja yang dibutuhkan oleh industri pendukung yang jumlahnya bisa mencapai 2,5 kali pekerja galangan.

Dalam konteks dengan industri Kapal, permasalahan yang dihadapi oleh industri galangan kapal di Indonesia adalah terpuruknya industri pelayaran dalam negeri, dimana 98% barang ekspor yang keluar masuk Indonesia dan

45% barang dalam negeri yang diangkut kapal asing. Kapal-kapal tersebut sudah barang tentu dibuat diluar indonesia, dengan demikian tidak berlebihan bila dikatakan industri pelayaran dalam negeri menjadi minor player atau pemain lapis kedua di negeri sendiri dan berperan sebagai pelengkap.

Dalam industri maritim dimanapun di dunia ini, prefensi kebangsaan sangat kuat dan tidak mungkin hilang sehingga industri pelayaran Yunani akan mengutamakan penggunaan kapal yang dibuat oleh industri galangan kapal Yunani pula.

Dengan melihat kondisi tersebut diatas, ada hal yang perlu dilakukan untuk menunjang industri pelayaran nasional, yaitu regulasi perpajakan, contohnya pemerintah Singapura dan Malaysia memberi insentif atau keringanan pajak kepada kapal berbendera lokal yang membawa barang dari luar negeri. Ironisnya di indonesia semua kapal dikenai pajak sehingga menyebabkan suasana bisnis menjadi tidak sehat, pasalnya kapal-kapal asing termasuk milik perusahaan layar Indonesia justru kebanyakan registernya di Singapura, sehingga pajak sebesar 10 prosen yang diharapkan pemerintah bisa ditarik tidak bisa tercapai.

Selain dari proses industri kapal tentunya juga melihat sejauh mana jasa pelayaran khususnya di Jawa.Tengah Contoh kecil data kunjungan kapal di Pelabuhan Tanjung Intan dan Tanjung Emas Semarang. Pada semester 1 tahun 2016 sukesse membukukan kunjungan kapal 102,7 persen atau 800 unit, sedangkan GRT-nya naik 131,62 persen atau 10,664,102 GT. Menyusul terjadinya peningkatan kualitas pelayanan usaha bongkar muat baik barang dalam negeri (domestik) maupun luar negeri (ekspor – impor). Peningkatan GRT Juga terjadi di Pelindo III Banjarmasin (Lihat: tabel dalam gambar diatas)Berdasarkan realisasi arus kunjungan kapal baik luar negeri maupun dalam negeri di wilayah kerja Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap tahun 2016 mengalami pencapaian yang cukup signifikan baik unit maupun berat kapal dalam satuan Gross Ton (GT) dibanding tarjet atau anggaran yang telah ditetapkan sebelumnya,Arus kunjungsn kapal periode januari sampai dengan juni 2016 melampau terjed 102,7% yang terealisasi sebanyak 800 unit sedangkan dalam satuan GT tercapai sebesar 131,62% yang terealisasi sebesar 10.664.102 GT. Hal ini disebabkan meningkatkan arus kunjungan kapal bermuatan komoditi bagian Cargo, curah kering termasuk biji gandum, kliner, sugar , batubara, kata generelal Manager PT Pelabuhan III Tanjung Intan , Cilacp, Faris Hariyono,,

Fariz menjelaskan , realisasi kinerja pelayanan barang luar negeri semester I tahun 2016 sebesar 118, 33 T/G/H dibanding anggaran sebesar 100 T/G/H tercapai sebesar 118,33 persen, sedangkan dalam satuan T/S/D tercapai sebesar 5,422,47 T/S/D dibanding anggaran sebesar sebesar 4.500 T/S/D yang tercapai sebesar 120.50 persen, Hal tersebut tambah Fariz, disebabkan kegiatan bongkar muat impor biji gandum dan ekport kliner yang didukung oleh crane kapal dan ketersediannya angkutan memadai, Realisasi Kinerja pelayanan barang dalam negeri semester1 tahun 2016 sebesar 157,56 T/G/H dibanding anggaran pada periode yang sama besar 100T/G/H tercapai sebesar 157,56 persen . sedangkan dalam satuan T/S/D tercapai sebesar 4,174,95 T/S/D dibanding anggaran periode yang sama sebesar 4000 T/S/D tercapai sebesar 104,37 persen Hal ini disebabkan oleh kegiatan bongkar bongkar muat batubara milik PT Holcim di dermaga umum dilaksanakan oleh Perusahaan Bongkar Muat (PBM) Pelindo III yang di dukung peralatan bongkar muat yang memadai.

**DATA KUNJUNGAN KAPAL DI PELABUHAN TANJUNG
INTAN,TANJUNG EMAS
JAWA TENGAH**

Uraian	Sat	RKP 2016	REALISASI 2016	REALISASI 2015	Kecenderungan (%)	
1.		2.	3	4	5 = 3:2	6 = 3: 4
Kunjungan Kpl	Unit	7.838	7.776	8.164	99	95
	Gt	27.921.545	16.687.287	43.143.404	60	39
Arus Barang	Ton	327.238	427.896	2.397.777	131	18
	M3	69.303	48.040	58.058	69	30
	Liter	107.257	130.917	23.320	122	106
Arus Peti Kemas	Bok	180.873	178.302	174.974	99	102
	Teu"s	200.792	202.385	195.309	101	104
Arus Pnumpang	Org	53.916	23.250	29.924	43	78

Sumber : Dishub Propinsi Jateng

MERUJUK PADA INSTRUKSI PRESIDEN NO.5 TH. 2005.

Kontribusi di bidang kelautan terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) Nasional masih dibawah 30 %, Pada hal potensi ekonomi sektor sektor kelautan di Indonesia mencapai 1,2 Trilyun dolar AS per tahun dan diperkirakan mampu menyerap 40 Juta tenaga kerja maka sesuai dengan amanat Intruksi presiden No 5 Tahun 2005 tentang pemberdayaan Perkapalan dan pelayaran Nasional, sehingga kebijakan impres harus dapat dijadikan pedoman dalam pengelolaan potensi industri kapala di Indonesia.

Seperti yang di instruksikan oleh presiden no. 5 tahun 2005 tentang pemberdayaan industry Pelayaran Nasional bahwa dalam rangka mengoptimalkan pelaksanaan kebijakan pemberdayaan pelayaran Nasional. Diantaranya angkutan laut,

- 1) Bahwa penyelenggaraan angkutan laut nasional dalam jangka waktu sesingkat – singkatnya bahwa angkutan laut dalam negri seluruhnya dilayani oleh kapal – kapal berbendera Indonesia.
- 2) Menata kembali jaringan trayek angkutan laut dengan memberikan insentif kepada kapal – kapal dengan proyek tetap dan teratur, antara lain melalui pemberian prioritas sandar, keringanan tariff jasa kepelabuhan.

Memberikan dukungan untuk mengembangkan pelayaran rakyat antara lain fasilitas pendanaan, pengangkutan kualitas kapal, Sumber Daya Manusia (SDM) manajemen usaha serta pembangunan prasarana dan sarana pelabuhan untuk pelayaran rakyat.

1. Di Bidang Keuangan :

- a. Mendorong perbankan nasional untuk berperan aktif dalam rangka pendanaan untuk mengembangkan industry pelayaran nasional.
- b. Mengembangkan lembaga keuangan bukan bank yang khusus bergerak di bidang pembiayaan pengembangan industry Pelayaran Nasional.
- c. Mengembangkan system pendanaan yang lebih mendorong terciptanya pengembangan armada nasional.

2. Di Bidang Perdagangan :

- a. Muatan pelayaran antar pelabuhan di dalam negri dalam jangka waktu sesingkat - singkatnya setelah instruksi Presiden ini barang wajib di angkut dengan kapal berbendera Indonesia yang di operasikan oleh perusahaan pelayaran nasional.
- b. Muatan impor yang biaya pengadaan dan /atau pengangkutan di bebaskan kepada APBN/APBD yang wajib menggunakan kapal yang di operasikan oleh perusahaan pelayaran nasional dengan memperhatikan ketentuan - ketentuan peraturan perundang - undangan mengenai pengadaan barang dan jasa pemerintah.
- c. Mengembangkan sistem pendanaan yang lebih mendorong terciptanya pengembangan armada nasional.

3. Di Bidang Keuangan :

- a. Perpajakan
 1. Menata kembali tata cara pelaksanaan berbagai kebijakan yang telah ada untuk memberikan fasilitas perpajakan kepada industry

pelayaran nasional dan industry perkapalan sesuai dengan ketentuan perpajakan yang berlaku.

2. Penyempurnaan kebijakan perpajakan yang lebih mendukung tumbuh dan berkembangnya industry pelayaran nasional dan industry perkapalan, termasuk pemberian insentif kepada pemilik muatan ekspor yang di angkut dengan kapal berbendera Indonesia dan di operasikan oleh perusahaan pelayaran nasional.
3. Menerapkan secara tegas ketentuan mengenai penalty pada perusahaan pelayaran nasional dan perusahaan galangan kapal di Indonesia yang telah mendapatkan insentif, namun kemudian melakukan investasi di luar bidang usahanya.

b. Di Bidang Asuransi :

1. Bahwa setiap kapal yang dimiliki dan/ atau di operasikan oleh perusahaan pelayaran nasional, dan/ atau kapal bekas / kapal baru yang akan di beli atau di bangun di dalam negeri maupun di luar negeri, untuk jenis, ukuran dan batas usia tertentu wajib di asuransikan, sekurang - kurangnya "Hull & Machineries"
2. Muatan / barang dan penumpang yang di angkut oleh perusahaan pelayaran nasional yang beroperasi baik di dalam negeri maupun di luar negeri, wajib di asuransikan.
3. Menetapkan kebijakan yang mendorong perusahaan asuransi nasional yang bergerak di bidang asuransi perkapalan untuk menyesuaikan dengan standar kemampuan retensi asuransi perkapalan internasional.

c. Di bidang Perindustrian :

a. Mendorong tumbuh dan berkembangnya industry perkapalan termasuk industry perkapalan rakyat, baik usaha barang menengah maupun usaha kecil serta koperasi dengan cara antara lain :

1. Mengembangkan pusat – pusat desain, penelitian dan pengembangan industry kapal.
2. Mengembangkan standarisasi dan komponen kapal.
3. Mengembangkan industry bahan baku dan komponen kapal.
4. Memberikan insentif kepada perusahaan pelayaran nasional yang membangun dan/ atau mereparasi kapal di dalam negeri dan / atau yang melakukan pengadaan kapal dari luar negeri dengan menerapkan potensi produksi.

b. Pembangunan kapal yang biaya pengadaanya di bebaskan kepada APBN/ APBD wajib dilaksanakan pada industry perkapalan nasional

dengan tetap memperhatikan ketentuan peraturan perundang - undangan mengenai pengadaan barang/jasa pemerintah.

4. Energi dan Sumber Daya Mineral Memberikan jaminan penyediaan BBM sesuai dengan trayek di jumlah hari layar kepada perusahaan pelayaran nasional yang mengoperasikan kapal berbendera Indonesia dan melakukan kegiatan angkutan laut dalam negeri.
5. Pendidikan dan Latihan :
Mendorong pemerintah daerah dan swasta untuk mengembangkan pusat – pusat pendidikan dan pelatihan kepelautan berstandar internasional (International Maritim Organization / IMO) sehingga berdasarkan Inpres No.5 Tahun 2005 tersebut akan mampu memasok kebutuhan kapal dunia sejajar dengan Korea : Apalagi Departemen Perindustrian (DEPERIN) telah menerapkan setiap pembangunan kapal yang menggunakan APBN wajib dilakukan di galangan kapal nasional yang berdampak pada kebutuhan tenaga terampil di bidang pelayaran dan perkapalan akan semakin banyak dibutuhkan.

KESIMPULAN

Dari uraian tersebut di atas, kiranya dapat disimpulkan hal–hal sebagai berikut :

1. Sebagai Negara Maritim dengan dua pertiga wilayahnya merupakan lautan, sudah selayaknya apabila Indonesia menempatkan industry kelautan sebagai salah satu perintis pembangunan perekonomian.
2. Dengan melihat kondisi tersebut, hendaknya dapat di pandang sebagai peluang yang harus segera di tangkap dan dikelola secara komprehensif dari beberapa sektor.
3. Industri galangan kapal dan pelayaran merupakan industry padat karya yang mampu menciptakan lapangan kerja cukup besar dengan nilai tambah cukup tinggi sebagai investasi dengan tingkat produktifitas pekerja.
4. Memberi dukungan untuk pengembangan pelayaran rakyat antara lain fasilitas pendanaan untuk mengembangkan industry pelayaran nasional.
5. Di bidang keuangan, bekerjasama dengan bank dan APBN sesuai perpajakan yang berlaku
6. Di bidang Energi dan Sumber Daya Mineral memberikan jaminan persediaan BBM sesuai dengan trayek di jumlah hari layer kepada perusahaan pelayaran nasional.
7. Di bidang Pendidikan dan Latihan untuk mendorong pemerintah daerah dan swasta untuk mengembangkan pusat - pusat pendidikan dan pelatihan kepelautan berstandar internasional (Internasional Maritim Organization/ IMO)

DAFTAR PUSTAKA

Fariz Hariyono. General Manager , PT Pelabuhan III , Tanjung Intan, Cilacap, 2016

"Hukum Perkapalan/ Maritim", (2003). Lembaga Pendidikan Kepelautan Antares Semarang.

Inpres No.5 (2005), *"Pemberdayaan Pelayaran Nasional"*

Koran *Suara Merdeka*, 15 Pebruari 2005

Majalah *Maritim* No.556 Edisi 30 Juni - 06 Juli 2009

Materi Pemutakhiran, Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang Tahun 2001

Rochim Abduil, (2005). *" Panduan Seminar Kontribusi Industri Pelayaran Nasional"*

SCTW 95, Politeknik Ilmu Pelayaran/ PIP Semarang, 2007

Subekti K, dan Sudibio, ER, (cetakan 19,1996), *" Kitab Undang - Undang Hukum Dagang"*, Pradnya Paramita, Jakarta.