



UNIVERSITAS INDONESIA

**AKSELERASI PEMBERDAYAAN INDUSTRI PERKAPALAN
NASIONAL DAN LEPAS PANTAI INDONESIA DALAM
RANGKA IMPLEMENTASI AZAS CABOTAGE
DI INDONESIA**

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana teknik

**ANDRI REZEKI
0405080033**

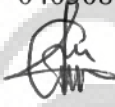
**FAKULTAS TEKNIK
PROGRAM STUDI TEKNIK PERKAPALAN
DEPOK
JUNI 2010**

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri,
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
telah saya nyatakan dengan benar.

Nama : Andri Rezeki

NPM : 0405080033

Tanda Tangan : 

Tanggal : 28 Juni 2010

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :
Nama : Andri Rezeki
NPM : 0405080033
Program Studi : Teknik Perkapalan
Judul Skripsi : Akselerasi Pemberdayaan Industri Perkapalan Nasional dan Lepas Pantai Indonesia Dalam Rangka Implementasi Azas Cabotage Di Indonesia

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik pada Program Studi Teknik Perkapalan, Fakultas Teknik, Universitas Indonesia.

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Dr.Ir.Sunaryo,Ph.D

Penguji : Ir.Hadi T. Wibowo

Penguji : Ir. M.A. Talahatu

Penguji : Dr.Ir. Mukti Wibowo

Ditetapkan di : Fakultas Teknik Universitas Indonesia,Depok
Tanggal : 28 Juni 2010

UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur saya panjatkan kepada Allah Yang Maha Kuasa, karena atas berkat dan rahmat-Nya, saya dapat menyelesaikan skripsi ini. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Teknik Jurusan Teknik Mesin Program Studi Teknik Perkapalan pada Fakultas Teknik Universitas Indonesia. Saya menyadari bahwa, tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan skripsi ini, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu, saya mengucapkan terima kasih kepada:

- (1) Dr.Ir. Sunaryo, Ph.D, selaku dosen pembimbing yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk mengarahkan saya dalam penyusunan skripsi ini;
- (2) Bapak Harsusanto (Ketua Umum DPP IPERINDO), yang telah banyak membimbing serta membantu dalam usaha memperoleh data yang saya perlukan;
- (3) Bapak Jhonson W.Sutjibto (Ketua Umum DPP INSA) yang telah membantu data-data perusahaan pelayaran anggota INSA.
- (4) Orang tua, terutama papa, dan keluarga saya yang telah memberikan bantuan dukungan material dan moral;
- (5) Sahabat yang telah banyak membantu saya dalam menyelesaikan skripsi ini, terutama kepada Idris Hadi Sikumbang yang telah memberikan inspirasi dan memberi arahan mulai semenjak perkuliahan hingga skripsi ini saya susun;
- (6) Fany Dayang Sary yang senantiasa memberikan waktu dan tenaga demi kelancaran penyusunan skripsi ini.

Akhir kata, saya berharap Allah Yang Maha Kuasa berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu. Semoga skripsi ini membawa manfaat bagi pengembangan ilmu.

Depok, 28 Juni 2010

Andri Rezeki

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Andri Rezeki
NPM : 0405080033
Program Studi : Teknik Perkapalan
Departemen : Teknik Mesin
Fakultas : Teknik
Jenis karya : Skripsi

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul :

Percepatan Pemberdayaan Industri Perkapalan Nasional Dalam Rangka Implementasi Azas Cabotage Di Indonesia

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok
Pada tanggal : 28 Juni 2010
Yang menyatakan



(Andri Rezeki)

SEKAPUR SIRIH KETUA UMUM IPERINDO

Pertama saya mengucapkan puji syukur kepada Allah SWT bahwa pada akhirnya saudara Andri mahasiswa Teknik Perkapalan Universitas Indonesia dapat menyelesaikan skripsinya yang berjudul “**Akselerasi Pemberdayaan Industri Perkapalan/Galangan Kapal Nasional dan Lepas Pantai Indonesia dalam Rangka Implementasi Azas Cabotage Di Indonesia**” dalam rangka memenuhi tugas akhirnya.

Judul yang dipilih saudara Andri sangatlah relevan dengan situasi dan kondisi kemaritiman saat ini di Indonesia, suatu situasi dimana industri kemaritiman belum mendapatkan porsi perhatian yang cukup layak dari semua pihak, suatu kondisi dimana industri kemaritiman berada dalam kondisi ‘*alert*’. Suatu situasi dan kondisi yang apabila tidak cepat-cepat di ‘*rescue*’ akan berpengaruh terhadap masa depan bangsa dan negara, khususnya berhubungan dengan kemandirian nasional.

Berdasarkan data-data yang didapat saudara Andri membuat kajian/analisa yang cukup tajam, sementara berdasarkan hasil seminar INCAFO 2010 juga sangat melengkapi skripsi ini. Skripsi ini layak dibaca oleh para ‘*stake holder*’ industri kemaritiman sebagai dasar pemahaman untuk dapat membuat keputusan maupun kebijakan yang dirasa perlu, misalnya masalah perpajakan, pendanaan dsb.

IPERINDO sebagai satu-satunya asosiasi ikatan perusahaan industri kapal dan lepas pantai indonesia yang diakui KADIN, Departemen Perindustrian maupun institusi/departemen lainnya sangat mendukung serta mendorong setiap usaha maupun itikad dari setiap insan bangsa maupun institusi lainnya untuk memajukan industri kemaritiman nasional.

Pada akhirnya saya berharap timbul Andri – Andri lainnya yang menaruh perhatian besar serta ikut berusaha memajukan industri kemaritiman lewat karya-karya yang ilmiah profesional serta didukung data yang akurat demi tumbuh dan berkembangnya industri kemaritiman nasional.

VIVAT MARITIM !

Harsusanto
Ketua Umum IPERINDO

ABSTRAK

Nama : Andri Rezeki
Program Studi : Teknik Perkapalan
Judul : Akselerasi Pemberdayaan Industri Perkapalan Nasional dan Lepas Pantai Indonesia dalam Rangka Implementasi Azas Cabotage Di Indonesia

Skripsi ini membahas tentang upaya analisis terhadap kemampuan, kapasitas, dan jumlah industri perkapalan/galangan kapal di Indonesia yang memiliki ketentuan/standar dalam pembangunan kapal baru maupun reparasi yang berkaitan dengan kebijakan pemerintah, yang pada akhirnya dapat ditentukan industri perkapalan/galangan kapal nasional mampu atau tidak guna memenuhi permintaan pembangunan kapal baru maupun kegiatan reparasi terkait dengan penerapan azas cabotage sejak maret 2005 hingga maret 2010 (pasca dikeluarkannya INPRES No.5 Tahun 2005) di Indonesia. Penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan desain deskriptif. Hasil penelitian menyarankan bahwa pemerintah perlu menerapkan suatu kebijakan maritim khusus terkait dengan industri perkapalan/galangan kapal nasional dengan melibatkan *stakeholder* kemaritiman terkait yang berkompeten dibidang masing-masing; perlu disesuaikan antara kebijakan sektoral perpajakan dengan program pemerintah membangun sektor perkapalan.

Kata kunci:

Pemberdayaan, industri perkapalan, kebijakan maritim, azas cabotage, *stakeholder*

ABSTRACT

Name : Andri Rezeki
Study Program: Technical Ship
Title : Acceleration Development of Indonesia National
Shipbuilding Industry in Conjunction with the
Implementation of Cabotage Policy in Indonesia

This script discusses the effort to an analysis of the capability, capacity, and the amount of the shipping industry / shipyard in Indonesia, which have provisions / standards for new ship construction and repair relating to government policies, which can ultimately be determined shipbuilding industry / national shipyards capable or not to meet the demand for new ship construction and repair activities associated with implementation of the principle of cabotage since March 2005 until March 2010 (post issuance of Presidential Instruction No. 5 / 2005) in Indonesia. This study is a descriptive qualitative research design. The results suggest that the government needs to implement a development policy specifically related to maritime shipping industry / national shipyard by involving relevant stakeholders of the competent maritime field respectively; need to be adjusted between the sectoral policies of taxation by a government program to build the shipping sector.

Keywords:

Empowerment, the shipping industry, maritime policy, the principle of cabotage, stakeholders

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
UCAPAN TERIMA KASIH.....	iv
HALAMAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH.....	v
SEKAPUR SIRIH KETUA UMUM IPERINDO.....	vi
ABSTRAK	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
1. PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Perumusan Masalah	6
1.3. Ruang Lingkup Masalah	7
1.4. Tujuan Penelitian	7
1.5. Sistematika Penulisan	7
2. KERANGKA KONSEPTUAL	9
2.1. Kerangka Pemikiran	9
2.1.1. Peranan Industri Perkapalan di Indonesia	9
2.1.2. Industri Pendukung (<i>Supporting Industry</i>)	10
2.1.2.1. Kelompok Industri Hulu	10
2.1.2.2. Kelompok Industri Antara	11
2.1.2.3. Kelompok Industri Hilir	11
2.1.3. Produksi Kapal Di Industri Galangan Kapal.	11
2.1.4. Kegiatan Pemeliharaan Kapal	13
2.1.5. Pola Investasi Pembiayaan Galangan Kapal Nasional	17
2.2. Pola Pikir Penelitian	18
3. METODE PENELITIAN	20
3.1. Tipe Penelitian	20
3.2. Pendekatan Penelitian	20
3.3. Data Penelitian	21
3.4. Analisis Data	21
3.5. Rencana Pelaksanaan Penelitian	23
3.5.1. Tahapan Pelaksanaan Penelitian	23
3.5.2. Sumber-sumber Data	24
4. DATA DAN INFORMASI	25
4.1. Gambaran Kondisi dan Potensi Industri Perkapalan Nasional dan Lepas Pantai Indonesia	25
4.1.1. Kondisi Industri Perkapalan/Galangan Kapal Di Indonesia.....	25
4.1.2. Kemampuan Produksi	28
4.1.3. Potensi dan Kapasitas Industri Galangan Kapal Nasional.....	32
4.1.3.1. Potensi Galangan Kapal Nasional	32
4.1.3.2. Kapasitas Industri Galangan Kapal Nasional	33
4.1.3.3. Target Sasaran Volume Produksi Kapal di Galangan Nasional	34
4.1.4. Kegiatan/Operasional Industri Galangan Kapal Di Indonesia.....	35
4.1.5. Permasalahan Industri Galangan Kapal Nasional.....	37

4.2. Kondisi Perusahaan Pelayaran Nasional.....	42
4.3. Lingkup Penerapan Instruksi Presiden No.5 Tahun 2005.....	44
4.3.1. Terkait dengan Kondisi Industri Perkapalan Nasional.	44
4.3.2. Terkait dengan Kondisi Industri Pelayaran Setelah 5 Tahun Penerapan Azas Cabotage (2005-2010)	60
4.3.3. Terkait dengan kebijakan sektoral perbankan dan perpajakan ...	60
5. ANALISIS DATA PENELITIAN	62
5.1. Model Analisis Implementasi	62
5.2. Analisis Kondisi Armada Kapal Niaga Nasional	65
5.3. Analisis Kondisi dan Potensi Galangan Kapal Nasional.....	71
5.3.1. Analisis Jumlah dan Kapasitas Terpasang Galangan Nasional..	73
5.3.2. Analisis Kemampuan Produksi Galangan Nasional.....	74
5.4. Analisis Ketersediaan Kapasitas dan Fasilitas Guna Memenuhi Kebutuhan <i>Repairing/Maintenance</i>	75
5.6. Analisis SWOT	79
5.6.1. Analisis Faktor Pendukung Percepatan Pemberdayaan Galangan Kapal Nasional dan Lepas Pantai Indonesia.	79
5.6.2. Analisis Faktor Penghambat Percepatan Pemberdayaan Galangan Kapal Nasional.	82
5.6.3. Analisis Kekuatan dan Kelemahan yang Dihadapi Galangan Kapal Terkait dengan Percepatan Pemenuhan Kapasitas Galangan Kapal.	83
5.6.4. Analisis Peluang dan Ancaman yang Dihadapi Galangan Kapal Terkait dengan Percepatan Pemenuhan Kapasitas Galangan Kapal.....	85
5.6.5. Strategi Percepatan Pemenuhan Ketersediaan Kapasitas Galangan Kapal Nasional.....	86
6. KESIMPULAN	87
6.1. Kesimpulan	87
6.2. Saran	87

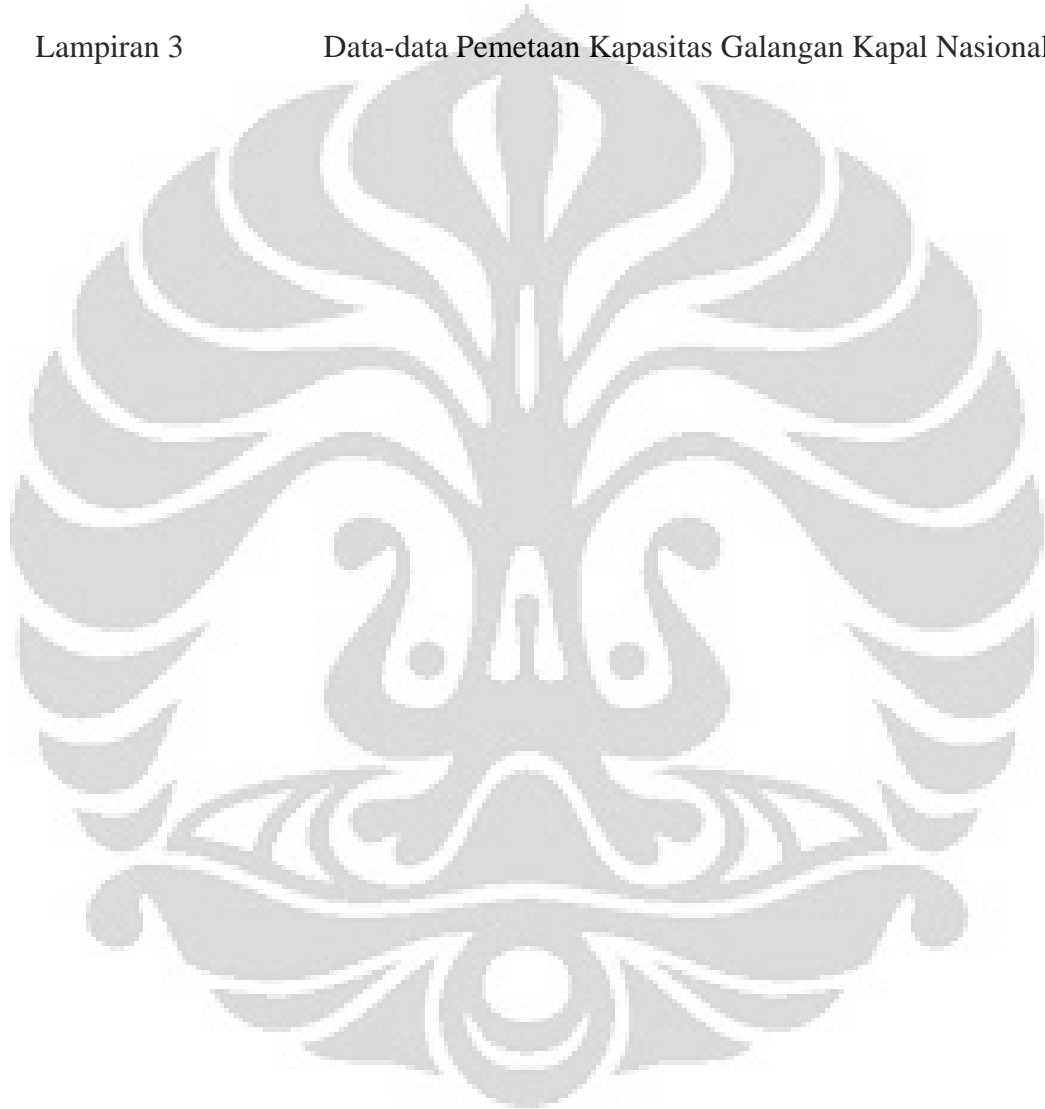
DAFTAR PUSTAKA
LAMPIRAN

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Roadmap Pelaksanaan Asas Cabotage Berdasarkan Komoditi.....	2
Gambar 2.1 Perbaikan kapal di galangan kapal PT. PAL Indonesia.....	12
Gambar 2.2 Bagan Tahapan Pembuatan kapal.....	13
Gambar 2.3 Diagram survey periodik dalam rangka mempertahankan kelas.....	16
Gambar 3.1 Tahapan proses penelitian.....	22
Gambar 4.1 Aktivitas di Galangan Kapal Nasional kegiatan perbaikan, b. Kegiatan pembuatan bangunan lepas pantai.offshore, c. Kegiatan pembangunan kapal baru	25
Gambar 4.2 Kapal Curah 50.000 DWT Buatan PT. PAL Indonesia; Ownership : Lauterjung-Jerman dan Geden Line-Turki.....	33
Gambar 4.3 Grafik Sasaran Produksi Pembangunan Kapal Dalam Negeri 2010-202.....	35
Gambar 4.4 Rincian Aktivitas Pembangunan Kapal Baru.....	36
Gambar 4.5 Persebaran Galangan Kapal Dalam Negeri.....	39
Gambar 5.1 Tahapan proses pembuatan kebijakan.....	62
Gambar 5.2 Bagan alur analisis kondisi armada kapal niaga nasional terkait jenis, batas umur dan kapasitas ruang muat kapal terhadap aktivitas galangan kapal.....	65
Gambar 5.3 Bagan alur analisis terhadap kondisi dan potensi galangan kapal nasional.....	71
Gambar 5.4 Grafik penambahan jumlah GT total armada kapal nasional (Maret 2005 – Maret 2010)	76
Gambar 5.5 Jalur lalu lintas laut melalui Indonesia	79
Gambar 5.6 Bagan keterkaitan industri perkapalan, industri pendukung, dan industri pelayaran sebagai owner	84

LAMPIRAN

- Lampiran 1 Deklarasi Ketua Umum IPERINDO
- Lampiran 2 Pengalaman Pembuatan Kapal Galangan Kapal Nasional
- Lampiran 3 Data-data Pemetaan Kapasitas Galangan Kapal Nasional



BAB 1 PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pada beberapa tahun belakangan ini, setelah azas cabotage diterapkan, diyakini terjadi peningkatan pergantian bendera kapal di Indonesia, karena kapal-kapal yang berlayar di perairan nasional harus berbendera Indonesia. Dengan adanya keharusan bahwa kapal yang berlayar di Indonesia memakai bendera Indonesia, semestinya kapal yang berlayar di perairan nasional harus buatan dalam negeri. Peningkatan pergantian bendera yang dilakukan oleh perusahaan pelayaran nasional terjadi secara signifikan, merupakan bukti konkret penerapan azas cabotage berjalan dengan baik, sebagaimana dapat dilihat pada table 1.1. Kapal-kapal yang diganti benderanya tersebut adalah kapal-kapal yang disewa dari perusahaan penyewaan kapal dan kapal yang telah dimiliki dengan membeli kapal bekas/bangunan baru dari perusahaan perkapalan nasional atau luar negeri.

Tabel 1.1

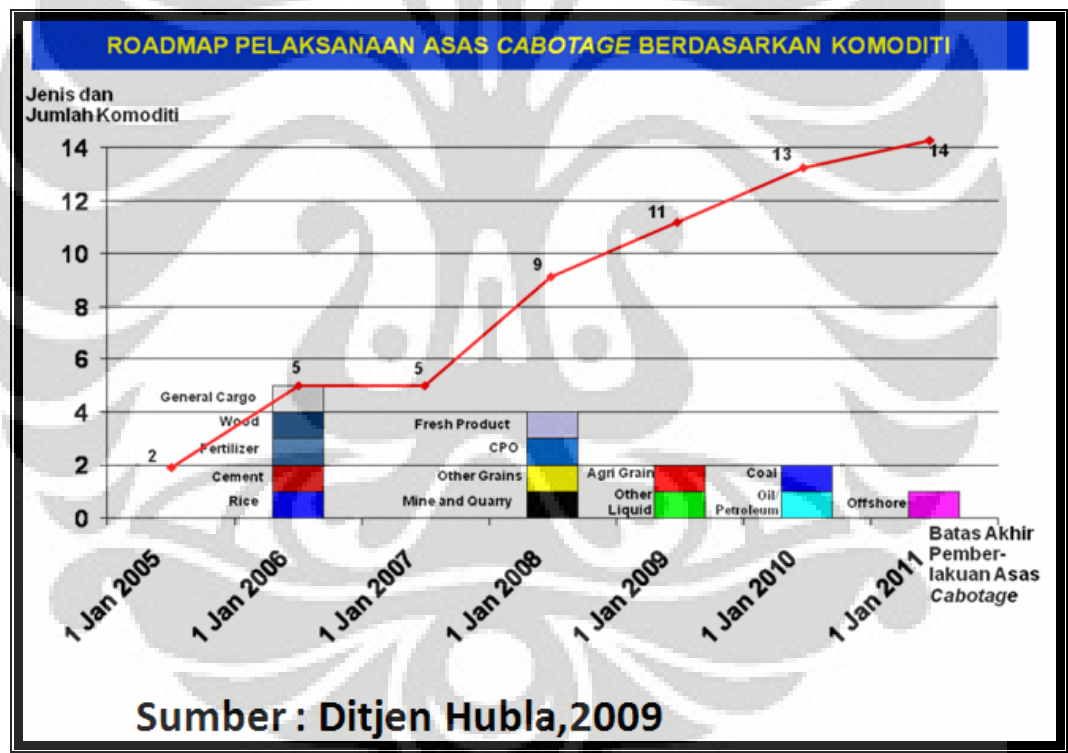
Jumlah peningkatan penggantian bendera armada niaga nasional per komoditi (2005-2010) dari bendera asing ke Bendera Indonesia

No	Komoditi	Pangsa Muatan (%) 2003		Pangsa Muatan (%) 2005		Pangsa Muatan (%) 2006		Pangsa Muatan (%) 2007		Pangsa Muatan (%) 2009		Pangsa Muatan (%) 2010	
		Kapal Indonesia	Kapal Asing	Kapal Indonesia	Kapal Asing	Kapal Indonesia	Kapal Asing	Kapal Indonesia	Kapal Asing	Kapal Indonesia	Kapal Asing	Kapal Indonesia	Kapal Asing
1	<i>Oil/Petroleum</i>	39	61	40	60	58	42	60	40	90	10	100	0
2	<i>General Cargo</i>	64	36	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0
3	<i>Coal</i>	40	60	60	40	60	40	75	25	95	5	100	0
4	<i>Wood</i>	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0
5	<i>Fertilizer</i>	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0
6	<i>Cement</i>	48	52	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0
7	<i>CPO</i>	62	38	80	20	80	20	100	0	100	0	100	0
8	<i>Rice</i>	48	52	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0
9	<i>Mine and Quarry</i>	23	77	40	60	40	60	100	0	100	0	100	0
10	<i>Other grains</i>	66	34	70	30	70	30	100	0	100	0	100	0

No	Komoditi	Pangsa Muatan (%) 2003		Pangsa Muatan (%) 2005		Pangsa Muatan (%) 2006		Pangsa Muatan (%) 2007		Pangsa Muatan (%) 2009		Pangsa Muatan (%) 2010	
		Kapal Indonesia	Kapal Asing	Kapal Indonesia	Kapal Asing	Kapal Indonesia	Kapal Asing	Kapal Indonesia	Kapal Asing	Kapal Indonesia	Kapal Asing	Kapal Indonesia	Kapal Asing
11	<i>Other liquid</i>	34	66	40	60	55	45	65	35	100	0	100	0
12	<i>Agri grain</i>	62	38	70	30	70	30	80	20	100	0	100	0
13	<i>Fresh product</i>	93	7	95	5	95	5	100	0	100	0	100	0
	Komoditi	2		5		6		9		11		13	

Sumber : Departemen Perhubungan, Ditjen Hubla,2010

Adapun pelaksanaan azas cabotage yang telah berlangsung semenjak dikeluarkannya INPRES No.5 Tahun 2005 pada tanggal 28 Maret 2005, dijalankan sesuai roadmap sebagaimana ditampilkan pada gambar dibawah ini.



Gambar 1.1 Roadmap Pelaksanaan Azas Cabotage Berdasarkan Komoditi

Sumber : Departemen Perhubungan, Ditjen Hubla, 2009

Dari table 1.1 terlihat bahwa semenjak dikeluarkannya INPRES No 5 tahun 2005, jumlah kapal berbendera Indonesia yang terbagi berdasarkan komoditi yang diangkut, sesuai roadmap pada gambar 1.1, mengalami

peningkatan dari tahun ke tahun. Komoditas itu, yakni barang umum/general cargo, kayu dan olahan primer, pupuk, semen, beras, biji-bijian hasil pertanian, batu bara, minyak kelapa sawit, bahan galian tambang logam dan nonlogam, muatan cair dan bahan kimia, produk pertanian, serta minyak dan gas bumi. Komoditi-komoditi ini berjumlah 14 termasuk komoditi untuk keperluan offshore dengan target pencapaian hingga tahun 2011.

Terjadinya penggantian bendera kapal-kapal yang berlayar di Indonesia yang akan semakin banyak untuk dialihkan ke Bendera Indonesia akan menimbulkan beberapa kemungkinan, yaitu diantaranya: penggantian kapal-kapal yang telah tua yang berusia diatas 25 tahun, dan perbaikan kapal-kapal yang mengalami kerusakan, serta yang akan selalu menjadi rutinitas terkait peraturan klasifikasi yakni *docking* sesuai jadwal yang telah ditentukan.

Semakin banyaknya kapal yang berganti bendera yang melayani angkutan dalam negeri secara *automatic* mengakibatkan lonjakan kebutuhan terhadap pelayanan galangan kapal, dimana kapal-kapal tersebut tiap tahun akan naik dok atau perbaikan, bahkan pengusaha pelayaran memesan pembuatan kapal baru, dan ini akan mempengaruhi pendapatan yang dihasilkan oleh galangan kapal dalam negeri. Selain itu juga menyerap tenaga kerja skala besar, penguasaan teknologi, menambah devisa dan sebagainya.

Namun, salah satu stakeholder kemaritiman terkait, yakni galangan kapal nasional belum jelas apakah memiliki kemampuan yang cukup untuk memenuhi kebutuhan armada nasional tersebut, atautkah memang peran serta pemerintah selama ini masih dinilai lamban dalam dukungannya terhadap industri kemaritiman khususnya galangan nasional.

Disamping itu, kondisi galangan kapal dalam negeri akan dipengaruhi pula oleh dunia internasional yang semakin meningkat dengan adanya perubahan yang mempunyai dampak langsung terhadap dunia kemaritiman. Diantaranya timbul berbagai kesepakatan internasional dan regional yang menghilangkan hambatan perdagangan antar negara, seperti dimulainya ACFTA 2010 (*ASEAN China Free Trade Agreement 2010*). Kesepakatan tersebut merupakan kehendak masyarakat umum dunia terhadap keterbukaan. Keterbukaan yang pada akhirnya menuntut

diberlakukannya kebebasan pasar di hampir semua negara. Dampak lainnya adalah globalisasi, ini seolah-olah mengakibatkan semakin sempitnya jarak-jarak di lautan dan mengaburkan batas-batas suatu negara dengan negara lainnya.

Kondisi tersebut akan memberikan tantangan kepada bangsa Indonesia khususnya perusahaan perkapalan untuk melakukan penataan galangan yang tepat dan cepat dan didukung oleh *stake holder* industri kemaritiman nasional lainnya, sehingga mampu meningkatkan pelayanannya dalam memenuhi kebutuhan armada laut terutama kebutuhan kapal dalam negeri (domestik), yang selama ini masih belum optimal dan masih kurang dipercaya.

Tantangan yang akan dihadapi galangan kapal dalam negeri di kawasan Asia Tenggara yaitu persaingan dengan galangan kapal Vietnam dan Philipina. Kedua negara ini merupakan negara yang terdaftar sebagai negara dengan produksi kapal lebih tinggi dibandingkan dengan Indonesia yang masih jauh tertinggal dari kedua negara itu di kawasan Asia Tenggara. Pada tahun 2007, Indonesia tercatat hanya mampu menampung pembangunan kapal baru dengan total kapasitas 586.000 GT, yaitu sekitar 136 unit kapal di seluruh galangan kapal Indonesia, dan tercatat pada table 1.2 bahwa galangan kapal Indonesia hanya berada pada urutan ke-21 dalam skala internasional.

Tabel 1.2

Produksi Galangan Kapal Skala Internasional Akhir Tahun 2007

No	Negara	Kuantitas Pemesanan	
		Volume	Jumlah
		(Juta GT)	(unit)
1	Korea Selatan	98.436	1.820
2	Cina	72.055	2.445
3	Jepang	61.845	1.406
4	Filipina	4.378	106
5	Jerman	4.220	196
6	Rumania	2.648	129
7	Vietnam	2.622	156
8	Taiwan	2.529	60
9	Italia	2.360	117

10	Polandia	2.231	120
11	Turki	2.177	319
12	Kroasia	1.986	65
13	Denmark	1.262	18
14	India	1.175	184
15	Spanyol	0.934	158
16	Finlandia	0.921	11
17	Belanda	0.841	282
18	Perancis	0.751	13
19	Rusia	0.740	89
20	Amerika Serikat	0.668	138
21	Indonesia	0.586	126
22	Ukraina	0.466	56

Sumber : Lloyd Register, Fairplay, Juni 2007,
Data diolah

Galangan kapal Vietnam, pada tahun 2007 tercatat mampu menampung pembangunan kapal baru dengan total kapasitas 2.622.000 GT, yaitu sekitar 156 unit kapal di seluruh galangan kapal Vietnam, dan tercatat pada table 1.2 bahwa galangan kapal Vietnam berada pada urutan ke-7 dalam skala internasional.

Sedangkan Filipina pada tahun 2007 tercatat mampu menampung pembangunan kapal baru dengan total kapasitas 4.378.000 GT, yaitu sekitar 106 unit kapal di seluruh galangan kapal Filipina, dan tercatat pada table 1.2 bahwa galangan kapal Filipina berada pada urutan ke-4 dalam skala internasional.

Untuk menjawab tantangan-tantangan di atas apabila tidak segera dilakukan pembenahan akan mengakibatkan pasar dalam negeri bahkan internasional tidak akan mampu dilayani dengan baik oleh galangan kapal dalam negeri, sehingga sudah selayaknyalah dilakukan kajian/analisis mendalam terhadap kondisi tersebut dengan mengupayakan pemberdayaan industri perkapalan dan lepas pantai nasional yang memadai.

1.2. Perumusan Masalah

Masalah yang akan dibahas dalam skripsi ini adalah faktor pendanaan untuk investasi dan modal kerja yang belum mendapat dukungan sepenuhnya dari stakeholder kemaritiman yakni Perbankan. Dengan adanya suku bunga yang masih cukup tinggi untuk industri perkapalan nasional, keharusan adanya collateral sebesar 135%-150%, dan pembiayaan sendiri (self finance) sebesar 35% dari harga kapal¹, sehingga masalah ini menjadi beban yang cukup memberatkan bagi galangan nasional.

Beberapa *point* yang sangat mempengaruhi jalannya perkembangan percepatan pemberdayaan industri perkapalan dan lepas pantai Indonesia, yakni:

1. Untuk industri pelayaran telah dibebaskan beban PPN 10% (PP nomor 38 tahun 2003), tetapi PPN bahan baku/komponen kapal untuk industri perkapalan tetap dikenakan biaya sehingga menjadi biaya bagi industri perkapalan dan akhirnya membuat tarif dok dan produksi kapal menjadi tidak kompetitif.
2. Ketergantungan impor komponen yang masih tinggi.
Sangat disayangkan kebutuhan mesin-mesin kapal + pompa-pompa + alat-alat navigasi dan elektronika yang sedemikian besar sehingga sampai sekarang tidak/belum mampu mengundang investasi domestik. Bukan saja karena penggunaan devisa untuk import semua komponen tersebut akan sangat besar tetapi kecepatan dan ketepatan delivery time pembangunan kapal-kapal baru dan perbaikan akan sangat terhambat (ketergantungan indonesia terhadap produk import)
3. Sewa tanah dan perairan untuk industri perkapalan di area pelabuhan sangat mahal dan sewaktu-waktu dapat digusur dengan alasan perluasan pelabuhan. Jelas hal ini tidak dapat menunjang pertumbuhan perusahaan industri kapal yang bersifat padat teknologi dan investasi, penyerapan tenaga kerja yang besar tetapi juga lamban dalam pengembalian modal. (adanya perbedaan tarif penyewaan tanah antara galangan kapal di Pulau Batam dan diluar Pulau

¹ Iperindo, dalam rangka nasional summit, 29-30 oktober 2009

Batam). Penataan pelabuhan perlu mempertimbangkan galangan kapal yang berlokasi di pelabuhan tersebut, dan apabila terpaksa perlu relokasi, diharapkan pemerintah menyiapkan infrastruktur lokasi yang diperuntukan galangan perkapalan.

4. Belum seluruh proyek pembangunan kapal yang dibiayai oleh Pemerintah (APBN/APBD), BUMN/BUMD termasuk Loan/KE diwajibkan dibangun oleh galangan perkapalan nasional.

1.3. Ruang Lingkup Masalah

Ruang lingkup masalah merupakan pembatasan masalah yang dipergunakan dalam penelitian, yang bertujuan agar penyelesaian masalah dapat terarah dan efektif. Batasan masalah dalam penelitian ini adalah kesiapan industri perkapalan/galangan kapal nasional dalam lingkup inpres nomor 5 tahun 2005 dan penerapan undang-undang nomor 17 tahun 2008.

1.4. Tujuan Penelitian

Penelitian ini dimaksudkan untuk mengkaji berbagai kondisi dan potensi yang mendukung dan menghalangi usaha percepatan pemberdayaan industri galangan kapal nasional dan lepas pantai Indonesia guna memenuhi kebutuhan dalam negeri maupun luar negeri dalam rangka menciptakan iklim usaha kemaritiman nasional dan berbagai potensi yang mengancam upaya implementasi upaya tersebut.

Tujuan penelitian ini adalah dihasilkannya suatu strategi pengembangan industri perkapalan nasional dalam rangka menghadapi lonjakan kebutuhan kapal dalam negeri terkait penerapan azas cabotage di Indonesia.

1.5. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan skripsi ini terdiri dari beberapa bab yang memuat beberapa sub-bab. Beberapa bab yang terdapat dalam skripsi ini adalah sebagai berikut :

Bab 1 PENDAHULUAN

Bab 1 merupakan penjelasan mengenai latar belakang masalah yang dihadapi oleh industri perkapalan nasional. Dalam bab ini dijelaskan bahwa masalah industri perkapalan nasional berada pada kondisi dan

situasi yang memungkinkan untuk bangkit dan menjadi ‘tuan’ di negeri sendiri. Selain itu juga dijelaskan mencakup lingkup pembahasan, tujuan masalah tersebut dibahas, serta sistematika penulisan.

Bab 2 KERANGKA KONSEPTUAL

Bab 2 merupakan pola pikir penelitian dan dasar-dasar teori yang menjadi landasan terhadap masalah yang akan dibahas dalam tulisan ini, yaitu mencakup urgensi masalah yang dibahas, prosedur pemesanan, proses produksi, pemeliharaan, serta pembiayaan kapal.

Bab 3 METODE PENELITIAN

Bab 3 membahas tentang tipe penelitian, pendekatan penelitian, sumber data, serta tatacara pengambilan data.

Bab 4 DATA DAN INFORMASI

Bab 4 merupakan data-data yang telah didapatkan dari berbagai sumber. Data-data tersebut akan menjadi bahan analisis untuk bab 5, yaitu data-data tentang kondisi dan potensi galangan kapal nasional, dan perkembangan jumlah kapal yang telah berbendera Indonesia.

Bab 5 ANALISIS DATA PENELITIAN

Bab 5 merupakan analisis terhadap data-data yang didapatkan. Dalam bab 5 mencakup analisis terhadap perkembangan jumlah kapal nasional dibandingkan dengan kapasitas dan fasilitas galangan kapal nasional, analisis *swot* (*strengths, weaknesses, opportunities, and threats*) terhadap kondisi dan potensi galangan kapal nasional terkait azas cabotage dalam perbaikan dan perawatan maupun pembangunan kapal baru. Selain itu, dalam analisis juga dikaitkan dengan *stakeholders* kemaritiman lainnya dengan menciptakan sebuah strategi sebagai solusi.

Bab 6 KESIMPULAN & SARAN

Bab 6 merupakan kesimpulan dari apa yang telah dianalisis dan saran yang dapat menjadi evaluasi terhadap penelitian ini.



BAB 2

KERANGKA KONSEPTUAL

2.1. Kerangka Pemikiran

2.1.1. Peranan Industri Perkapalan di Indonesia

Salah satu infrastruktur pembangunan nasional bagi negara kepulauan adalah sektor kemaritiman, yang akan menghasilkan devisa bagi suatu negara. Salah satu sektor kemaritiman yang paling strategis tersebut adalah industri perkapalan, dimana kapal-kapal yang berlayar di suatu negara sejatinya adalah buatan tangan putra-putri negeri tersebut.

Adapun urgensi tumbuh-kembangnya industri perkapalan di Indonesia adalah sebagai berikut :

- 1) Indonesia adalah negara kepulauan, yang secara *automatic* akan membutuhkan kapal untuk menunjang perekonomian negara.

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.

- 2) Adanya industri pelayaran di Indonesia.

Industri pelayaran akan membeli/menyewa kapal dari dalam atau luar negeri. Pembelian kapal dalam negeri tentu pembuatannya akan dilakukan di galangan kapal dalam negeri. Kemudian kapal-kapal yang dibeli atau disewa akan dilakukan survey berkala yang akan dilakukan oleh badan Klasifikasi, sehingga untuk melakukan survey adakalanya harus dilakukan

pada saat naik *dock* di galangan kapal tersebut. Survey ini, selayaknya dilakukan pula oleh Badan Klasifikasi Indonesia.

- 3) Adanya implementasi asas cabotage yang mengakibatkan naiknya jumlah armada nasional menjadi 9200-an kapal yang telah berbendera Indonesia (roadmap asas cabotage berdasarkan 13 komoditi), sehingga perlu disiapkan galangan kapal yang mampu melayani semua kapal-kapal yang dari sekian banyaknya itu, untuk dilakukan pemeliharaan atau repair bagian-bagian kapal yang mengalami kerusakan akibat kecelakaan-kecelakaan kapal yang terjadi dan tidak bisa dielakkan, sehingga perbaikan kapal dapat dilakukan di galangan.
- 4) Kebutuhan kapal di Indonesia tidak hanya sebatas pada industri pelayaran saja, tapi juga industri lepas pantai yang akan membutuhkan kapal untuk berbagai keperluan eksplorasi dan eksploitasi kegiatan pertambangan minyak bumi dan gas lepas pantai dan pertambangan lainnya, dimana berdasarkan target penerapan asas cabotage untuk tahun 2011 mulai diberlakukan terhadap komoditi tambahan, yakni kegiatan Offshore.
- 5) Selain untuk target kebutuhan tambahan, yakni offshore, lebih jauh dari itu Indonesia adalah negara kepulauan yang sejatinyalah membutuhkan banyak kapal untuk berbagai keperluan, terutama untuk menjaga kesatuan wilayah NKRI.
- 6) Industri perkapalan di Indonesia akan menjadi industri strategis dalam pembangunan ekonomi kemaritiman Indonesia. Karena industri perkapalan dalam negeri yang akan memenuhi kebutuhan kapal di Indonesia, dan kegiatan perawatan dan perbaikan kapal-kapal di seluruh tanah air.

2.1.2. Industri Pendukung (*Supporting Industry*)

Kelompok-kelompok industri yang tercakup sebagai industri yang mendukung industri perkapalan adalah sebagai berikut :

2.1.2.1. Kelompok Industri Hulu

Kelompok industri hulu adalah industri-industri yang menghasilkan produk-produk utama yang dibutuhkan oleh industri perkapalan, yang mana produk-produk tersebut adalah *Ferro/Baja*, *Non Ferro* yaitu aluminium dan

kuningan, *Fibre glass*, kayu, karet, plastik, kaca, tekstil, *marine paint*, *welding electrode* dan *cathodic Protection*.

2.1.2.2. Kelompok Industri Antara

Kelompok industri antara yang dibutuhkan oleh industri perkapalan adalah industri komponen kapal yang terdiri dari mesin penggerak, mesin geladak, electrical machineries, peralatan navigasi dan telekomunikasi dan peralatan lainnya.

Kelompok industri ini merupakan pembinaan dari sektor industri lainnya yang membutuhkan kerjasama untuk pengembangan industri komponen, dan diharapkan pengembangan industri komponen kapal dapat dilaksanakan secara terintegrasi dengan sektor industri lainnya seperti : industri elektronik, industri telematika dan industri alat transportasi darat dan kedirgantaraan dalam rangka pemanfaatan utilitas dan diversifikasi produk.

2.1.2.3. Kelompok Industri Hilir

Industri Hilir merupakan industri yang banyak membutuhkan dukungan dari industri hulu dan industri antara. Industri hilir tidak akan berjalan dengan baik apabila industri hulu dan industri antara tidak bergerak dengan lancar. Maka selayaknyalah industri hilir menjadi kuat apabila industri hulu dan industri antara digerakkan sejalan dengan industri hilir, karena antara industri hulu dan industri hilir akan ada simbiosis mutualisme (hubungan saling menguntungkan). Industri Perkapalan yang didalamnya termasuk industri Bangunan Lepas Pantai (BLP)/Offshore merupakan kelompok industri hilir.

2.1.3. Produksi Kapal Di Industri Galangan Kapal.

Industri galangan kapal adalah industri yang padat modal dan padat karya. Galangan kapal adalah suatu bangunan atau tempat yang terletak di tepi laut atau sungai yang berfungsi sebagai tempat untuk membangun kapal dan alat-alat apung lainnya atau untuk merepasinya (Soekarsono,1990). Galangan kapal secara umum terbagi atas 2 jenis yaitu:

- Galangan kapal yang hanya melakukan kegiatan perbaikan kapal.
- Galangan kapal yang melakukan kegiatan perbaikan dan pembangunan kapal.

Galangan kapal yang melakukan kegiatan perbaikan dan pembangunan kapal mempunyai areal daratan dan perairan relatif lebih luas dibandingkan dengan jenis galangan yang hanya melakukan kegiatan perbaikan kapal.

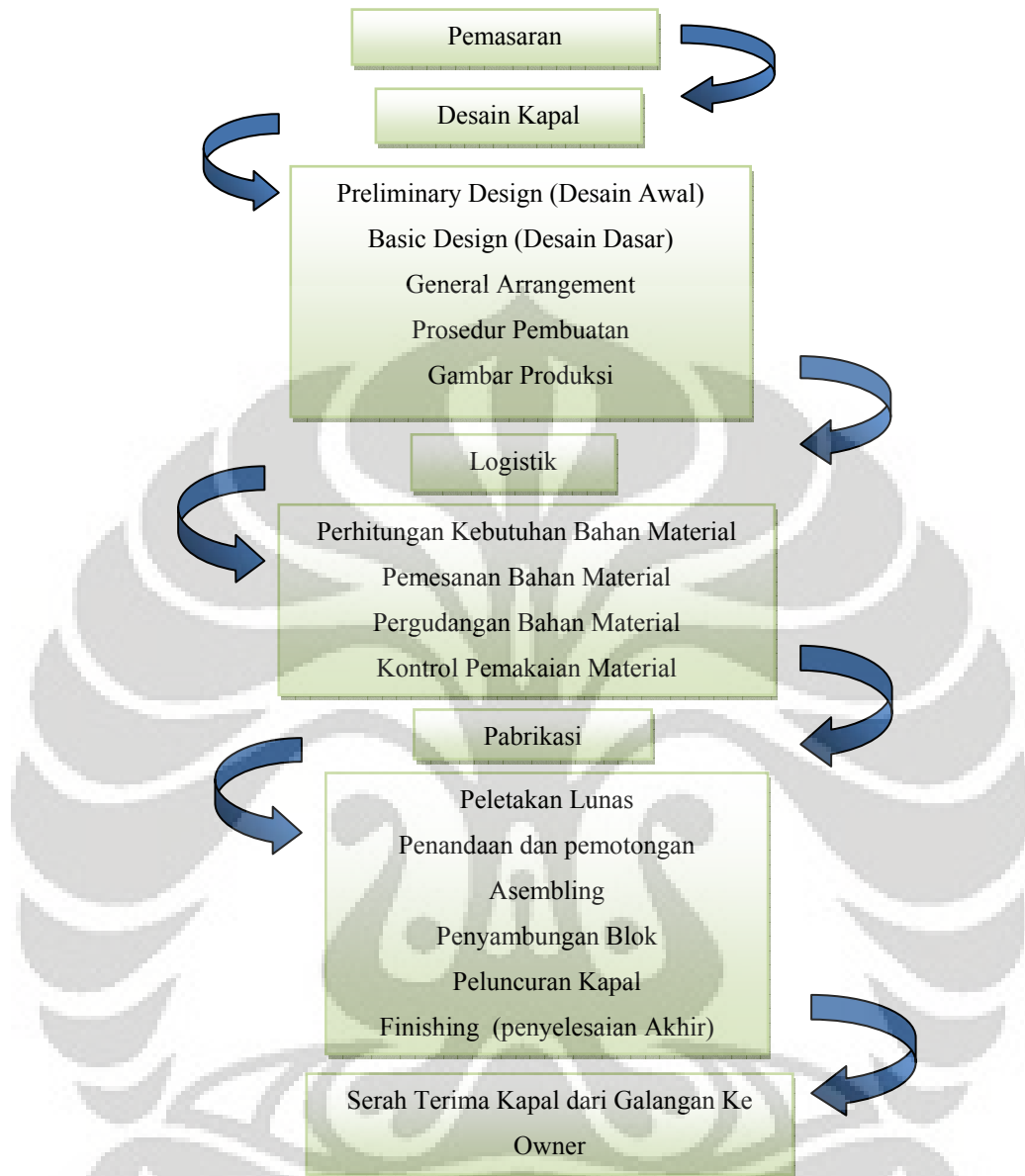


Gambar 2.1 Perbaikan kapal di galangan kapal PT. PAL Indonesia

Sumber : Departemen Perindustrian, Ditjen IATT

Pembangunan kapal baru dimulai dari aktivitas **pemasaran**. Bagian pemasaran galangan melakukan usaha untuk mencari konsumen yang akan memesan bangunan kapal baru kepada galangan tersebut, seperti melalui tender. Sebagai input dalam aktivitas ini adalah dokumen proposal kepada calon pemesan. Output dari pemasaran adalah pesanan kapal yang memuat jenis, ukuran dan spesifikasi khusus yang diinginkan oleh pemesan. Spesifikasi ini menjadi input bagi proses desain yang akan menghasilkan dokumen desain. Dokumen desain akan menjadi input bagi aktivitas logistik yang berfungsi menyediakan material dan komponen yang diperlukan sesuai dengan dokumen desain. Material dan komponen menjadi input bagi aktivitas pabrikasi yang akhirnya menghasilkan kapal. Kapal adalah input bagi aktivitas penyerahan selanjutnya menyerahkan kapal kepada pihak pemesan (owner).

Penjelasan diatas dapat digambarkan dalam tahapan sebagai berikut



Gambar 2.2 Bagan Tahapan Pembuatan kapal

2.1.4. Kegiatan Pemeliharaan Kapal

Pelaksanaan pemeliharaan kapal dan atau *repairing* sebenarnya merupakan kegiatan yang dilaksanakan oleh galangan dan harus dilakukan oleh pemilik kapal dalam rangka mempertahankan kelaiklautan kapal tersebut.

Adapun pelaksanaan pemeliharaan ini, dilakukan terlebih dahulu survey terhadap kapal tersebut, baik yang dilakukan oleh galangan maupun oleh surveyor dari Badan klasifikasi apabila kapal tersebut dikelaskan. Sehingga apabila

surveyor telah berhasil menemukan setiap bagian-bagian yang disurvei dikapal, apakah kondisinya baik atau tidak, maka setelah itu barulah galangan menindaklanjuti.

Kapal yang dikelaskan di Badan klasifikasi harus melaksanakan survey mempertahankan kelas sesuai waktu yang ditentukan. Survey periodik dan survey khusus untuk lambung, instalasi mesin dan instalasi listrik, dan setiap perlengkapan khusus yang dikelaskan harus dilaksanakan dalam rangka mempertahankan kelas.

Ketentuan umum survey mempertahankan kelas sebagai berikut :

- ❖ Surveyor harus diberikan kebebasan setiap saat untuk naik ke kapal dan atau memasuki bengkel, untuk dapat melaksanakan tugasnya.
- ❖ Semua bagian yang akan disurvei harus dalam keadaan bebas, bersih dan harus dalam keadaan bebas dari gas, bila dianggap perlu oleh surveyor.
- ❖ Sertifikat kelas dan data lainnya yang berkaitan dengan klasifikasi harus ditunjukkan kepada surveyor.
- ❖ Badan Klasifikasi berhak untuk memperluas lingkup survey dan atau pemeriksaan karena alasan tertentu.
- ❖ Catatan dari setiap survey, termasuk persyaratan khusus untuk mempertahankan kelas akan dicatat pada sertifikat klasifikasi terkait.

Adapun jenis-jenis survey terhadap kapal yang terdaftar di badan kelas adalah sebagai berikut :

SS (Survey Pembaruan Kelas)

Survey pembaruan kelas untuk lambung, instalasi mesin termasuk instalasi listrik dan perlengkapan khusus yang dikelaskan harus dilaksanakan pada akhir periode kelas. Pembaruan kelas untuk lambung dinomori dalam urutan I, II, III dan seterusnya. Pembaruan kelas IV dan seterusnya disamakan dengan Pembaruan kelas III.

Annual Survey (Survey Tahunan)

Survey tahunan dilaksanakan untuk lambung, instalasi mesin termasuk instalasi listrik dan perlengkapan khusus yang dikelaskan harus dilaksanakan pada selang waktu 12 bulan, terhitung dari tanggal dimulai periode kelas seperti yang tercantum dalam sertifikat kelas. Survey bisa dilaksanakan dalam jendela

waktu \pm 3 bulan dihitung dari hari terakhir dari bulan kalender dimana periode kelas yang sedang berjalan akan genap berumur satu tahun. Untuk kapal dengan akomodasi lebih dari 12 penumpang survey tahunan harus dilaksanakan tidak lebih lambat dari tanggal jatuh temponya.

Intermediet Survey (Survey Antara)

Survey antara adalah survey tahunan yang diperluas. Jatuh tempo survey antara secara nominal pada tahunan kedua atau tahunan ketiga sejak selesai survey Penerimaan/Pembaruan kelas.

Docking Survey (Survey Penedokan)

Survey penedokan dilaksanakan sebagai pemeriksaan berkala terhadap kondisi lambung dibawah air, bukaan dan perlengkapan penutupan pada pelat kulit yang berhubungan dengan instalasi mesin dan komponen bagian luar dari sistem penggerak dan kemudi.

Kapal dengan tanda kelas A100 harus menjalani survey penedokan 2 kali dalam satu periode kelas 5 tahun, yaitu :

- ❖ Survey penedokan yang pertama dilaksanakan pada survey tahunan ke-2 atau paling lambat survey tahunan ke-3. Selang waktu maksimum antara survey penedokan yang berurutan tidak boleh lebih dari 36 bulan.
- ❖ Survey penedokan berikutnya harus dilaksanakan paling lambat setelah 24 bulan.

Kapal dengan tanda kelas A90 harus menjalani survey penedokan pada selang waktu 18 bulan. Adapun untuk kapal dengan akomodasi untuk lebih dari 12 penumpang harus menjalani survey penedokan pada selang waktu 1 tahun.

Periodic Survey (Survey pencabutan poros baling- baling)

Poros baling - baling ditentukan periode pencabutannya seperti yang tercantum pada sertifikat klasifikasi mesin. Poros baling - baling harus dicabut untuk pemeriksaan kondisi poros dari keausan / bengkok / kerusakan lainnya. Pelaksanaan pencabutan poros biasanya dilakukan bersamaan dengan survey penedokan.

Selain survey periodik, terdapat pula jenis survey khusus yang bisa berupa :

- ❖ **Survey kerusakan dan perbaikan.**

Survey kerusakan dan survey perbaikan berlaku bila lambung kapal, instalasi mesin dan listrik dan perlengkapan khusus yang dikelaskan mengalami kerusakan yang mungkin mempengaruhi berlakunya kelas, atau apabila kerusakan diperkirakan dapat mengakibatkan kecelakaan atau kejadian lain.

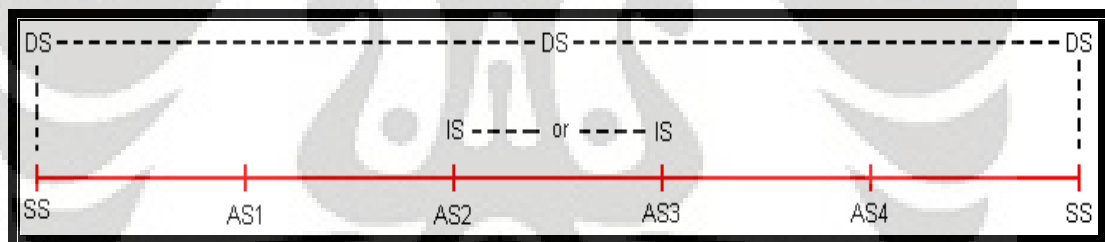
❖ **Survey perombakan.**

Dalam hal perombakan lambung atau mesin kapal, survey harus dilaksanakan sesuai dengan data terkait yang telah disetujui, sama halnya dengan bangunan baru.

❖ **Survey khusus.**

Badan Klasifikasi berhak mensyaratkan pelaksanaan Surve khusus diluar dari survey berkala yang ada. Survey tersebut diperlukan untuk pemeriksaan kondisi teknis kapal dan dipahami merupakan bagian dari Sistem Jaminan Mutu suatu Badan Klasifikasi.

Berikut ini adalah diagram survey periodik dalam rangka mempertahankan kelas



Gambar 2.3 Diagram survey periodik dalam rangka mempertahankan kelas

Sumber : Biro Klasifikasi Indonesia, Anggota IPERINDO

2.1.5. Pola Investasi Pembiayaan Galangan Kapal Nasional.

Salah satu sektor ekonomi yang sampai saat ini belum tergarap secara maksimal adalah sektor maritim dengan luas sumber daya alam kurang lebih 2/3 dari seluruh luas Indonesia. Pendayagunaan secara maksimal dalam sektor ini akan mampu menghilangkan defisit transaksi berjalan pada neraca pembayaran sebesar US\$ 6.0 milyar per tahun.¹

¹ Himpunan Ahli Teknologi Maritim Indonesia, Simposium HATMI, Jakarta, 1999.

Karakteristik investasi di galangan kapal adalah padat modal, lambat dan rendah dalam pengembalian modal, sehingga untuk memperoleh galangan kapal kompetitif dilakukan dengan optimalisasi seluruh departemen.

Adapun bentuk-bentuk investasi pembiayaan pembuatan kapal di galangan kapal sebagai sumber pendapatan bagi galangan kapal sebagai berikut :

Subsidi Pemerintah

Adapun pendanaan yang berasal dari pemerintah dalam bentuk subsidi diberikan oleh pemerintah kepada galangan yang termasuk ke dalam Badan Usaha Milik Negara/BUMN, sehingga hanya galangan kapal tertentu saja yang mendapatkan pendanaan seperti ini, yaitu PT. PAL Indonesia, PT. Dok & Perkapalan Kodja Bahari, PT. Dok & Perkapalan Surabaya, dan PT. Industri Kapal Indonesia.

Pendanaan berupa subsidi ini akan dianggarkan oleh pemerintah kemudian disalurkan oleh lembaga yang berwenang kepada galangan kapal nasional guna dijadikan sebagai pendanaan bagi galangan nasional dalam pembangunan kapal

Investasi

Bila kita berbicara sebagai pengusaha pelayaran yang ingin membeli kapal, kebutuhan modal investasi untuk pengadaan kapal biasanya tidak dibiayai oleh modal sendiri (*equity*), dikarenakan besarnya jumlah investasi yang diperlukan. Salah satu cara untuk mendapatkan dana adalah dengan menanamkan investasi oleh pihak-pihak yang memiliki kerja sama yang baik dengan perusahaan pelayaran atau pemerintah yang membiayai melalui perbankan. Kebutuhan dana untuk pengadaan kapal pada dasarnya ditangani oleh bank-bank pengembangan ataupun bank komersial yang besar (*debt*), dengan penerimaan jaminan/ agunan dalam bentuk hipotek atas kapal.

Namun sebagai pengusaha galangan kapal, adapun pola investasi pembuatan kapal di galangan nasional antara lain dilakukan melalui berbagai sumber dengan cara mengkombinasikan penggunaan kredit, antara lain :

- Pinjaman komersial dengan hipotek (*commercial mortgage*) atau agunan lain

- *Supplier credit* termasuk kredit dari galangan kapal (*shipbuilders loan*)
- Kredit ekspor dari pemerintah
- Pinjaman pemerintah
- Pinjaman komersial dengan jaminan *charter agreements* atau agunan lainnya

Ekspektasi Investasi

Ekspektasi perbankan dan perusahaan pembiayaan dalam membiayai kapal

(Sumber : PT PANN) adalah:

- Kapal yang dibiayai memiliki kontrak jangka panjang → umur teknis kapal baru mencapai 30 tahun dan kepastian pelunasan.
- Tender pengadaan kapal baru sebaiknya dilaksanakan 2 tahun sebelumnya → pertimbangan untuk persiapan pendanaan dan pembangunan
- Galangan kapal dalam membangun kapal harus tepat waktu → tidak ada *over run cost* dan harga yang bersaing dengan galangan luar negeri.
- Perlu regulasi yang berpihak terhadap *shipowner* domestik.
- *End user* agar mengalokasikan sebagian muatan ekspor untuk pemberdayaan/pengembangan industri perkapalan dalam negeri (*DOMESTIC TRANSPORTER OBLIGATION*) / DTO.

2.2. Pola Pikir Penelitian

Implementasi percepatan pemberdayaan industri perkapalan nasional dalam memenuhi permintaan domestik terkait dengan berbagai aspek yang antara lain adalah aspek sosial, transportasi, hukum, ekonomi dan perindustrian.

Dari aspek ekonomi, upaya percepatan tersebut akan membawa implikasi perlunya kebijakan dan kesiapan yang harus dilakukan oleh pemerintah dan *stake holder* kemaritiman lainnya. Implikasi ekonomi lainnya adalah berupa terjadinya peningkatan dan dibutuhkannya pembenahan beberapa indikator ekonomi Indonesia, terkait dengan kecenderungan/ pola industri perkapalan yang berbeda dengan industri lainnya dimana industri perkapalan merupakan padat modal dan padat karya.

Dari aspek sosial dan perindustrian, identifikasi meliputi kesiapan dan potensi industri-industri terkait untuk mendukung galangan kapal di Indonesia,

yang meliputi jumlah dan kapasitas industri yang dapat mendukung terhadap suplay bahan baku untuk galangan kapal nasional, pangsa pasar industri galangan kapal, kebutuhan jumlah kapal yang diperlukan serta infra struktur fisik dan non fisik pendukung lainnya. Kesiapan komponen industri perkapalan nasional lainnya, seperti kondisi dan potensi pelabuhan, industri pelayaran, serta administrasinya akan menjadi analisis tersendiri dalam mendukung terlaksananya upaya akselerasi pencapaian pemberdayaan industri galangan kapal nasional dan lepas pantai indonesia secara optimal.

Terkait dengan regulasi dan kebijakan, upaya ini akan diselaraskan dengan kajian-kajian dan analisa upaya implementasi pemberdayaan industri perkapalan nasional itu sendiri, yang berkaitan erat dengan adanya Asas Cabotage dengan dikeluarkannya Instruksi Presiden nomor 5 tahun 2005, terutama pada aspek-aspek pembenahan dan pengembangan industri kemaritiman yang mendukung tercapainya ketersediaan armada angkutan laut yang memadai, yang mana armada angkutan laut ini dibuat oleh industri galangan kapal dalam negeri. Disamping itu juga didukung oleh regulasi yang bersifat komprehensif dan sinkron baik secara vertikal maupun horizontal. Oleh karena itulah maka penelitian ini membutuhkan pendekatan yang bersifat *interdisipliner*.

BAB 3

METODE PENELITIAN

3.1. Tipe Penelitian

Berdasarkan latar belakang, tujuan, serta ruang lingkup penelitian ini, maka penelitian ini termasuk jenis penelitian deskriptif-evaluatif. Artinya suatu penelitian yang berorientasi untuk menggambarkan kondisi yang ada, kemudian mengidentifikasi permasalahan yang dihadapi, mengevaluasi proses aktivitas yang dilakukan dan kemudian mencari alternatif pemecahan masalah tersebut dengan sebuah konsep atau rekomendasi.

Dalam konteks penelitian tentang tinjauan akselerasi pemberdayaan industri galangan kapal nasional dan lepas pantai Indonesia (**AKSEPERINDO**) terkait implementasi asas cabotage maka proses penelitian ini akan dimulai dari mengidentifikasi atau memotret kondisi obyektif keberadaan dan potensi industri galangan kapal nasional Indonesia, gambaran dan proyeksi permintaan produksi kapal serta perekonomian nasional Indonesia pada tahun 2005-2010, serta kajian terhadap cakupan operasional pengadaan armada yang dilakukan oleh berbagai industri kemaritiman yang terkait, yang mana aspek kajian tersebut diatas terkait secara langsung dengan adanya Inpres No. 5 Tahun 2005 tentang pemberdayaan industri pelayaran nasional, yang mana harus didukung oleh galangan kapal nasional yang kooperatif antara industri-industri kemaritiman terkait.

3.2. Pendekatan Penelitian

Penelitian tentang tinjauan akselerasi pemberdayaan industri galangan kapal nasional dan lepas pantai Indonesia (**AKSEPERINDO**) terkait implementasi asas cabotage, membutuhkan pendekatan dari berbagai disiplin ilmu sekaligus, yaitu : bidang ilmu manajemen proses produksi kapal, bidang ilmu manajemen transportasi laut, ilmu ekonomi, kebijakan publik, dan ilmu hukum. Oleh karena itu, penelitian ini membutuhkan ahli-ahli yang berkompeten di masing-masing bidang keilmuan tersebut, untuk mengkaji dan menganalisis permasalahan penelitian

3.3. Data Penelitian

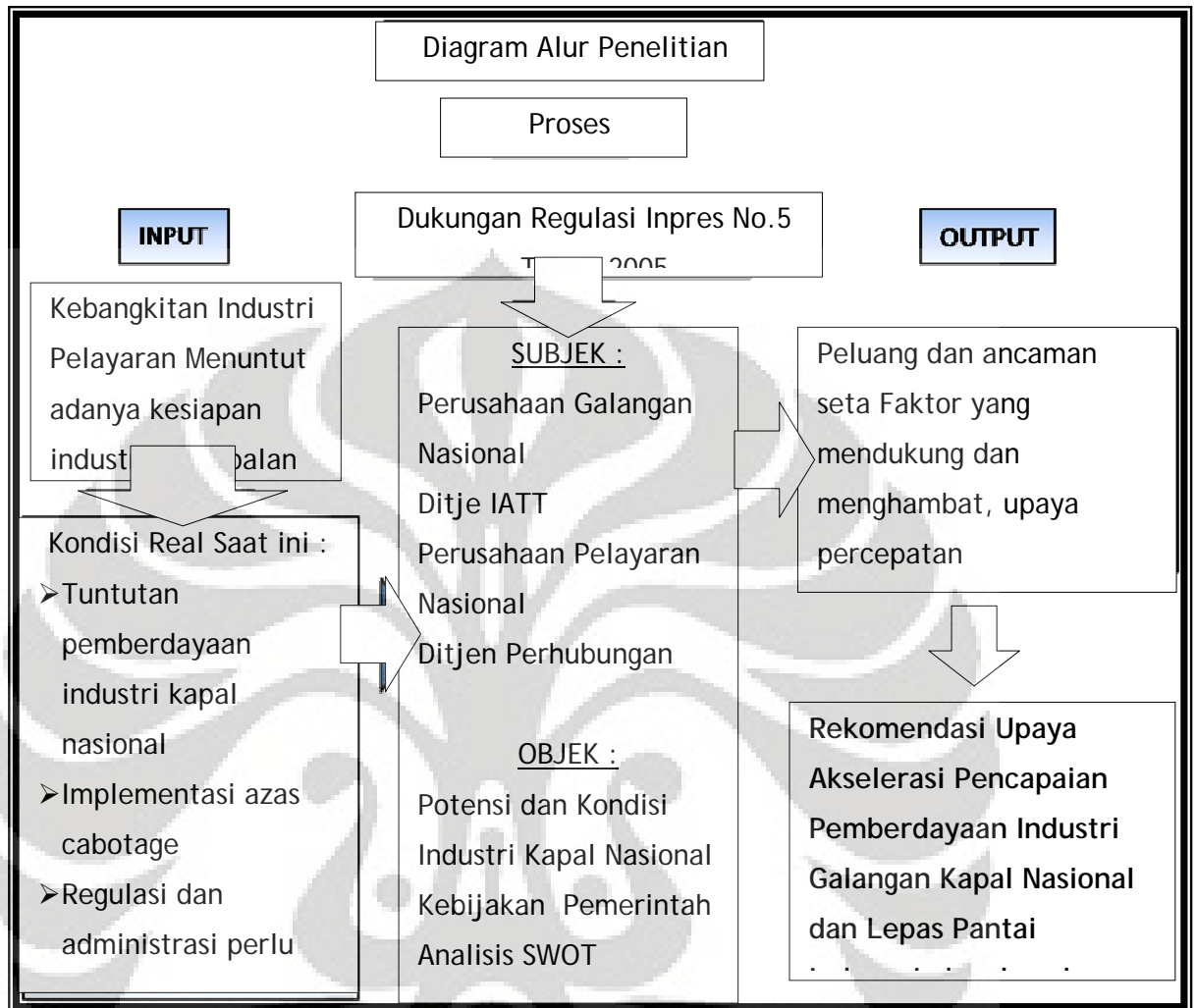
Penelitian ini akan menggali dan mengumpulkan data primer dan data sekunder. Data primer akan didapatkan dari hasil survei lapangan yang akan dilakukan. Survei tersebut dilakukan pada tempat atau instansi terkait untuk mendapatkan gambaran aktual dari masalah yang dikaji. Sedangkan untuk data-data sekunder akan didapatkan dari studi pustaka dan dokumen-dokumen yang terkait dengan masalah yang sedang dikaji.

3.4. Analisis Data

Berdasarkan ruang lingkup penelitian, maka data-data penelitian akan dianalisis dengan menggunakan cara-cara dan tahapan sebagai berikut :

1. Analisa terhadap kondisi industri pelayaran nasional pasca diterbitkannya inpres nomor 5 tahun 2005.
2. Analisa terhadap potensi galangan kapal nasional Indonesia, yang meliputi jumlah dan kapasitas galangan dan jumlah produksi kapal dari perusahaan-perusahaan galangan kapal nasional.
3. Analisis situasi yaitu menggambarkan situasi dan kondisi obyektif yang terkait terhadap faktor-faktor yang dapat mendukung dan hal-hal yang menghambat implementasi percepatan pemberdayaan industri perkapalan nasional, serta ditambah dengan analisis data-data sekunder.
4. Analisa terhadap faktor-faktor yang dapat menjadi peluang dan ancaman bagi upaya percepatan pencapaian ketersediaan kapasitas galangan kapal nasional.

Berikut ini merupakan tahapan proses penelitian yang akan dilaksanakan :



Gambar 3.1 Tahapan proses penelitian

3.5. Rencana Pelaksanaan Penelitian

3.5.1. Tahapan Pelaksanaan Penelitian

Penelitian ini akan dilaksanakan secara berurutan sesuai dengan lingkup pekerjaan yang telah direncanakan dalam kerangka acuan pekerjaan (TOR), yaitu :

- Tahap persiapan

Tahapan ini ditujukan agar seluruh rangkaian pekerjaan dapat dilaksanakan secara terarah dan berurutan sesuai dengan jadwal dan target yang jelas. Kegiatan persiapan diutamakan kepada persiapan administrasi berupa surat-menyurat, persiapan penelitian, dan fasilitas kerja, serta penetapan prosedur rencana kerja dan target waktu pelaksanaan

- Tahap pengumpulan data

Kegiatan ini mencakup pengumpulan data primer maupun sekunder, serta diskusi dan pertemuan dengan berbagai pihak. Data primer adalah pengukuran atau pencatatan langsung dari lokasi penelitian, dan penyebaran kuesioner atau daftar pertanyaan.

Untuk data sekunder berupa referensi, catatan yang ada pada berbagai sumber, baik dari perusahaan perkapalan nasional dan asosiasinya, Departemen Perindustrian, Perbankan Nasional, Departemen Perhubungan, Perusahaan pelayaran nasional dan asosiasinya, Departemen Keuangan, Departemen Perdagangan, dan berbagai sumber lainnya. Disamping itu diskusi dan pertemuan dengan berbagai pihak akan selalu diadakan untuk mengumpulkan berbagai masukan, mulai dari identifikasi permasalahan sampai inventarisasi permasalahan tersebut.

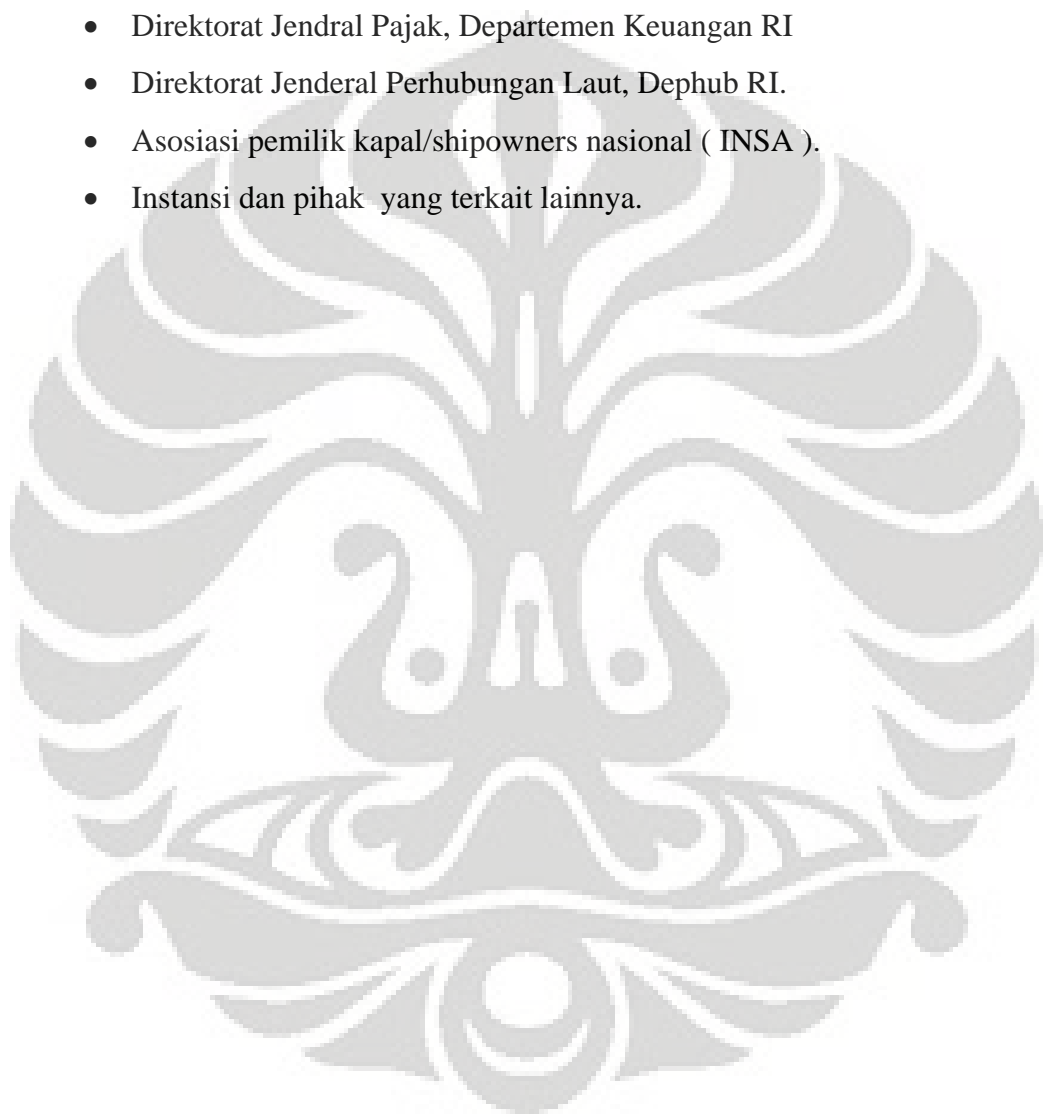
- Tahap analisis

Seluruh data yang terkumpul akan dianalisis secara deskriptif dengan berbagai pendekatan ekonomi, sosial, hukum dan aspek lainnya. Sehingga didapatkan *output* yang sesuai dengan hasil yang diharapkan dari penelitian ini, yaitu menemukan tinjauan akselerasi pemberdayaan industri galangan kapal nasional dan lepas pantai Indonesia (**AKSEPERINDO**) terkait implementasi asas cabotage.

3.5.2. Sumber-sumber Data

Penelitian ini akan mengambil data dari berbagai sumber, yaitu:

- Perusahaan Perkapalan Nasional.
- Ikatan Industri Perkapalan Nasional dan Lepas Pantai Indonesia (IPERINDO).
- Departemen Perindustrian RI .
- Direktorat Jendral Pajak, Departemen Keuangan RI
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Dephub RI.
- Asosiasi pemilik kapal/shipowners nasional (INSA).
- Instansi dan pihak yang terkait lainnya.



BAB 4 DATA DAN INFORMASI

4.1. Gambaran Kondisi dan Potensi Industri Perkapalan Nasional dan Lepas Pantai Indonesia

4.1.1. Kondisi Industri Perkapalan/Galangan Kapal Di Indonesia

Pada dasarnya perkembangan industri kemaritiman nasional terkhusus perusahaan perkapalan nasional di Indonesia mengalami pasang surut. Ditengah krisis ekonomi global menerjang, industri galangan kapal nasional masih bisa bertahan dengan melakukan repair dan pembangunan beberapa kapal baru. Sehingga mengindikasikan bahwa galangan kapal nasional daya saingnya masih lemah. Lemahnya daya saing di itu disebabkan komponen-komponen kapal yang digunakan industri perkapalan di Indonesia masih didominasi produk impor.



Gambar 4.1 Aktivitas di Galangan Kapal Nasional
a. kegiatan perbaikan, b. Kegiatan pembuatan bangunan lepas pantai.offshore, c. Kegiatan pembangunan kapal baru.

Sumber : IPERINDO, 2009

Menurut data dari Departemen Perindustrian, saat ini hampir 60% komponen kapal masih impor, sisanya 40% baru menggunakan produk lokal. Bahkan, dari tahun ke tahun impor komponen kapal mengalami kenaikan. Tahun 2004 impor komponen kapal Indonesia sekitar Rp 32,79 juta dolar AS, tahun 2006 mencapai 39,30 juta dolar AS.¹

Table 4.1

Impor kapal dan komponen industri perkapalan nasional
(dalam US\$ Juta)

Sebelum amanat Inpres No.5 Tahun 2005				
Produk	Tahun			
	2002	2003	2004	2005
Kapal	252.47	209	203.26	264.29
Komponen	26.93	48.15	32.79	48.11
TOTAL	279.4	257.52	236.05	312.4

Setelah amanat Inpres No.5 Tahun 2005				
Produk	Tahun			
	2005	2006	2007	2008
Kapal	264.29	1192	539.99	806.5
Komponen	48.11	58.1	99.8	199.2
TOTAL	312.4	1250.1	639.79	1005.7

Sumber : **Data Sekunder** - Departemen Perindustrian, 2009

Kondisi ini terjadi karena kurang kuatnya keterkaitan industri hilir dan hulu di sektor perkapalan. Industri kapal tidak berdiri sendiri, harus didukung oleh industri baja, mesin dan sumber daya, dan industri-industri lain. Keterkaitan antara industri-industri ini, di dalam negeri, belum kuat.

¹ Data Sekunder

Table 4.2
Ekspor kapal dan komponen industri perkapalan nasional
(dalam US\$ Juta)

Sebelum amanat Inpres No.5 Tahun 2005			
Produk	Tahun		
	2003	2004	2005
Kapal	92.56	47.42	171.3
Komponen	7.97	5.33	2.72
TOTAL	100.53	52.75	174.02

Setelah amanat Inpres No.5 Tahun 2005			
Produk	Tahun		
	2006	2007	2008
Kapal	294.12	354.26	603.44
Komponen	4.8	7.3	6.5
TOTAL	298.92	361.56	609.9

Sumber : **Data Sekunder** Departemen Perindustrian, 2009

Table 4.3
Produksi Industri Perkapalan Nasional (2002-2005)
(dalam Rp Miliar)

Sebelum amanat Inpres No.5 Tahun 2005								
Produk	2002		2003		2004		2005	
	Volume (GT)	Nilai (Mil Rp)	Volume (GT)	Nilai (Mil Rp)	Volume (GT)	Nilai (Mil Rp)	Volume (GT)	Nilai (Mil Rp)
Kapal Baru	44.25	1105	47.25	1175	58.275	1460	61.1	1610
Reparasi Kapal	2,35 juta	405	2,60 juta	445	2,45 juta	465	2,80 juta	550
TOTAL		1510		1620		1925		2160
Setelah amanat Inpres No.5 Tahun 2005								
Produk	2005		2006		2007		2008	
	Volume (GT)	Nilai (Mil Rp)	Volume (GT)	Nilai (Mil Rp)	Volume (GT)	Nilai (Mil Rp)	Volume (GT)	Nilai (Mil Rp)
Kapal Baru	120.1	2250	200.5	4750	325	6250	350	7400
Reparasi Kapal	2,80 juta	875	4,20 juta	1350	5,20 juta	1950	5,60 juta	2100

TOTAL		3125		6100		8200		9500
-------	--	------	--	------	--	------	--	------

Sumber : **Data Sekunder** Departemen Perindustrian, 2009
 Krisis ekonomi global masih dirasakan di kalangan industri galangan kapal dalam negeri. Data Departemen Perindustrian (Depperin) hingga saat ini mencatat pemanfaatan kapasitas produksi galangan kapal, baru mencapai 50 persen. Krisis membuat permintaan kapal baru, merosot. Disamping itu juga, disebabkan kalah bersaingnya produk kapal lokal dengan produk kapal buatan Cina.

Pemanfaatan kapasitas yang rendah itu telah berlangsung sejak tiga tahun lalu. Akibat krisis tersebut, kini kondisinya makin memburuk. Kondisi serupa juga dialami PT. PAL Indonesia (Persero) yang mengalami pembatalan pesanan pembuatan kapal berukuran besar. Salah satunya, pemesanan dua kapal dry cargo vessel ukuran 18500 DWT senilai US\$ 40 juta.

Sementara itu, industri galangan kapal lain tak mampu mengendalikan permintaan dalam negeri. Para konsumen cenderung membeli produk kapal dari luar negeri (Cina). Hal itu disebabkan produk kapal impor mendapatkan berbagai fasilitas, seperti pembebasan bea masuk (BM) dan Pajak Pertambahan Nilai (PPN) dan biaya masuk produk bahan baku., seperti yang tertuang dalam peraturan pemerintah berikut ini :

Peraturan Pemerintah No. 38/2003 tentang PPN : “Pembelian kapal (impor dan dalam negeri) oleh perusahaan pelayaran, PPN ditanggung Pemerintah”.

Pada tahun 2000, Departemen Perindustrian telah memberikan fasilitas bea masuk ditanggung pemerintah (BMDTP) senilai Rp 151 miliar. Namun hingga 18 Agustus 2009, realisasi penyerapannya baru mencapai 0,07%. Penyebabnya adalah karena industri perkapalan tidak sama dengan industri-industri lainnya yang dapat dianggarkan pengeluaran dan pemasukkannya tiap tahun, akan tetapi berdasarkan pesanan pembangunan kapal dari pihak yang ingin membeli kapal di galangan kapal dalam negeri.

4.1.2. Kemampuan Produksi

Dari data tabel 4.5 pada tahun 1998 hingga tahun 2002 produksi kapal di galangan kapal dalam negeri mengalami penurunan jumlah volume produksi (GT), dan mengalami sedikit kenaikan hingga tahun 2002 sampai tahun 2004.

Namun, semenjak dikeluarkannya inpres no. 5 tahun 2005, terlihat pada tabel 4.5 bahwa tahun 2005 volume produksi kapal di galangan kapal dalam negeri terus mengalami peningkatan hingga tahun 2007. Volume produksi pada tahun 2005 sampai tahun 2007 lebih besar di bandingkan volume produksi terbesar pada tahun 1998 sampai tahun 2004.

Tabel 4.4
Produksi Kapal Di Galangan Dalam Negeri

Tahun	Volume Produksi (GT)
1998	100.090
1999	107.375
2000	54.890
2001	45.500
2002	44.250
2003	47.250
2004	58.275
2005	120.100
2006	155.375
2007	195.000

Sumber : Departemen Perindustrian, 2008

Adapun kemampuan galangan kapal nasional dalam pembuatan kapal dilihat dari pengalaman galangan kapal nasional membangun dan mereparasi kapal berbagai jenis dan ukuran adalah sebagai berikut:

a. Membangun Kapal Baru

- Kapal Trailer (ferry Ro-Ro) 19.000 GT pesanan Rederi AB Gotland (ekspor) / *PT. Dok dan Perkapalan Kodja Bahari*.
- Kapal Tanker : Oil Tanker 30.000 DWT pesanan Pertamina / *PT. PAL Indonesia*
- LPG Carrier : 5.000 CuFt pesanan Jerman (ekspor) / *PT. Dok dan Perkapalan Kodja Bahari*

- Kapal Penumpang s.d. Kapasitas 500 penumpang pesanan PT. PELNI / *PT. PAL Indonesia*
 - Kapal Keruk s.d. kapasitas 12.000 ton pesanan PT. Timah / *PT. Dok dan Perkapalan Kodja Bahari*
 - Trailing Suction Hopper Dredger 1000 m³ pesanan DepHub / *PT. Dok dan Perkapalan Kodja Bahari*
 - Kapal Barang: Kapal General Cargo Semi Container s.d. 4.180 DWT (Tipe Caraka Jaya III) / *9 Galangan Besar*
 - Kapal Full Container s.d. 1.600 TEU'S (Tipe Palwo Buono)/*PT.PAL INDONESIA*
 - Kapal Curah (Bulk Carrier) 50.000 DWT pesanan Jerman, Turki, Italia dan Hongkong (ekspor) / *PT. PAL Indonesia*
 - Kapal Tarik/Tunda (Ocean Going Tug Boat) s.d. 7.500 HP (ekspor dan lokal) / *PT. Dok dan Perkapalan Kodja Bahari, PT. Dok dan Perkapalan Surabaya, PT. Jasa Marina Indah*
 - Kapal Ikan 300 GT / *PT. Industri Kapal Indonesia*
 - Kapal Penyeberangan (Ferry) s.d. kapasitas 5.000 BRT / *PT. Dok dan Perkapalan Surabaya*
 - Kapal Patroli (FPB-57 dan FPB –28) untuk keperluan angkatan laut, Polisi dan Bea Cukai / *PT. PAL Indonesia*
 - Kapal Pesiar dan Kapal Olah Raga berbagai jenis dan ukuran / *Galangan Besar dan Kecil.*
- b. Reparasi Kapal :
- Mereparasi kapal berbagai jenis dan ukuran (docking repair) s.d. kapasitas 150.000 DWT, (contoh : Kapal Cinta Natomas/Tanker).
- c. Daftar Galangan Kapal Dalam Negeri Yang Potensial Milik Pemerintah dan Swasta

Tabel 4.5 Beberapa Galangan Kapal Dalam Negeri

Milik Pemerintah	Milik Swasta
<ul style="list-style-type: none"> • PT.PAL Indonesia • PT.Dok & Perkapalan Surabaya (DPS) • PT.Dok & Perkapalan Kodja Bahari (DKB) • PT.Industri Kapal Indonesia (IKI) 	<ul style="list-style-type: none"> • PT.Samudera Marine Indonesia • PT.Adiluhung Segara • PT.Najatim Dockyard • PT.Kaltim Shipyard • PT.Manumbar Kaltim • PT.Rejeki Abadi Sakti • PT.Nanindah Mutiara Shipyard • PT.Pan United Shipyard Indonesia • PT.ASL Shipyard Indopnesia • PT.Batamec Shipyard • PT.Surya Prima Bahtera • PT.Wayata Kencana • PT.Karimun Sembawang Shipyard • PT.Daya Radar Utama • PT.Jasa Marina Indah (JMI) • PT.Mariana Bahagia • PT.Intan Sengkunyit • PT.Waruna Nusa Sentana • PT.Dumas • PT.Ben Sentosa • PT.Stead Fast

Sumber : Data Sekunder Departemen Perindustrian, 2009

4.1.3. Potensi dan Kapasitas Industri Galangan Kapal Nasional

4.1.3.1. Potensi Galangan Kapal Nasional

Adapun potensi Industri Galangan Kapal dalam negeri saat ini tercatat di Departemen Perindustrian ada sekitar 250 galangan kapal, yang sebagian besar adalah galangan kapal dalam skala kecil dan 4 buah galangan kapal besar milik pemerintah di bawah pengelolaan Kementerian Badan Usaha Milik Negara/BUMN.

Yang termasuk 4 buah galangan kapal besar nasional milik pemerintah yaitu :

- PT Dok & Perkapalan Kodja Bahari (PERSERO),
- PT PAL Indonesia (PERSERO),
- PT Dok & Perkapalan Surabaya (PERSERO),
- PT Industri Kapal Indonesia(PERSERO).

Produk-produk kapal buatan Indonesia telah diterima di pasar Internasional dan terbukti bisa bersaing dengan kapal hasil produksi galangan kapal luar negeri. khususnya produk PT PAL, yang sudah diterima dunia internasional karena kualitasnya.

Total investasi di sektor industri kapal ini, ada sejumlah kurang lebih 1.426 juta US Dollar dengan menyerap tenaga kerja sebesar 35.000 tenaga kerja (Saut Gurning), dengan fasilitas yang dimiliki antara lain :

1. Building Berth ukuran sampai 50.000 DWT (153 unit).
2. Crane ukuran sampai 400 ton.
3. Graving Dock ukuran sampai 50.000 DWT (208 unit).
4. Floating Dock ukuran sampai 25.000 TLC (6.500DWT).
5. Slipway ukuran sampai 6.000 DWT.
6. Shiplift ukuran sampai 300 TLC.



Gambar 4.2 Kapal Curah 50.000 DWT Buatan PT. PAL Indonesia; Ownership :
Lauterjung-Jerman dan Geden Line-Turki

Sumber : IPERINDO, 2009

4.1.3.2. Kapasitas Industri Galangan Kapal Nasional

Kapasitas industri kapal/galangan kapal nasional dapat dilihat pada Tabel 4.6 dibawah ini, bahwa kapasitas dari galangan kapal dalam negeri untuk perbaikan kapal lebih dari 6.000.000 GT (*Gross Tons*) per tahun dan untuk pembangunan kapal baru sebesar 335.000 GT per tahun. Fasilitas untuk bangunan baru berjumlah 160 unit yang terdiri dari 134 unit kelas fasilitas dibawah 3.000 GT, 20 unit kelas fasilitas 3001–10.000 dan 6 unit kelas fasilitas diatas 10.000 GT.

Jumlah terbanyak dari fasilitas untuk bangunan kapal baru maupun fasilitas untuk perbaikan, adalah kelas fasilitas kurang dari 500 GT. Sedangkan untuk kelas fasilitas lebih dari 100.000 GT, berjumlah paling sedikit untuk fasilitas repair (1 unit) dengan kapasitas terpasang 800.000 GT atau berkisar 1.200.000 DWT dan untuk bangun baru belum ada, dimana kelas fasilitas untuk bangunan baru masih mencapai kelas fasilitas antara 10.000 sampai 50.000 GT yaitu sebanyak 6 unit. Dengan jumlah kapasitas terpasang 180.000 GT atau berkisar 270.000 DWT.

Tabel 4.6
Kapabilitas Galangan Kapal Dalam Negeri Milik Pemerintah dan Swasta

No	Kelas Fasilitas (GT)	Fasilitas untuk Reparasi			Fasilitas utk Bangunan Baru		
		Jumlah	Kapabilitas Terpasang/Th		Jumlah	Kapabilitas Terpasang/Th	
			(unit)	(GT)		(DWT)	(unit)
1	< 500	121	480.000	720.000	99	21.000	31.500
2	501 - 1.000	45	495.000	742.500	27	17.000	25.500
3	1.001 - 3.000	25	455.000	682.500	8	10.000	15.000
4	3.001 - 5.000	6	400.000	600.000	9	37.000	55.500
5	5.001 - 10.000	7	900.000	1.350.000	11	70.000	105.000
6	10.001 - 50.000	6	1.270.000	1.905.000	6	180.000	270.000
7	50.001 - 100.000	3	1.560.000	2.340.000	-	---	---
8	>100.000	1	800.000	1.200.000	-	---	---
	JUMLAH	214	6.360.000	9.540.000	160	335.000	502.500

(Sumber: Departemen Perindustrian, 2009)

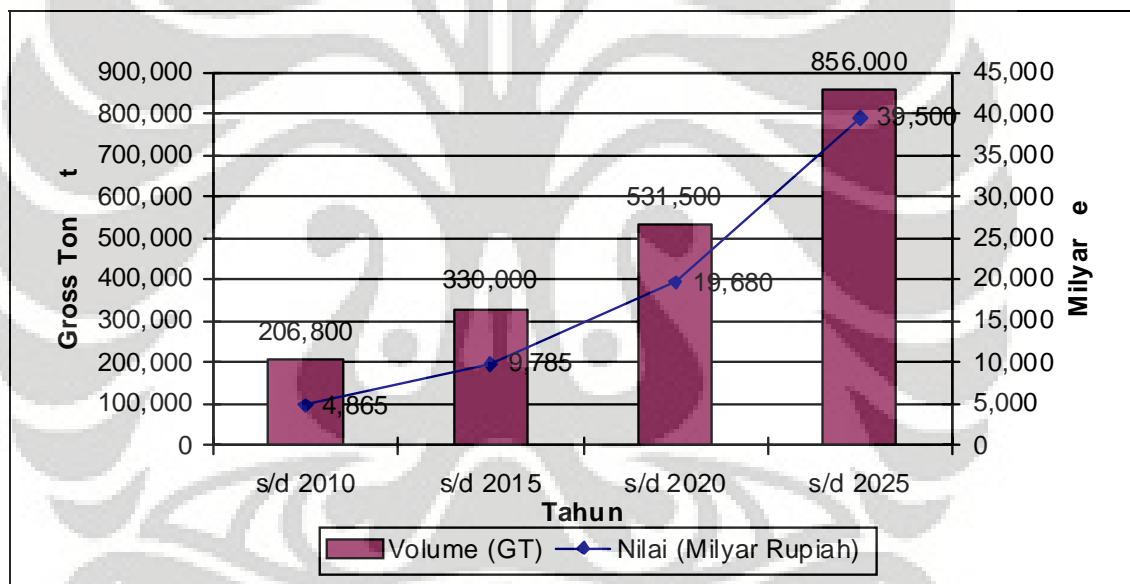
Catatan :

- *Beberapa fasilitas produksi untuk bangunan kapal baru, juga digunakan untuk perbaikan kapal (docking repair) seperti : graving dock di PT. PAL, PT. Dumas, PT. Kodja Bahari, PT. Jasa Marina Indah*
- *Jenis fasilitas produksi : slipway, floating dock, graving dock, shiplift untuk reparasi dan building berth dan graving dock untuk bangunan kapal baru.*

4.1.3.3. Target Sasaran Volume Produksi Kapal di Galangan Nasional

Sasaran volume produksi galangan kapal dalam negeri sampai 2025 untuk pembangunan kapal baru untuk pencapaian lebih dari 800.000 GT diperkirakan akan berjumlah sebesar 39.000 unit kapal baru, dengan total investasi lebih dari 40,000 Milyar Rupiah. Untuk target Pencapaian tahun 2010, total investasi diperkirakan mencapai 5,000 Milyar Rupiah untuk membangun kapal baru dengan volume lebih dari 200.000 GT.

Target selanjutnya hingga tahun 2015, pencapaian volume produksi bangunan kapal baru mencapai lebih dari 300.000 GT dengan investasi sebesar kurang lebih 15,000 Milyar Rupiah untuk membangun kurang lebih 9000 unit kapal. Dan sampai tahun 2010, pembangunan kapal baru akan ditargetkan menjadi lebih dari 19000 unit kapal dengan volume total 500.000 lebih yang mana investasi diperkirakan hampir mencapai 30.000 Milyar Rupiah.



Gambar 4.3

Grafik Sasaran Produksi Pembangunan Kapal Dalam Negeri 2010-2025

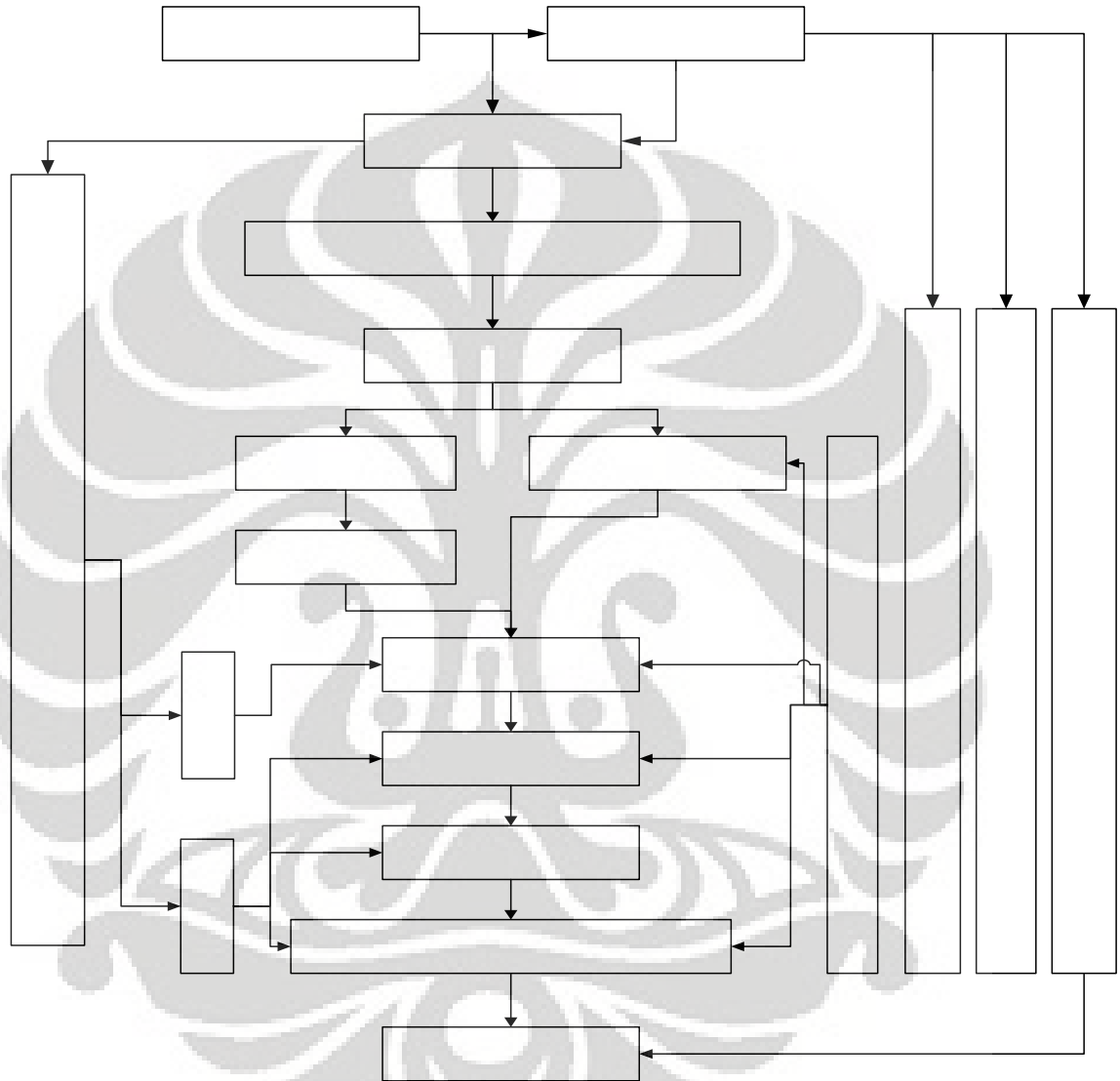
(Sumber: Departemen Perindustrian, 2009)

4.1.4. Kegiatan/Operasional Industri Galangan Kapal Di Indonesia

Perusahaan galangan kapal Indonesia saat ini disibukkan dengan melayani docking dan reparasi kapal, walaupun ada pembangunan kapal baru, tapi itu tidak seberapa. Kesibukkan itu walaupun menyita waktu, menyedot sumber daya manusia dan memakan banyak tempat, keuntungan yang dihasilkan masih dipandang marginal dan hanya cukup untuk mem-pertahankan keberadaan

galangan. Tambahan lagi teknologi yang digunakan adalah teknologi sederhana, sehingga penulis berpendapat perusahaan galangan akan sulit untuk membangun dan mengembangkan galangannya.

Adapun rincian aktivitas pada industri galangan kapal untuk bangunan baru dapat dilihat pada gambar berikut (Departemen Perindustrian, 2009).



Gambar 4.4 Rincian Aktivitas Pembangunan Kapal Baru

Sumber :Departemen Industri, Ditjen IATT, 2009

Pembangunan kapal baru memerlukan banyak jenis aktivitas. Aktivitas pertama adalah pihak galangan kapal melakukan aktivitas pemasaran untuk mendapatkan pemesanan pembangunan kapal. Setelah didapatkan owner kapal, maka desain kapal dapat dirancang untuk merumuskan anggaran pembangunan

kapal. Aktivitas selanjutnya adalah menyiapkan logistik mencakup persiapan pabrikasi, perpipaan, listrik, permesinan dek, navigasi, dan inferior.

Seperti yang telah dituliskan di bab 2, tentang produksi kapal aktivitas logistik yang berfungsi menyediakan material dan komponen yang diperlukan sesuai dengan dokumen desain. Material dan komponen menjadi input bagi aktivitas pabrikasi yang akhirnya menghasilkan kapal. Kapal adalah input bagi aktivitas penyerahan selanjutnya menyerahkan kapal kepada pihak pemesan (owner).

Dalam aktivitas pembangunan kapal baru pasti membutuhkan industri pendukung yang lebih menjamin tersedianya bahan baku untuk pembuatan kapal beserta komponen-komponennya.

4.1.5. Permasalahan Industri Galangan Kapal Nasional.

Sektor industri perkapalan merupakan salah satu industri yang sangat strategis, serta mampu menghasilkan devisa yang besar bagi negara. Karena disamping negara ini membutuhkan kapal, industri-industri kemaritiman terkait, seperti industri pelayaran, kepelabuhanan, industri perikanan, dan pariwisata akan membutuhkan kapal untuk meningkatkan kemampuannya dalam mengelola sumber daya kemaritiman. Namun, apa daya, sektor yang mampu menghasilkan devisa triliunan rupiah ini masih dipandang sebelah mata oleh Pemerintah Indonesia terbukti dengan tidak diberdayakannya secara optimal, walaupun ada banyak aturan yang mengarah kepada sektor ini.

Ketertinggalan industri perkapalan dalam negeri dalam persaingan global yang telah lama menjadi kerisauan masyarakat kemaritiman terutama pengusaha galangan kapal, hingga saat ini pemerintah sebagai pihak regulator masih kurang konkret untuk memperbaiki kondisinya. Fakta ini terlihat ketika keberpihakkan Departemen Keuangan terhadap Sektor Industri Perkapalan masih kurang dengan tetap membebankan PPN 10 % bahan komponen pembuatan Kapal.

Sebagai informasi tambahan bahwa saat ini Galangan kapal Indonesia masih diibaratkan sebagai sebuah kata pepatah “tikus sekarat di lumbung padi”, untuk menggambarkan kondisi industri galangan kapal di negeri ini. Industri galangan kapal Indonesia, dengan perputaran uang untuk transportasi laut

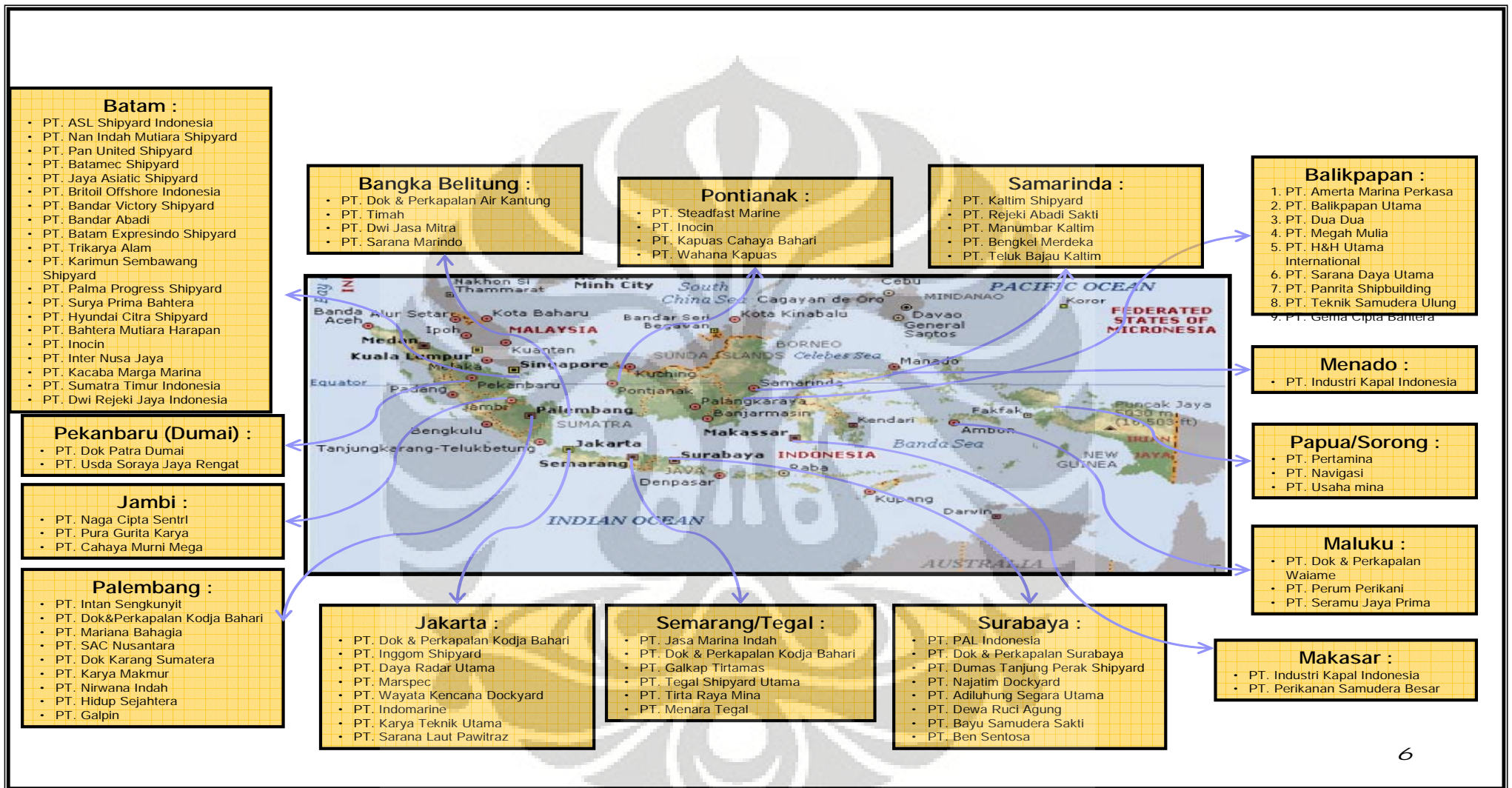
lebih kurang sebesar Rp 50,7 trilyun per tahun, seharusnya menjadi galangan yang tangguh, modern dan sumber devisa bagi negara Indonesia. Angka sebesar itu baru diambil dari sisi ekspor Indonesia (BPS-2008), belum termasuk komponen impor, perdagangan dan pelayaran dalam negeri. Angka sebesar itu akan lebih besar lagi apabila potensi laut yang berupa kekayaan perikanan, sumber daya alam dan pariwisata laut; jumlah penduduk yang lebih dari 200 juta jiwa; posisi strategis Indonesia di antara dua benua, dua samudra serta lalu lintas perdagangan dunia diberdayakan secara optimal.

Bahkan selama kurun waktu 10 tahun terakhir (pasca pembangunan Caraka Jaya), pembuatan kapal baru semakin menurun jumlahnya. Di sisi lain, saat ini Jepang dan Korea menguasai lebih dari 50% *share market* dunia. Industri galangan Indonesia hanya menyerap sekitar 1/2000 atau 0,5 permil dari galangan dunia. Kehidupan masyarakat kemaritiman Indonesia betul-betul bagaikan tikus sekarat di lumbung padi. Akibat lebih jauh dari kesulitan pergerakan aktifitas galangan, industri pendukung seperti industri baja, industri permesinan, industri kelistrikan, industri kimia mengalami kembang kempis dan banyak yang gulung tikar². Ditambah lagi dengan adanya ACFTA 2010 yang akan membuat industri dalam negeri tidak akan mampu bersaing.

Semula kegiatan docking dan repairing hanyalah aktifitas sekunder karena aktifitas utamanya diarahkan ke pembangunan dan pembuatan kapal baru. Sayangnya kebijakan pemerintah yang bagus tidak diimbangi dengan perencanaan yang matang dan manajemen yang baik. Hal ini terbukti dengan perbandingan yang tidak seimbang antara jumlah kapal yang harus di-*scrap* (setelah umur kapal lebih dari 20 th), dengan jumlah kapal baru yang harus dibuat, sehingga untuk kebutuhan transportasi laut, Indonesia kekurangan kapal. Dibuatlah regulasi baru yang memungkinkan perusahaan jasa pelayaran menggunakan kapal asing (carter) walau harus dengan bendera Indonesia. Keadaan ini memperparah industri galangan Indonesia karena perusahaan pelayaran tidak lagi order kapal-kapal baru tetapi cukup dengan carter kapal-kapal asing.

² Dr. Ir. Lilik Gani H.A., MSc., Ir. Ermawan Darma Setiyadi, dan Rohayati,SPd, MSi. *GALANGAN INDONESIA BAGAI TIKUS SEKARAT DI LUMBUNG PADI*, 2008





Gambar 4.5 Persebaran Galangan Kapal Dalam Negeri

Sumber : Departemen Perindustrian

Pada sisi lain, penyebab kemunduran industri perkapalan Indonesia, serta makin berkurangnya kepercayaan owner terhadap galangan kapal dalam negeri, dapat kita tinjau dari beberapa fakta berikut ini :

Point utama adalah pendanaan untuk investasi dan modal kerja yang belum mendapat dukungan sepenuhnya dari stakeholder kemaritiman yakni Perbankan. Dengan adanya suku bunga yang masih cukup tinggi untuk industri perkapalan nasional, keharusan adanya collateral sebesar 135%-150%, dan pembiayaan sendiri (self finance) sebesar 35% dari harga kapal³, sehingga masalah ini menjadi beban yang cukup memberatkan bagi galangan nasional.

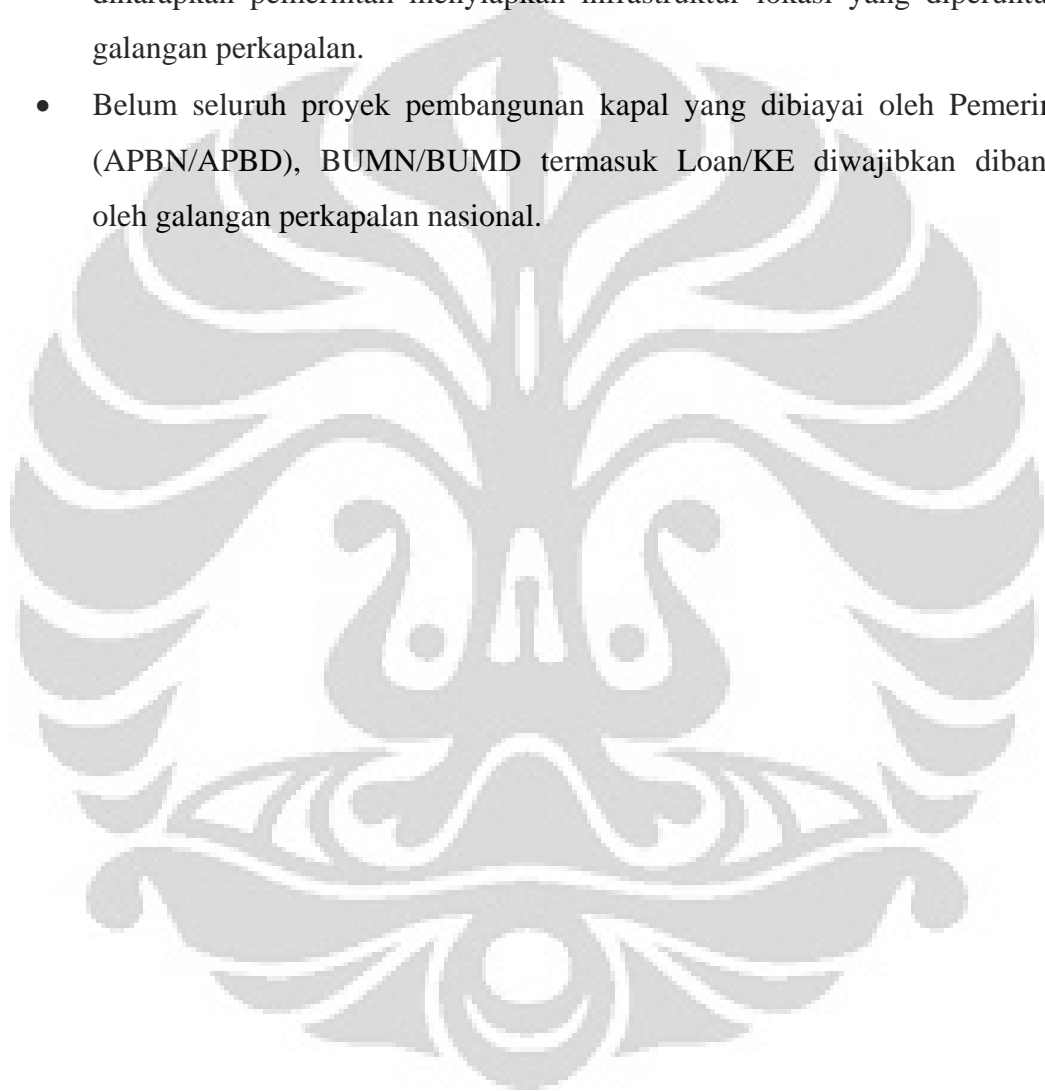
Point berikutnya yang ikut membawa kemunduran adalah

- Kebijakan pemerintah terhadap pinjaman luar negeri secara *two step loan* telah menimbulkan tambahan biaya 5% atas beban industri pelayaran dan industri perkapalan/galangan.
- Untuk industri pelayaran telah dibebaskan beban PPN 10% (PP nomor 38 tahun 2003), tetapi PPN bahan baku/komponen kapal untuk industri perkapalan tetap dikenakan biaya sehingga menjadi biaya bagi industri perkapalan dan akhirnya membuat tarif dok dan produksi kapal menjadi tidak kompetitif.
- Ketergantungan import komponen yang masih tinggi 60-70% (Sumber: IPERINDO)
- Sangat disayangkan kebutuhan mesin-mesin kapal + pompa-pompa + alat-alat navigasi dan elektronika yang sedemikian besar sehingga sampai sekarang tidak/belum mampu mengundang investasi domestik. Bukan saja karena penggunaan devisa untuk import semua komponen tersebut akan sangat besar tetapi kecepatan dan ketepatan delivery time pembangunan kapal-kapal baru dan perbaikan akan sangat terhambat (ketergantungan Indonesia terhadap produk import)
- Sewa tanah dan perairan untuk industri perkapalan di area pelabuhan sangat mahal dan sewaktu-waktu dapat digusur dengan alasan perluasan pelabuhan.

³ Iperindo, dalam rangka nasional summit, 29-30 oktober 2009

Jelas hal ini tidak dapat menunjang pertumbuhan perusahaan industri kapal yang bersifat padat teknologi dan investasi, penyerapan tenaga kerja yang besar tetapi juga lamban dalam pengembalian modal. (adanya perbedaan tarif penyewaan tanah antara galangan kapal di Pulau Batam dan diluar Pulau Batam). Penataan pelabuhan perlu mempertimbangkan galangan kapal yang berlokasi di pelabuhan tersebut, dan apabila terpaksa perlu relokasi, diharapkan pemerintah menyiapkan infrastruktur lokasi yang diperuntukan galangan perkapalan.

- Belum seluruh proyek pembangunan kapal yang dibiayai oleh Pemerintah (APBN/APBD), BUMN/BUMD termasuk Loan/KE diwajibkan dibangun oleh galangan perkapalan nasional.



4.2. Kondisi Perusahaan Pelayaran Nasional

Kondisi industri pelayaran nasional saat ini telah mendapatkan perhatian yang cukup serius dari pemerintah, walaupun realisasi terhadap pendanaan masih memerlukan renegotiasi yang dijaminakan berputarnya roda keuangan yang dipinjamkan oleh pihak perbankan kepada industri pelayaran. Dengan adanya Inpres No 5 Tahun 2005 inilah yang menjadikan industri pelayaran nasional menjadi industri yang selayaknya diperhatikan dan didukung oleh stakeholder kemaritiman lainnya, disamping adanya kesiapan dukungan dari Industri galangan kapal dalam negeri dalam penyediaan kapal-kapal baru dan repair kapal. Bila dilihat dari kondisi industri pelayaran pada saat sebelum dikeluarkannya Inpres No. 5 tahun 2005 adalah seperti tabel berikut ini.

Tabel 4.7

Jumlah Kapal Berbendera Indonesia Tahun 2007

Tipe Kapal	Jumlah Kapal		Persentase	
	Maret 2005	1 Maret 2007	Maret 2005	1 Maret 2007
General Cargo	1.388	1.524	30.05	26.98
Container	107	118	2.32	2.07
Ferry/Penyeberangan	-	59	1.3	1.05
Ro Ro	60	34	0	0.60
Bulk Carrier	22	23	0.48	0.41
Tanker	224	331	4.85	5.87
Barge	1.236	1.507	25.89	26.89
Passenger	229	253	4.96	4.48
Tug Boat	1.188	1.528	25.72	27.06
Landing Craft	205	272	4.43	4.82
TOTAL	4.659	5.649	100	100

Tipe Kapal	Jumlah Kapal		Persentase	
	Maret 2005	1 Maret 2007	Maret 2005	1 Maret 2007
Fishing Vessel	874	930	62.99	62.50
Tug Boat	169	180	12.26	12.10
Kapal Wisata	57	65	4.16	4.37
Bulk Carrier	24	24	1.76	1.61
Tanker	9	9	0.66	0.60
Landing Craft	9	9	0.66	0.60
Barge	212	218	15.47	14.65
Others (Kpi Keruk, Motor Boat, Cargo, Supply Vessel)	28	53	2.04	3.56
TOTAL	1.382	1.488	100	100

Milik Perusahaan Angkutan Laut Nasional (pemegang SIUPAL) = 5.649 unit / 6.493.771 GT
4.120 Unit Kapal (6.282.174 GT)
1.529 Unit Kapal (1.610.358 HP = 211.597 GT)
Milik Perusahaan Angkutan Laut Khusus (pemegang SIOPSUS) = 1.488 unit / 541.433 GT
1.306 Unit Kapal (515.754 GT)
182 Unit Kapal (119.160 HP = 25.679 GT)
TOTAL ARMADA : 7.137 Unit (7.035.204 GT)
5.426 Unit (6.797.928 GT)
1.711 Unit (1.728.314 HP = 237.276 GT)

Sumber : Departemen Perhubungan-Ditjen Perhubungan Laut, 2009

Tabel 4.8

Jumlah Kapal Berbendera Indonesia Tahun 2009

Tipe Kapal	Des-09	
	Jumlah (Unit)	GT.
General Cargo	1.677	2.734.036
Container	157	751.779
Ro Ro	55	246.538
Ferry/ Peryeberangan	34	113.014
Bulk Carrier	45	746.068
Tanker	407	1.499.719
Barge	2.340	3.884.719
Passenger	317	494.786
Tug Boat	2.206	422.757
Landing Craft	308	179.163
TOTAL	7.546	11.072.579

Tipe Kapal	Des-09	
	Jumlah (unit)	GT
Fishing Vessel	1.058	216.938
Tug Boat	184	24.878
Kapal Wisata	66	4.474
Bulk Carrier	24	37.300
Tanker	9	12.779
Landing Craft	9	6.219
Barge	213	187.811
Others (Kpl Keruk, Motor Boat, Cargo, Suplly Vessel)	61	99.924
TOTAL	1.624	590.323

TOTAL ARMADA: 9.170 Unit (11.662.902 GT)	<p>Milik Perusahaan Angkutan Laut Nasional (pemegang SIUPAL) = 7.546 unit / 11.072.579 GT</p> <p>Milik Perusahaan Angkutan Laut Khusus (pemegang SIOPSUS) = 1.624 unit / 590.323 GT</p>
---	---

Sumber : Departemen Perhubungan-Ditjen Perhubungan Laut, 2009

Sejalan dengan penerapan Azas Cabotage dimana seluruh angkutan laut yang beroperasi di dalam negeri pada tahun 2010 diwajibkan memakai bendera Indonesia dan selambat-lambatnya aturan tersebut harus dipatuhi per 1 Januari 2011. Perkembangan armada kapal niaga nasional terus mengalami penambahan baik jenis kapal *container*, *general cargo*, tongkang (*barge*) maupun jenis lainnya.

Pada posisi Desember 2009, total kapal berbendera Indonesia sebanyak 9.170 unit kapal (11.662.902 GT), bila dibandingkan dengan bulan Maret 2005 yang total kapalnya 6.041 unit, ini berarti terjadi peningkatan jumlah kapal sebanyak 3.129 unit atau 51.79 %. Pertambahan ini sebagian besar merupakan pengalihan bendera kapal perusahaan pelayaran nasional dari bendera asing ke bendera Indonesia, pembangunan kapal baru dan pengadaan kapal bekas dari luar negeri.

Secara keseluruhan jumlah kapal niaga nasional pada posisi Desember 2009 sebanyak 9.170 unit kapal (11.662.902 GT). Adapun pemilik armada kapal niaga nasional tersebut dapat dibagi dalam 2 (dua) kelompok yaitu :

- a) Milik perusahaan angkutan laut nasional (pemegang SIUPAL), pada posisi Desember 2009 berjumlah 7.546 Unit atau 11.072.579 GT, (Tabel 4.10).
- b) Milik perusahaan angkutan laut khusus (pemegang SIOPSUS), pada posisi Desember 2009 berjumlah 1.624 Unit atau 590.323 GT, (Tabel 4.11). (Dephub)

Tabel 4.9 Komposisi Armada Kapal Angkutan Laut Nasional

No	Jenis Kapal	Jumlah Kapal		Persentase	
		Maret 2005	Desember 2009	Maret 2005	Desember 2009
1	General Cargo	1.388	1.677	29,8	22,22
2	Container	107	157	2,3	2,08
3	Ro Ro	60	55	1,3	0,73
4	Ferry/ Penyeberangan	-	34	0,0	0,45
5	Bulk Carrier	22	45	0,5	0,60
6	Tanker	224	407	4,8	5,39
7	Barge	1.236	2.340	26,5	31,01
8	Passenger	229	317	4,9	4,20
9	Tug Boat	1.188	2.206	25,5	29,23
10	Landing Craft	205	308	4,4	4,08
T o t a l		4.659	7.546	100,0	100,00

Sumber : Ditjen Perhubungan Laut Th. 2009

Tabel 4.10 Komposisi Armada Kapal Angkutan Laut Khusus

No	Jenis Kapal	Jumlah Kapal		Persentase	
		Maret 2005	Desember 2009	Maret 2005	Desember 2009
1	Fishing Vessel	874	1.058	62,99	65,15
2	Tug Boat	169	184	12,26	11,33
3	Kapal Wisata	57	66	4,16	4,06
4	Bulk Carrier	24	24	1,76	1,48
5	Tanker	9	9	0,66	0,55
6	Landing Craft	9	9	0,66	0,55
7	Barge	212	213	15,47	13,12
8	Others	28	61	2,04	3,76
T o t a l		1.382	1.624	100,00	100,00

Sumber : Ditjen Perhubungan Laut Th. 2009

Tabel 4.11 Armada Niaga Nasional Berdasarkan Umur Kapal

NO.	UMUR KAPAL	JUMLAH UNIT	
		SIUPAL	SIOPSUS
1	0 - 10 TAHUN	2480	211
2	11 - 20 TAHUN	1668	531
3	21 - 25 TAHUN	2300	357
4	> 25 TAHUN	1100	532
TOTAL		7548	1631

Sumber : Ditjen Perla, 2009

Dari table 4.11 diatas terdapat bahwa sampai dengan akhir Desember 2009, jumlah armada kegiatan angkutan laut yang berumur di atas 25 tahun adalah sebanyak **1.100** Unit kapal setara dengan **14,6%** terhadap total armada angkutan laut pemegang ijin **SIUPAL**, sedangkan armada penunjang kegiatan usaha pokok yang berumur di atas 25 tahun sebanyak **532** unit kapal setara dengan **32,6%** terhadap total armada angkutan laut khusus pemegang ijin **SIOPSUS**.

(sumber : Dephub RI)

Kemudian yang menjadi ketentuan dasar dari Azas Cabotage adalah tercapainya jumlah armada nasional yang berbendera Indonesia dengan target yang jelas dan peningkatan dari batas yang ditargetkan. Berikut ini data-data kapal yang telah berbendera Indonesia per tipe kapal yang bersumber dari Asosiasi Pengusaha Pelayaran Nasional/INSA, April 2010.

Bulk Carrier

Berdasarkan data dari INSA, kondisi *real* jumlah armada kapal curah atau Bulk Carrier yang telah berbendera Indonesia terdapat 50 unit kapal. Berikut penulis tampilkan dibawah ini table kapal Bulk Carrier sesuai dengan total GT dan umur kapal.

Tabel 4.12 Bulk Carrier

BULK CARRIER	UMUR KAPAL		
	0 - 10 TAHUN	11 - 20 TAHUN	> 20 TAHUN
< 1000			7
1.001 - 3.000	3	1	6
3.001 - 5.000			8
5.001 - 10.000			10
10.001 - 50.000		3	12
50.001 - 100.000			

>100.000				
Jumlah	3	4	43	50

Sumber : INSA, 2010

Container Vessel

Berdasarkan data dari INSA, kondisi *real* jumlah armada kapal container atau Container Vessel yang telah berbendera Indonesia terdapat 130 unit kapal. Berikut penulis tampilkan dibawah ini table kapal Container Vessel sesuai dengan total GT dan umur kapal.

Tabel 4.13 Full Container Vessel

FULL CONTAINER GT	UMUR KAPAL			
	0 - 10 TAHUN	11 - 20 TAHUN	> 20 TAHUN	
< 1000			6	
1.001 - 3.000	7	9	20	
3.001 - 5.000	6	16	26	
5.001 - 10.000		3		
10.001 - 50.000		2	2	
50.001 - 100.000				
>100.000				
Jumlah	13	30	87	130

Sumber : INSA, 2010

Barge

Berdasarkan data dari INSA, kondisi *real* jumlah armada kapal barge yang telah berbendera Indonesia terdapat 1074 unit kapal. Berikut penulis tampilkan dibawah ini table kapal barge sesuai dengan total GT dan umur kapal.

Tabel 4.14 Barge

BARGE	UMUR KAPAL			
	0 - 10 TAHUN	11 - 20 TAHUN	> 20TAHUN	
< 1000	116	189	187	
1.001 - 3.000	131	188	53	
3.001 - 5.000	154	24	11	
5.001 - 10.000	11	5		
10.001 - 50.000	2	2	1	
50.001 - 100.000				
>100.000				
Jumlah	414	408	254	1074

Sumber : INSA, 2010

Accomodation Barge

Berdasarkan data dari INSA, kondisi *real* jumlah armada kapal *Accomodation Barge* yang telah berbendera Indonesia terdapat 20 unit kapal. Berikut penulis tampilkan dibawah ini table kapal *Accomodation Barge* sesuai dengan total GT dan umur kapal.

Tabel 4.15 Accomodation Barge

ACCOMODATION BARGE	UMUR KAPAL		
	0- 10 TAHUN	11- 20 TAHUN	>20 TAHUN
< 1000		5	3
1.001 - 3.000	1	3	1

3.001 - 5.000	2	2		
5.001 - 10.000	2		1	
10.001 - 50.000				
50.001 - 100.000				
>100.000				
	5	10	5	20

Sumber : INSA, 2010

Crane Barge

Berdasarkan data dari INSA, kondisi *real* jumlah armada kapal *crane barge* yang telah berbendera Indonesia terdapat 16 unit kapal. Berikut penulis tampilkan dibawah ini table kapal *crane barge* sesuai dengan total GT dan umur kapal.

Tabel 4.16 Crane Barge

CRANE BARGE GT	UMUR KAPAL			
	0 - 10 TAHUN	11 - 20 TAHUN	> 20 TAHUN	
< 1000	2	4	3	
1.001 - 3.000	3		2	
3.001 - 5.000	2			
5.001 - 10.000				
10.001 - 50.000				
50.001 - 100.000				
>100.000				
	7	4	5	
				16

Sumber : INSA, 2010

Full oil barge

Berdasarkan data dari INSA, kondisi *real* jumlah armada kapal Full oil barge yang telah berbendera Indonesia terdapat 2 unit kapal. Berikut penulis tampilkan dibawah ini table kapal Full oil barge sesuai dengan total GT dan umur kapal.

Tabel 4.17 Full oil barge

FULL OILBARGE GT	UMUR KAPAL		
	0 - 10 TAHUN	11 - 20 TAHUN	> 20 TAHUN
< 1000		1	1
1.001 - 3.000			

3.001 - 5.000				
5.001 - 10.000				
10.001 - 50.000				
50.001 - 100.000				
>100.000				
	0	1	1	2

Sumber : INSA, 2010

Hopper Barge

Berdasarkan data dari INSA, kondisi *real* jumlah armada kapal *Hopper Barge* yang telah berbendera Indonesia terdapat 7 unit kapal. Berikut penulis tampilkan dibawah ini table kapal *Hopper Barge* sesuai dengan total GT dan umur kapal.

Tabel 4.18 Hopper Barge

HOPPER BARGE	UMUR KAPAL			
	0 - 10 TAHUN	11 - 20 TAHUN	> 20 TAHUN	
GT				
< 1000	7			
1.001 - 3.000				
3.001 - 5.000				
5.001 - 10.000				
10.001 - 50.000				
50.001 - 100.000				
>100.000				
	7	0	0	
				7

Sumber : INSA, 2010

Oil Barge

Berdasarkan data dari INSA, kondisi *real* jumlah armada kapal Oil Barge yang telah berbendera Indonesia terdapat 109 unit kapal. Berikut penulis tampilkan dibawah ini table kapal Oil Barge sesuai dengan total GT dan umur kapal.

Tabel 4.19 Oil Barge

OIL BARGE	UMUR KAPAL		
	0 - 10	11 - 20	> 20 TAHUN
GT			

	TAHUN	TAHUN	
< 1000	12	24	47
1.001 - 3.000	18	5	3
3.001 - 5.000			
5.001 - 10.000			
10.001 - 50.000			
50.001 - 100.000			
>100.000			
	30	29	50
			109

Sumber : INSA, 2010

Chemical Tanker

Berdasarkan data dari INSA, kondisi *real* jumlah armada kapal *Chemical Tanker* yang telah berbendera Indonesia terdapat 12 unit kapal. Berikut penulis tampilkan dibawah ini table kapal *Chemical Tanker* sesuai dengan total GT dan umur kapal.

Tabel 4.20 Chemical Tanker

CHEMICAL TANKER	UMUR KAPAL		
	0 - 10 TAHUN	11 - 20 TAHUN	> 20 TAHUN
GT			
< 1000		1	4
1.001 - 3.000		1	3
3.001 - 5.000			3
5.001 - 10.000			
10.001 - 50.000			
50.001 - 100.000			
>100.000			
	0	2	10
			12

Sumber : INSA, 2010

Tanker

Berdasarkan data dari INSA, kondisi *real* jumlah armada kapal Tanker yang telah berbendera Indonesia terdapat 289 unit kapal. Berikut penulis tampilkan dibawah ini table kapal Tanker sesuai dengan total GT dan umur kapal.

Tabel 4.21 Tanker

TANKER GT	UMUR KAPAL			
	0 - 10 TAHUN	11 - 20 TAHUN	> 20 TAHUN	
< 1000	5	13	98	
1.001 - 3.000	3	30	6452	
3.001 - 5.000		10	11	
5.001 - 10.000	3	11	1	
10.001 - 50.000	1	9	22	
50.001 - 100.000		1	5	
>100.000				
	12	74	203	289

Sumber : INSA, 2010

Tanker Liquid Natural gas (LNG)

Berdasarkan data didapatkan dari INSA, kondisi *real* jumlah armada kapal Tanker LNG yang telah berbendera Indonesia terdapat 3 unit kapal. Berikut penulis tampilkan dibawah ini table kapal Tanker LNG sesuai dengan total GT dan umur kapal.

Tabel 4.22 Tanker Liquid Natural gas (LNG)

TANKER LIQUID NATURAL GAS GT	UMUR KAPAL			
	0 - 10 TAHUN	11 - 20 TAHUN	> 20 TAHUN	
< 1000			1	
1.001 - 3.000		1		
3.001 - 5.000				
5.001 - 10.000				
10.001 - 50.000				
50.001 - 100.000				
>100.000	1			
	1	1	1	3

Sumber : INSA, 2010

Tanker Liquid Petroleum Gas (LPG)

Berdasarkan data dari INSA, kondisi *real* jumlah armada kapal Tanker LPG yang telah berbendera Indonesia terdapat 1 unit kapal. Berikut penulis tampilkan dibawah ini table kapal Tanker LPG sesuai dengan total GT dan umur kapal.

Tabel 4.23 Tanker Liquid Petroleum Gas (LPG)

TANKER LIQUID PETROLEUM GAS	UMUR KAPAL			
	0 - 10 TAHUN	11 - 20 TAHUN	> 25 TAHUN	
GT				
< 1000				
1.001 - 3.000				
3.001 - 5.000	1			
5.001 - 10.000				
10.001 - 50.000				
50.001 - 100.000				
>100.000				
	1	0	0	
				1

Sumber : INSA, 2010

Conventional Cargo vessel

Berdasarkan data dari INSA, kondisi *real* jumlah armada kapal *Conventional Cargo Vessel* yang telah berbendera Indonesia terdapat 839 unit kapal. Berikut penulis tampilkan dibawah ini table kapal *Conventional Cargo Vessel* sesuai dengan total GT dan umur kapal.

Tabel 4.24 Conventional Cargo vessel

CONVENTIONAL CARGO VESSEL	UMUR KAPAL		
	0 - 10 TAHUN	11 - 20 TAHUN	> 20 TAHUN
GT			
< 1000	66	139	323
1.001 - 3.000	6	16	154
3.001 - 5.000	2	15	70
5.001 - 10.000	2	6	34
10.001 - 50.000		1	5
50.001 - 100.000			

>100.000				
	76	177	586	839

Sumber : INSA, 2010

Kapal Penumpang/*Pessanger Vessel*

Berdasarkan data dari INSA, kondisi *real* jumlah armada kapal penumpang yang berbendera Indonesia terdapat 76 unit kapal. Berikut penulis tampilkan dibawah ini table kapal penumpang sesuai dengan total GT dan umur kapal.

Tabel 4.25 Kapal Penumpang/*Pessanger Vessel*

PASSENGER GT	UMUR KAPAL			
	0 - 10 TAHUN	11 - 20 TAHUN	> 20 TAHUN	
< 1000	9	19	18	
1.001 - 3.000		3	3	
3.001 - 5.000			1	
5.001 - 10.000		8	3	
10.001 - 50.000	3	6	3	
50.001 - 100.000				
>100.000				
	12	36	28	76

Sumber : INSA, 2010

Kapal Semi Container

Berdasarkan data dari INSA, kondisi *real* jumlah armada kapal Semi Container yang berbendera Indonesia terdapat 37 unit kapal. Berikut penulis tampilkan dibawah ini table kapal Semi Container sesuai dengan total GT dan umur kapal.

Tabel 4.26 Kapal Semi Container

SEMI CONTAINER GT	UMUR KAPAL		
	0 - 10 TAHUN	11 - 20 TAHUN	> 20 TAHUN
< 1000			1
1.001 - 3.000	4		15
3.001 - 5.000		9	3
5.001 - 10.000		1	4
10.001 - 50.000			

50.001 - 100.000				
>100.000				
	4	10	23	37

Sumber : INSA, 2010

Kapal Ro-Ro

Berdasarkan data dari INSA, kondisi *real* jumlah armada kapal Ro-Ro yang telah berbendera Indonesia terdapat 42 unit kapal . Berikut penulis tampilkan dibawah ini table kapal Ro-Ro sesuai dengan total GT dan umur kapal.

Tabel 4.27 Kapal Ro-Ro

ROLL ON ROLL OFF	UMUR KAPAL			
	0 - 10 TAHUN	11 - 20 TAHUN	> 20 TAHUN	
GT				
< 1000	4	5	4	
1.001 - 3.000		3	6	
3.001 - 5.000			5	
5.001 - 10.000		5	7	
10.001 - 50.000			3	
50.001 - 100.000				
>100.000				
	4	13	25	42

Sumber : INSA, 2010

Kapal Penyeberangan/*Ferry*

Berdasarkan data dari INSA, kondisi *real* jumlah armada kapal Penyeberangan yang telah berbendera Indonesia terdapat 112 unit kapal. Berikut penulis tampilkan dibawah ini table kapal Penyeberangan sesuai dengan total GT dan umur kapal.

Tabel 4.28 Kapal Penyeberangan/*Ferry*

FERRY	UMUR KAPAL		
	0 - 10 TAHUN	11 - 20 TAHUN	> 20 TAHUN
GT			
< 1000	24	55	24

1.001 - 3.000	1	2	1	
3.001 - 5.000		1		
5.001 - 10.000		4		
10.001 - 50.000				
50.001 - 100.000				
>100.000				
	25	62	25	112

Sumber : INSA, 2010

Landing Craft

Berdasarkan data dari INSA, kondisi *real* jumlah armada kapal *Landing Craft* yang telah berbendera Indonesia terdapat 205 unit kapal. Berikut penulis tampilkan dibawah ini table kapal *Landing Craft* sesuai dengan total GT dan umur kapal.

Tabel 4.29 Landing Craft

LANDING CRAFT GT	UMUR KAPAL			
	0 - 10 TAHUN	11 - 20 TAHUN	> 20 TAHUN	
< 1000	89	72	43	
1.001 - 3.000		1		
3.001 - 5.000				
5.001 - 10.000				
10.001 - 50.000				
50.001 - 100.000				
>100.000				
	89	73	43	205

Sumber : INSA, 2010

Kapal Pengangkut Ikan

Berdasarkan data dari INSA, kondisi *real* jumlah armada kapal Pengangkut Ikan yang telah berbendera Indonesia terdapat 24 unit kapal. Berikut penulis tampilkan dibawah ini table kapal Pengangkut Ikan sesuai dengan total GT dan umur kapal.

Tabel 4.30 Kapal Pengangkut Ikan

FISH CARRIER GT	UMUR KAPAL		
	0 - 10	11 - 20	> 20

	TAHUN	TAHUN	TAHUN	
< 1000	2	3	16	
1.001 - 3.000			3	
3.001 - 5.000				
5.001 - 10.000				
10.001 - 50.000				
50.001 - 100.000				
>100.000				
	2	3	19	24

Sumber : INSA, 2010

Kapal Tunda

Berdasarkan data dari INSA, kondisi *real* jumlah armada kapal Tunda yang telah berbendera Indonesia terdapat 1370 unit kapal. Berikut penulis tampilkan dibawah ini table kapal Tunda sesuai dengan total HP dan umur kapal.

Tabel 4.31 Kapal Tunda

TUG BOAT	UMUR KAPAL			
	0 - 10 TAHUN	11 - 20 TAHUN	> 20 TAHUN	
HP				
< 1000	109	219	268	
1.001 - 3.000	368	243	113	
3.001 - 5.000	15	22	11	
> 5000		2		
	492	486	392	1370

Sumber : INSA, 2010

Data-data diatas merupakan sebagian dari jenis, tipe dan ukuran kapal-kapal yang telah berbendera Indonesia. Masih banyak lagi kapal-kapal yang memiliki ukuran sedemikian sehingga jumlah serta GT kapal tersebut lebih besar dari apa yang penulis dapatkan dari INSA.

Tabel 4.32 Roadmap Pelaksanaan Azas Cabotage Angkutan Laut Dalam Negeri Berdasarkan Komoditi (2005-2010)

No	Komoditi	Pangsa Muatan (%) 2003		Pangsa Muatan (%) 2005		Pangsa Muatan (%) 2006		Pangsa Muatan (%) 2007		Pangsa Muatan (%) 2009		Pangsa Muatan (%) 2010	
		Kapal Indonesia	Kapal Asing	Kapal Indonesia	Kapal Asing	Kapal Indonesia	Kapal Asing	Kapal Indonesia	Kapal Asing	Kapal Indonesia	Kapal Asing	Kapal Indonesia	Kapal Asing
1	<i>Oil/ Petroleum</i>	39	61	40	60	40	60	60	40	90	10	100	0
2	<i>General Cargo</i>	64	36	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0
3	<i>Coal</i>	40	60	60	40	60	40	75	25	95	5	100	0
4	<i>Wood</i>	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0
5	<i>Fertilizer</i>	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0
6	<i>Cement</i>	48	52	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0
7	<i>CPO</i>	62	38	80	20	80	20	100	0	100	0	100	0
8	<i>Rice</i>	48	52	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0
9	<i>Mine and Quarry</i>	23	77	40	60	40	60	100	0	100	0	100	0
10	<i>Other grains</i>	66	34	70	30	70	30	100	0	100	0	100	0
11	<i>Other liquid</i>	34	66	40	60	40	60	65	35	100	0	100	0
12	<i>Agri grain</i>	62	38	70	30	70	30	80	20	100	0	100	0
13	<i>Fresh product</i>	93	7	95	5	95	5	100	0	100	0	100	0
	Komoditi	2		5		5		9		11		13	

Sumber : Departemen Perhubungan-Ditjen Perhubungan Laut, 2009
(Dalam Paparan Menteri Perhubungan yang disampaikan pada Indonesian Cabotage Advocation Forum 2007)

Tabel 4.32 Realisasi Roadmap Pelaksanaan Azas Cabotage Angkutan Laut Dalam Negeri Berdasarkan Komoditi (2005-2007)

No	Komoditi	Pangsa Muatan (%) 2003		Pangsa Muatan (%) 2005		Pangsa Muatan (%) 2006		Pangsa Muatan (%) 2007		Pangsa Muatan (%) 2009		Pangsa Muatan (%) 2010	
		Kapal Indonesia	Kapal Asing	Kapal Indonesia	Kapal Asing	Kapal Indonesia	Kapal Asing	Kapal Indonesia	Kapal Asing	Kapal Indonesia	Kapal Asing	Kapal Indonesia	Kapal Asing
1	<i>Oil/ Petroleum</i>	39	61	40	60	58	42	60	40	90	10	100	0
2	<i>General Cargo</i>	64	36	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0
3	<i>Coal</i>	40	60	60	40	60	40	75	25	95	5	100	0
4	<i>Wood</i>	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0
5	<i>Fertilizer</i>	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0
6	<i>Cement</i>	48	52	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0
7	<i>CPO</i>	62	38	80	20	80	20	100	0	100	0	100	0
8	<i>Rice</i>	48	52	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0
9	<i>Mine and Quarry</i>	23	77	40	60	40	60	100	0	100	0	100	0
10	<i>Other grains</i>	66	34	70	30	70	30	100	0	100	0	100	0
11	<i>Other liquid</i>	34	66	40	60	55	45	65	35	100	0	100	0
12	<i>Agri grain</i>	62	38	70	30	70	30	80	20	100	0	100	0
13	<i>Fresh product</i>	93	7	95	5	95	5	100	0	100	0	100	0
	Komoditi	2		5		6		9		11		13	

Sumber : Departemen Perhubungan-Ditjen Perhubungan Laut, 2009
(Dalam Paparan Menteri Perhubungan yang disampaikan pada Indonesian Cabotage Advocation Forum 2007)

4.3. Lingkup Penerapan Instruksi Presiden No.5 Tahun 2005

Keberadaan **Instruksi Presiden nomor 5 tahun 2005**, sebagai regulasi dilihat begitu penting, karena dapat dijadikan cambuk untuk mengheula industri maritim bergairah kembali, tumbuh dan berkembang, baik industri perkapalan besar, menengah, serta industri perkapalan rakyat. Langkah-langkah untuk memberdayakan industri perkapalan nasional memang bukanlah suatu pekerjaan yang mudah, karena hal tersebut terkait dengan pengembangan dan pembinaan dari pemerintah, terkait pula dengan masalah pembiayaan pembuatan kapal baru, program insentif perpajakan yang lebih mendukung galangan, serta perbaikan kondisi dan kapasitas galangan, perusahaan pendukung galangan kapal, dan usaha penunjang perkapalan lainnya, seperti pusat-pusat desain dan pengembangan teknologi kapal, konsultan, pengembangan offshore, jasa perbankan, asuransi dan sebagainya.

Kondisi tersebut berpengaruh terhadap kompetensi dan kompetisi seluruh aktivitas galangan kapal, pemerintah maupun swasta, dan juga sektor usaha pendukung, seperti industri permesinan, industri pompa, dan komponen kapal lainnya. Pada akhirnya kondisi tersebut berdampak kepada menurunnya pemasukan negara dari sektor perkapalan, yang diperkirakan sebesar US\$ 1,64 triliun setiap tahunnya. (Sumber : Iperindo)

4.3.1. Terkait dengan Kondisi Industri Perkapalan Nasional.

1. Mendorong tumbuh dan berkembangnya industri perkapalan termasuk industri perkapalan rakyat, baik usaha besar, menengah maupun usaha kecil serta koperasi, antara lain dengan cara :
 - a) Mengembangkan pusat-pusat desain, penelitian dan pengembangan industri kapal;
 - b) Mengembangkan standarisasi dan komponen kapal;
 - c) Mengembangkan industri bahan baku dan komponen kapal;
 - d) 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 skim imbal produksi;

2. Pembangunan kapal yang biaya pengadaannya dibebankan kepada APBN/APBD wajib dilaksanakan pada industri perkapalan nasional dengan tetap memperhatikan ketentuan peraturan perundang-undangan mengenai pengadaan barang/jasa pemerintah
3. Dalam hal pendanaan kapal yang berasal dari luar negeri, pembangunan kapal tersebut diupayakan menggunakan sebanyak-banyaknya muatan lokal dan melakukan alih teknologi;
4. Pemeliharaan dan reparasi kapal-kapal yang biayanya dibebankan kepada APBN/APBD wajib dilakukan pada industri perkapalan nasional dengan tetap memperhatikan ketentuan peraturan perundang-undangan mengenai pengadaan barang/jasa pemerintah.

4.3.2. Terkait dengan Kondisi Industri Pelayaran Setelah 5 Tahun Penerapan Azas Cabotage (2005-2010)

- 1) Penataan penyelenggaraan angkutan laut nasional dalam jangka waktu sesingkat-singkatnya setelah Instruksi Presiden ini berlaku, sehingga angkutan laut dalam negeri seluruhnya telah dilayani oleh kapal-kapal berbendera Indonesia hingga diperkirakan 90% berbendera Indonesia;
- 2) Menata kembali proses penggantian bendera kapal dari bendera asing menjadi bendera Indonesia seoptimal mungkin, sehingga pada tahun 2011 telah 100% berbendera Indonesia yang mana target pada tahun 2010 adalah komoditi migas dan offshore;

4.3.3. Terkait dengan kebijakan sektoral perbankan dan perpajakan

Adanya kebijakan peremajaan dan pengadaan kapal yang implementasinya dapat dilaksanakan dengan pelaksanaan kebijakan:

- a) Perlunya dukungan dari lembaga perbankan maupun non perbankan yang dapat memfasilitasi mekanisme pendanaan bagi pengadaan maupun peremajaan kapal. Persyaratan rasio kecukupan modal sebesar 35 % dan agunan 150% dari kredit saat ini perlu dikurangi. Begitu pula tingkat bunga mencapai 18 % harus dikurangi bagi kredit untuk peremajaan dan pengadaan kapal.
- b) Perlunya terdapat lembaga perbankan maupun non perbankan yang berfungsi meliputi penjaminan, pemberi kredit serta pengawasan

pengelolaan kredit. Oleh karena tersebut perlu adanya peraturan dari pemerintah yang kongkret untuk menjamin terlaksananya fungsi-fungsi tersebut.

- c) Pemberian subsidi bagi pengembangan dan peremajaan kapal dapat dilakukan melalui perbankan, misalnya
- d) Melakukan regulasi yang memberikan kemudahan masuknya dana pinjaman dana yang murah dari lembaga keuangan luar negeri, tentunya dengan jaminan kapal itu sendiri, karena itu harus diratifikasi dulu regulasi internasional tentang *mortgage law* / hipotek kapal



BAB 5

ANALISIS DATA PENELITIAN

5.1. Model Analisis Implementasi

Dalam menentukan model analisis implementasi yang akan dipakai dalam tulisan ini adalah model analisis implementasi yang dikemukakan oleh *Charles Lindblom dalam Scolichin A.W, 2001* . Charles Lindblom mengemukakan bahwa pembuatan suatu kebijakan merupakan perpaduan dari berbagai proses yang kemudian menghasilkan sebuah hasil yang disebut sebagai kebijakan. Jadi, sebelum suatu manajemen kebijakan diimplementasikan, terdapat suatu proses yang mendahuluinya, yaitu proses perumusan kebijakan atau pembuatan kebijakan.

Adapun tahapan proses pembuatan kebijakan tersebut merupakan keseluruhan proses yang menyangkut hal-hal sesuai table di bawah ini :



Gambar 5.1 Tahapan proses pembuatan kebijakan

William Dunn (Budi Winarno:2002) menyebutkan, dalam pembuatan suatu kebijakan, tahap-tahap yang dilaluinya adalah :

1. Tahap penyusunan agenda.

Masalah-masalah akan berkompetisi dahulu sebelum dimasukkan ke dalam agenda kebijakan. Pada akhirnya, beberapa masalah masuk ke agenda kebijakan para perumus kebijakan. Pada saat itu, suatu masalah mungkin tidak disentuh sama sekali dan beberapa yang lain pembahasan masalah tersebut ditunda untuk waktu yang lama. Tahap penyusunan agenda merupakan tahap yang akan menentukan dapat atau tidak suatu masalah dibahas menjadi kebijakan atau sebaliknya.

2. Tahap formulasi kebijakan.

Masalah yang masuk ke agenda kebijakan kemudian dibahas oleh para pembuat kebijakan. Masalah-masalah tersebut didefinisikan untuk kemudian dicari alternatif pemecahan masalah yang terbaik. Pemecahan masalah tersebut berasal dari berbagai alternatif yang ada. Dalam tahap perumusan kebijakan ini, masing-masing alternatif akan bersaing untuk dapat dipilih sebagai kebijakan yang diambil untuk memecahkan masalah. Pada tahap ini, masing-masing aktor akan “bermain” untuk mengusulkan pemecahan masalah terbaik. Dari sekian banyak alternatif kebijakan yang ditawarkan oleh para perumus kebijakan, pada akhirnya salah satu dari alternatif kebijakan tersebut diadopsi dengan dukungan dari mayoritas legislatif, konsensus antara direktur lembaga atau keputusan peradilan.

3. Tahap implementasi kebijakan.

Suatu program hanya akan menjadi catatan-catatan elit, jika tidak diimplementasikan. Pada tahap ini, berbagai kepentingan akan saling bersaing, beberapa implementasi kebijakan mendapat dukungan dari para pelaksana, namun beberapa yang lain mungkin akan ditentang oleh para pelaksana.

4. Tahap penilaian kebijakan.

Pada tahap ini, kebijakan yang telah dijalankan akan dinilai atau dievaluasi untuk melihat sejauh mana kebijakan yang dibuat telah mampu memecahkan masalah. Kebijakan publik pada dasarnya dibuat untuk

meraih dampak yang diinginkan. Oleh karena itu, maka ditentukan ukuran-ukuran atau kriteria-kriteria yang menjadi dasar untuk menilai apakah kebijakan publik telah meraih dampak yang diinginkan.

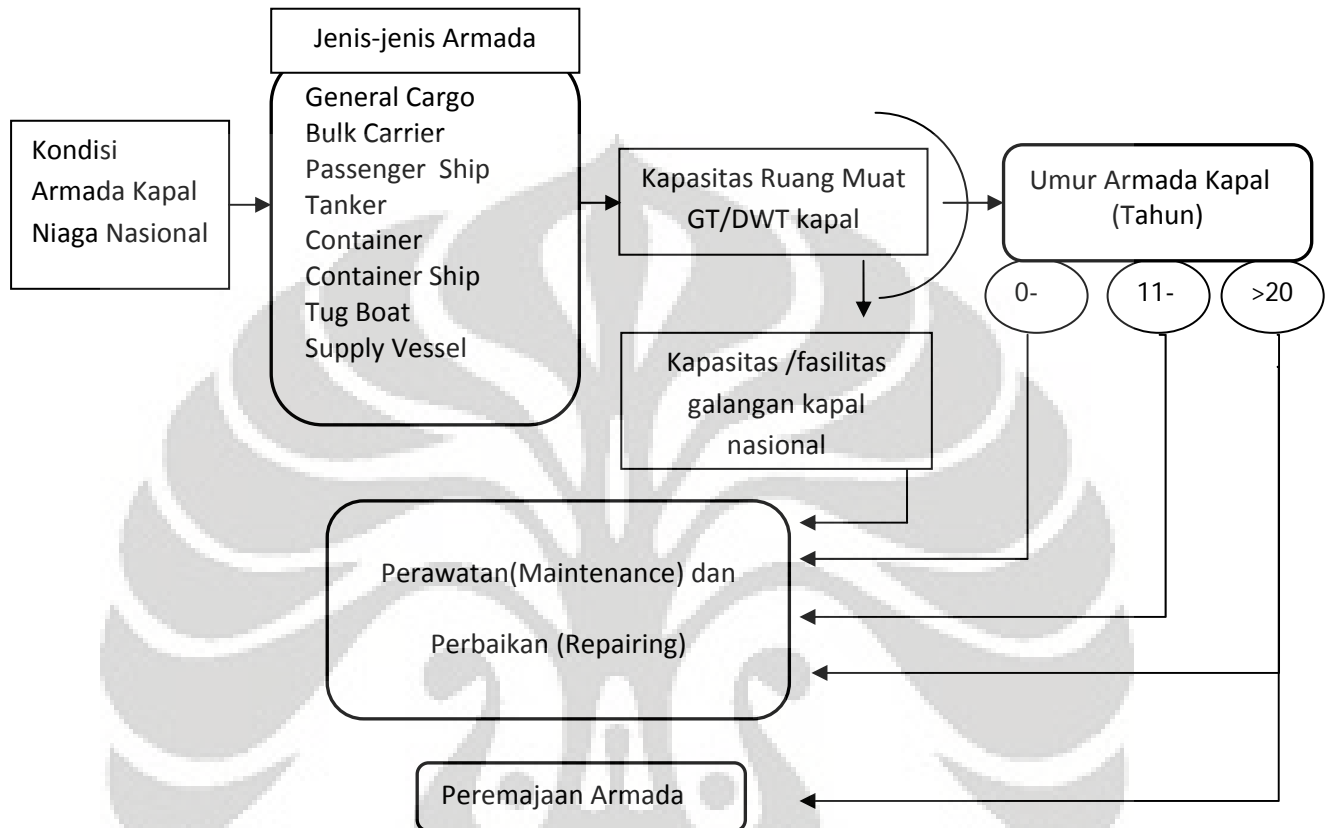
Disamping itu, agar manajemen suatu kebijakan dapat diimplementasikan secara sempurna, maka menurut *Gunn dan Hogwood*, dalam *Scolichin, A.W*, 2001, diperlukan beberapa persyaratan, yaitu :

- Kondisi eksternal pelaksanaan kebijakan tidak menimbulkan gangguan/kendala yang serius
- Tersedianya sumber dana dan waktu yang mencukupi
- Tersedianya keterpaduan berbagai sumber pendukung kebijakan tersebut
- Kebijakan yang akan diimplementasikan didasari oleh suatu hubungan kausal yang kuat
- Hubungan kausalitas bersifat langsung dan hanya sedikit mata rantai penghubungnya
- Pemahaman yang mendalam dan kesepakatan terhadap tujuan yang sama dari berbagai *stake holder*
- Komunikasi dan koordinasi yang sempurna
- Tugas-tugas diperinci dan ditempatkan dalam urutan yang tepat

Dari uraian model implementasi di atas, jelaslah bahwa ada tahapan-tahapan yang harus penulis kaji secara terperinci dan menyeluruh dari berbagai hal yang berkaitan dengan upaya percepatan pemberdayaan industri perkapalan nasional dan lepas pantai Indonesia, baik secara internal maupun eksternal, serta analisis secara makro dan mikro. Sehingga tujuan dari sebuah kajian implementasinya dapat dicapai dengan tepat dan cepat dengan melibatkan aspek-aspek dari *stake holder*-nya.

5.2. Analisis Kondisi Armada Kapal Niaga Nasional

Sebelum dipaparkan analisis terhadap kondisi armada kapal niaga nasional saat ini, terlebih dahulu akan ditampilkan gambar diagram dibawah ini yang menjelaskan alur analisis terhadap kondisi armada kapal niaga nasional.



Gambar 5.2 Bagan alur analisis kondisi armada kapal niaga nasional terkait jenis, batas umur, dan kapasitas ruang muat kapal terhadap aktivitas galangan kapal

Dari gambar 5.2 armada kapal niaga nasional yang terdiri dari berbagai jenis komoditi yang diangkut seperti yang tercantum dalam bagan, masing-masing jenis kapal mempunyai kapasitas ruang muat (dalam GT/DWT). Kapasitas ruang muat kapal, akan menjadi tolak ukur bagi galangan kapal nasional. Selain itu kapasitas ruang muat ini akan dipengaruhi oleh umur kapal. Semakin lama umur kapal akan semakin tua dan secara *automatic* kapasitas ruang muat akan berkurang sehingga perlu dilakukan perawatan atau perbaikan bahkan perlu peremajaan kapal/pembangunan kapal baru.

- **Terkait Peraturan yang diberlakukan terhadap Perusahaan Pelayaran Nasional**

- a. Adanya INPRES No.5/2005 tentang pemberdayaan industri pelayaran nasional : “Angkutan dalam negeri 100% diangkut Kapal Berbendera Indonesia(Azas Cabotage)”.

Dengan adanya peraturan inilah yang mendorong bangkitnya industri pelayaran nasional dan bertambahnya jumlah armada nasional yang beralih bendera ke bendera Indonesia, sehingga mengakibatkan hal-hal sebagai berikut :

- Bertambahnya devisa negara dengan naiknya penghasilan perusahaan, gaji para pegawai dan sektor perpajakan serta kredit perbankan nasional
 - Bertambahnya tenaga kerja dan meningkatnya SDM yang menyangkut masalah pelayaran.
 - Munculnya keterkaitan antara *stakeholder* kemaritiman yang ada, sehingga menimbulkan saling ketergantungan antara yang satu dengan yang lainnya. Yakni dengan bangkitnya industri pelayaran, maka hal ini menjadikan sebuah prospek yang menjanjikan bagi industri galangan kapal yang mana kapal-kapal yang berlayar dalam peraturan internasional harus naik dok sesuai ketentuan yang berlaku guna mencegah terjadinya kecelakaan di laut dan hal ini adalah momentum yang tepat untuk bangkitnya stekholder kemaritiman nasional serta memberikan peluang yang besar terhadap industri galangan kapal nasional untuk memberikan pelayanan terbaik, menciptakan lapangan kerja baru dengan tumbuhnya industri pendukung galangan kapal serta kerjasama-kerjasama dengan yang baik dengan perguruan tinggi-perguruan tinggi untuk meningkatkan SDM yang tepat guna dan tepat sasaran.
- b. Keppres No. 2/1998 tentang impor kapal baru dan bukan baru untuk kapal niaga dan kapal ikan : “ Kapal baru maupun kapal bukan baru dapat diimpor”.

Dengan adanya keputusan Presiden tentang kebolehan mengimpor kapal maka hal ini akan menjadi kemudahan bagi perusahaan pelayaran nasional untuk menambah jumlah armada kapal-nya. Namun hal ini sejalan dengan peraturan dibawah ini.

- c. Peraturan Menteri Perdagangan No. 57/M-DAG/PER/12/2008 tentang Impor Barang Modal Bukan Baru : Impor kapal bukan baru diperbolehkan sampai usia 25 tahun”.

Dengan adanya peraturan menteri perdagangan tersebut, maka perusahaan pelayaran nasional sejatinya berbenah diri dengan catatan bahwa peraturan tersebut hanya memberikan keringanan dalam penambahan jumlah kapal yang dijadikan sebagai barang modal untuk meningkatkan profit perusahaan. Sehingga apabila perusahaan pelayaran akan mengganti kapal-kapal yang sudah tua dengan kapal baru atau pembangunan kapal baru, maka untuk mendukung bangkitnya industri galangan kapal dalam negeri, sejatinya perusahaan pelayaran memesan kapal baru ke galangan kapal dalam negeri dan hal itu akan sesuai dengan amanat INPRES No. 5/2005 bahwa industri galangan kapal dalam negeri mendukung azas cabotage.

- d. Peraturan Pemerintah No. 38/2003 tentang PPN : “Pembelian kapal (impor dan dalam negeri) oleh perusahaan pelayaran, PPN ditanggung Pemerintah”.

Dengan adanya peraturan ini, perusahaan pelayaran nasional telah diberikan kemudahan tambahan oleh pemerintah untuk bangkit dan meningkatkan kemampuannya semaksimal mungkin hingga menembus pelayaran internasional.

- e. Peraturan pemerintah tentang PPh pasal 23 : “untuk perusahaan pelayaran sudah diberlakukan 2% final sedangkan kepada galangan kapal dikenakan pajak progresif”

Peraturan ini sekali lagi telah memudahkan perusahaan pelayaran untuk lebih meningkat dan berjalan dengan lancar.

- **Terkait dengan Pertambahan jumlah armada kapal niaga nasional pasca 5 tahun INPRES No 5/2005**

Dibawah ini penulis mencantumkan table jumlah unit kapal yang telah berbendera Indonesia per tahun 2009 yang dibagi berdasarkan usia kapal, baik kapal-kapal yang diimpor maupun kapal-kapal buatan dalam negeri.

Tabel 5.1
Jumlah unit kapal berbendera Indonesia Tahun 2009

NO.	UMUR KAPAL	JUMLAH UNIT	
		SIUPAL	SIOPSUS
1	0 - 10 TAHUN	2480	211
2	11 - 20 TAHUN	1668	531
3	21 - 25 TAHUN	2300	357
4	> 25 TAHUN	1100	532
	TOTAL	7548	1631

Sumber : Ditjen Perhubungan Laut, Tahun 2009

Kapal berbendera Indonesia yang memiliki usia 0 - 10 tahun berjumlah 2480 unit kapal dengan kepemilikan perusahaan angkutan laut nasional, dan 211 unit kapal dengan kepemilikan perusahaan angkutan laut khusus. Kapal berbendera Indonesia yang memiliki usia 11 - 20 tahun berjumlah 1668 unit kapal dengan

Kepemilikan perusahaan angkutan laut nasional, dan 531 unit kapal dengan kepemilikan perusahaan angkutan laut khusus. Kapal berbendera Indonesia yang memiliki usia 21 – 25 tahun berjumlah 2300 unit kapal dengan kepemilikan perusahaan angkutan laut nasional, dan 357 unit kapal dengan kepemilikan perusahaan angkutan laut khusus (SIOPSUS). Kapal berbendera Indonesia yang memiliki usia > 25 tahun berjumlah 1100 unit kapal dengan kepemilikan perusahaan angkutan laut nasional, dan 532 unit kapal dengan kepemilikan perusahaan angkutan laut khusus (SIOPSUS). Jumlah kapal-kapal dengan usia 0 – 10 tahun adalah yang terbanyak untuk kapal dengan kepemilikan perusahaan angkutan laut nasional (SIUPAL), dibandingkan dengan usia kapal yang lebih dari 10 tahun. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa pada tahun 2009 tercatat 2480 unit kapal yang tergolong kapal yang baru dibangun. Akan tetapi jumlah kapal dengan usia 21 – 25 tahun tidak jauh berbeda dengan jumlah kapal dengan usia 0 – 10 tahun untuk kapal dengan kepemilikan perusahaan angkutan laut nasional (SIUPAL), yakni memiliki selisih jumlah 180 unit kapal. Disamping itu, terdapat 1100 kapal yang berusia lebih dari 25 tahun, sehingga hal

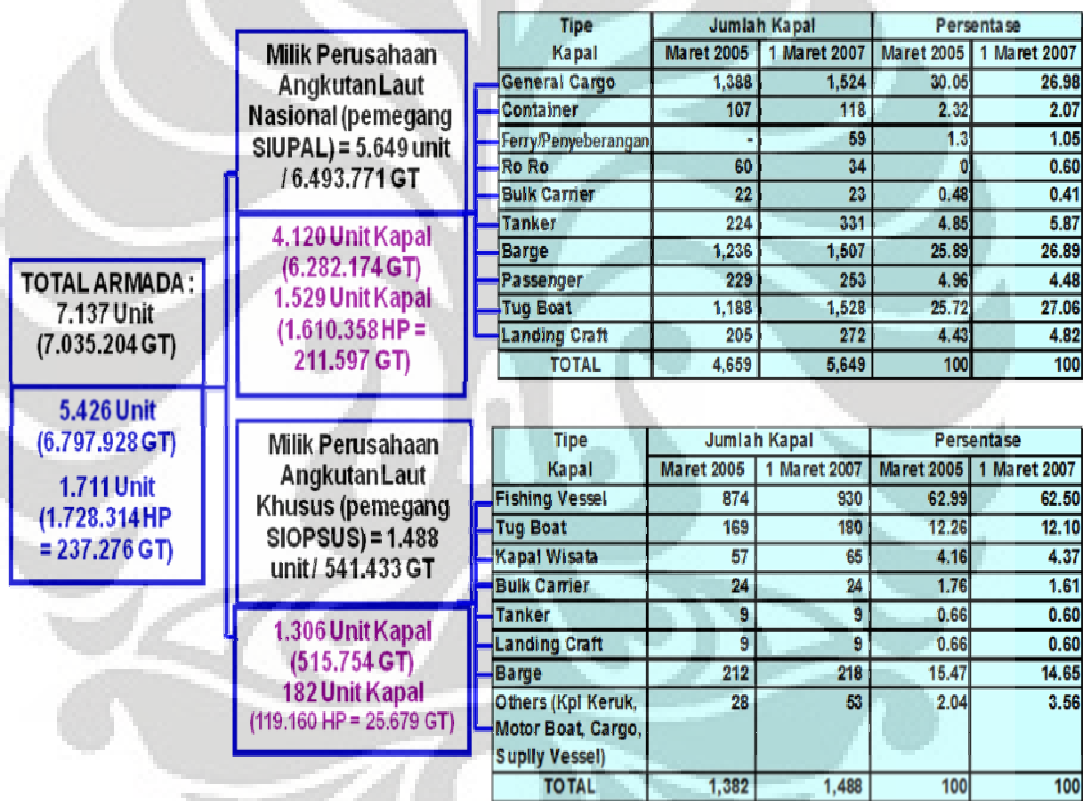
ini harus segera ditindak lanjuti dengan maintenance yang baik digalangan kapal nasional.

Berikut ini penulis tampilkan tabel peningkatan jumlah armada kapal niaga nasional yang telah berbendera Indonesia pada awal diterbitkannya INPRES Nomor 5 tahun 2005 – maret 2005 sampai 1 maret 2007.

Tabel 5.2

Perbandingan jumlah armada kapal nasional berdasarkan 13 komoditi

(Maret 2005 – Maret 2007)



Sumber : Departemen Perhubungan RI, 2010

Tabel 5.3

Perbandingan jumlah armada kapal nasional berdasarkan 13 komoditi

(Per Desember 2009)

Tipe Kapal	Des-09	
	Jumlah (Unit)	GT.
General Cargo	1.677	2.734.036
Container	157	751.779
Ro Ro	55	246.538
Ferry/ Penyeberangan	34	113.014
Bulk Carrier	45	746.068
Tanker	407	1.499.719
Barge	2.340	3.884.719
Passenger	317	494.786
Tug Boat	2.206	422.757
Landing Craft	308	179.163
TOTAL	7.546	11.072.579

Tipe Kapal	Des-09	
	Jumlah (unit)	GT
Fishing Vessel	1.058	216.938
Tug Boat	184	24.878
Kapal Wisata	66	4.474
Bulk Carrier	24	37.300
Tanker	9	12.779
Landing Craft	9	6.219
Barge	213	187.811
Others (Kpl Keruk, Motor Boat, Cargo, Suply Vessel)	61	99.924
TOTAL	1.624	590.323

TOTAL ARMADA: 9.170 Unit (11.662.902 GT)	<p>Milik Perusahaan Angkutan Laut Nasional (pemegang SIUPAL) = 7.546 unit / 11.072.579 GT</p> <p>Milik Perusahaan Angkutan Laut Khusus (pemegang SIOPSUS) = 1.624 unit/ 590.323 GT</p>
---	--

Sumber : Departemen Perhubungan RI, 2010

Dari 2 table diatas dapat dilihat bahwa penambahan kapal berbendera Indonesia dari yang semula berbendera asing. Sungguh meyakinkan akan adanya lonjakan pertumbuhan ekonomi kemaritiman Indonesia berbasis pelayaran. Disamping itu, lonjakan penambahan kapal-kapal berbendera Indonesia ini sejatinya akan mempengaruhi pula aspek ekonomi perkapalan/galangan kapal.

Berdasarkan data-data yang penulis dapatkan dari Sekjen DPP IPERINDO, penambahan kapal-kapal berbendera Indonesia mempengaruhi kegiatan perbaikan dan survey kapal di galangan nasional. Perbaikan ini mencakup segala kegiatan perbaikan mesin-mesin, peralatan-peralatan kapal, penggantian peralatan dan sebagainya. Sedangkan survey kapal dikarenakan kapal-kapal berbendera Indonesia akan menambah daftar register badan

klasifikasi di Indonesia yakni Biro Klasifikasi Indonesia (BKI). Kegiatan survey ini terdiri dari kegiatan-kegiatan yang telah penulis jelaskan pada bab sebelumnya/Bab II.

Namun data-data tersebut dapat menggambarkan seberapa besar kekuatan armada kapal nasional saat ini yang berlayar di perairan Indonesia guna mendistribusikan kebutuhan-kebutuhan masyarakat Indonesia antar pulau di wilayah Indonesia.

5.3. Analisis Kondisi dan Potensi Galangan Kapal Nasional

Sebelum dipaparkan analisis terhadap kondisi dan potensi galangan kapal nasional saat ini, terlebih dahulu akan ditampilkan gambar dibawah ini yang memperlihatkan alur analisis terhadap kondisi dan potensi galangan kapal nasional.



Gambar 5.3 Bagan alur analisis terhadap kondisi dan potensi galangan kapal nasional

Kondisi galangan kapal dalam negeri tidak terlepas dari kondisi fasilitas galangan berupa grafting dock, floating dock, slipway, balon, dan lain-lain, yang semuanya itu dapat mendukung pekerjaan galangan untuk melakukan perbaikan dan perawatan kapal, dan/atau pembangunan baru sebuah kapal sesuai dengan kapasitas terpasang galangan tersebut untuk memenuhi permintaan pemesan kapal dengan pembuatan yang sesuai standar yang berlaku.

Aktivitas galangan dalam hal pembangunan kapal baru atau penggantian bagian-bagian kapal yang rusak/*repairing* serta perawatan kapal, galangan kapal akan melibatkan industri pendukung dan atau supplier (pengimpor), aktivitas tersebut akan dipengaruhi juga oleh kondisi keuangan galangan, sehingga pemilik suatu galangan harus mengondisikan keuangannya sebaik mungkin untuk memaksimalkan pelayanannya. Namun, adakalanya tidak bergantung kepada kondisi keuangan galangan saja, akan tetapi aktivitas suatu galangan cenderung dipengaruhi oleh ketersediaan barang-barang supplier dan atau industri pendukung galangan tersebut. Sebagaimana yang telah dicantumkan di bab 2, bahwa industri galangan kapal merupakan industri hulu, hal ini akan menjadikan galangan kapal sebagai industri yang terpaku sebagai ‘penjahit’ saja, dan seakan-akan tidak memproduksi apa-apa dikarenakan hanya menggabungkan bahan-bahan hasil olahan industri-industri di atasnya/industri hulu. Contohnya saja, bahan hasil olahan industri baja berupa pelat baja, maka galangan kapal dapat langsung menjadikannya sebagai bagian tertentu dari sebuah kapal yakni lambung kapal dan bagian-bagian “gading-gading” kapal, yang tentu saja perlu sedikit proses pabrikasi sesuai rancangannya, sebagaimana yang dijelaskan pada bab sebelumnya tentang proses produksi kapal.

Industri pendukung mencakup penghasil komponen-komponen kapal serta alat-alat navigasi dan komunikasi yang tentu saja tidak dapat di produksi oleh galangan kapal, dapat diimpor atau dari produksi industri dalam negeri.

5.3.1. Analisis Jumlah dan Kapasitas Terpasang Galangan Nasional.

Tabel 5.4

Kapasitas Galangan Kapal Dalam Negeri

No	Kelas Fasilitas (GT)	Fasilitas untuk Reparasi			Fasilitas utk Bangunan Baru		
		Jumlah	Kapasitas Terpasang/Th		Jumlah	Kapasitas Terpasang/Th	
		(unit)	(GT)	(DWT)	(unit)	(GT)	(DWT)
1	< 500	121	480.000	720.000	99	21.000	31.500
2	501 – 1.000	45	495.000	742.500	27	17.000	25.500
3	1.001 – 3.000	25	455.000	682.500	8	10.000	15.000
4	3.001 – 5.000	6	400.000	600.000	9	37.000	55.500
5	5.001 – 10.000	7	900.000	1.350.000	11	70.000	105.000
6	10.001 – 50.000	6	1.270.000	1.905.000	6	180.000	270.000
7	50.001 – 100.000	3	1.560.000	2.340.000	-	---	---
8	>100.000	1	800.000	1.200.000	-	---	---
	JUMLAH	214	6.360.000	9.540.000	160	335.000	502.500

(Sumber: Departemen Perindustrian, 2009)

Berdasarkan data Tabel 3.1 diatas, jumlah fasilitas untuk menampung reparasi dan perawatan kapal (bila tiba masa naik dok sebuah kapal) di galangan kapal dalam negeri, mencakup galangan-galangan kapal di seluruh indonesia yang berjumlah sebanyak 214 unit dengan total GT kapasitas terpasang untuk menampung aktivitas perawatan dan perbaikan kapal-kapal yang berlayar di perairan nasional sebesar 6.360.000 GT atau setara dengan 9.540.000 DWT. Sedangkan fasilitas untuk pembangunan kapal baru, berjumlah 160 unit dengan total GT kapasitas terpasang 335.000 GT atau setara dengan 502.500 DWT.

Menurut Departemen Perindustrian, kelas fasilitas seperti tabel diatas yang telah dikelompokkan mulai dari kelas fasilitas < 500 GT, 501 – 1000 GT sampai dengan >100.000 GT, disesuaikan dengan pengelompokkan galangan-galangan kapal yang ada di Indonesia.

5.3.2. Analisis Kemampuan Produksi Galangan Nasional .

Dari pengalaman-pengalaman galangan kapal nasional, didapatkan data-data bahwa sampai saat ini galangan kapal nasional mampu membangun berbagai jenis dan ukuran kapal seperti yang dipaparkan berikut ini :

Passanger & Trailer Ferry Ro-Ro	-	18.900 GT
Passanger & Car ferry Ro-Ro	-	5.000 GT
Passanger Ship	-	500 Pax
Semi Container Ship	-	3.650 DWT
Container Ship	s/d -	1.600 TEUS
Logk Carrier	-	8.000 DWT
Bulk Carrier	s/d -	50.000 DWT
Dry Cargo Vessel	s/d -	18.500 DWT
AHTS/ <i>Anchor handling tug supply</i>	s/d -	6.000 HP
Accomodation Barges	s/d -	300 Pax
Trailing Suction Hopper Dredger	-	1.000 CuM
Production Oil Tanker,	s/d -	30.000 DWT
Chemical Tanker,	s/d -	24.000 DWT
LPG Carrier	-	5.600 DWT
Fire Fighting Tugboat,	s/d -	4.200 HP
Ocean Tugboat	-	7.500 HP
Tuna Long Liner	s/d -	300 GT
Patrol Boat	s/d -	57 m
Landing Platform Dock (LPD)	-	105 m
Barges	s/d -	300 FT
Split Barge	s/d -	1.000 CuM

(Sumber : IPERINDO 2010)

Pembangunan berbagai jenis kapal dan fasilitas offshore untuk kegiatan Migas, sebagai berikut : Mooring Boat, Pilot Boat, Anchor Boat, Sea Trucks,

Landing Craft, Crew Boat, Equipment Platform, Weelhead Platform, Living Quarters, Single Point Mooring Buoy, Oil Process Platform, Three & Four Leg Jacket (Sumber : IPERINDO 2010).

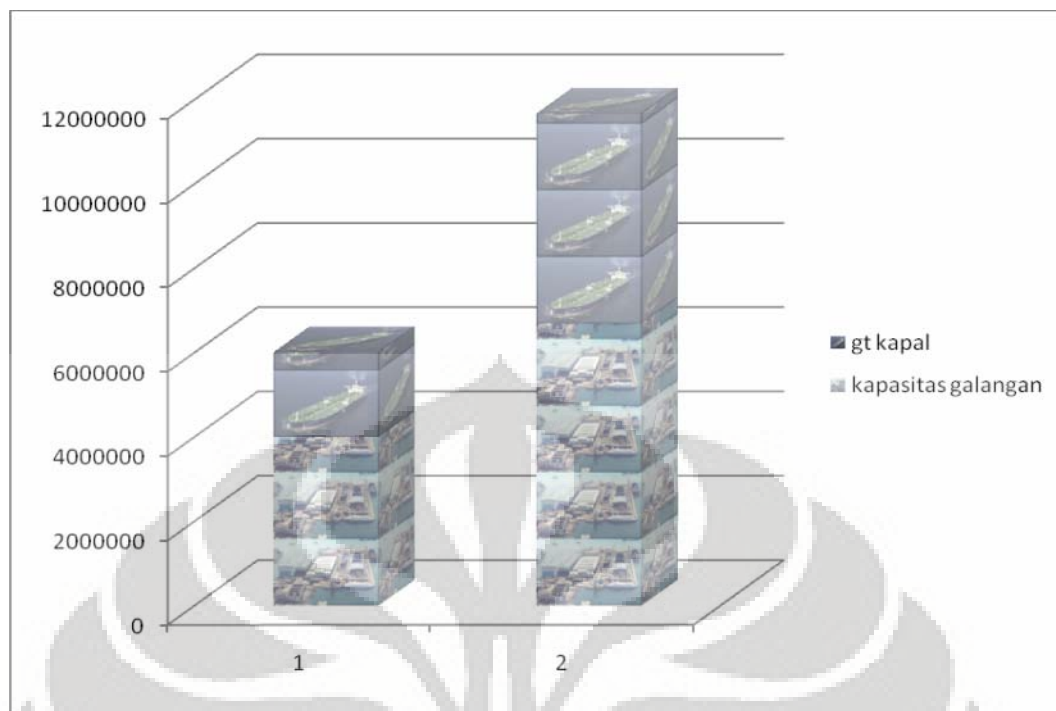
Dari data-data diatas dapat diketahui bahwa kemampuan galangan kapal nasional sudah cukup mampu untuk memenuhi kebutuhan pasar dalam negeri, terkait untuk keperluan 13 komoditi sesuai dengan roadmap azas cabotage yang telah dilaksanakan sejak tahun 2005.

Kemampuan tersebut terlihat bahwa dari galangan kapal nasional yang telah membangun berbagai jenis kapal, terutama untuk mengangkut barang-barang yang termasuk dalam 13 komoditi dan ditambah 1 komoditi untuk keperluan *offshore*. Sehingga dapat disimpulkan bahwa galangan kapal nasional mampu untuk memenuhi kebutuhan pembuatan kapal dalam rangka mendukung implementasi azas cabotage di Indonesia.

5.4. Analisis Ketersediaan Kapasitas dan Fasilitas Guna Memenuhi Kebutuhan *Repairing/Maintenance*

Analisis terhadap ketersediaan kapasitas dan fasilitas galangan kapal nasional untuk memenuhi kebutuhan *repairing/maintenance* armada kapal niaga nasional pasca 5 tahun azas cabotage sebagai sebuah pasar yang strategis bagi industri galangan kapal nasional, terlebih dahulu ditampilkan grafik perbandingan antara jumlah armada kapal niaga nasional yang melintas dan kapasitas galangan kapal nasional.

Pada grafik dibawah ini terlihat bahwa adanya penambahan armada kapal nasional akan mempengaruhi kegiatan galangan kapal nasional. Setiap penambahan 1000 unit kapal dikalikan dengan 1000 GT, maka menjadi 1 juta GT. Sehingga dengan adanya penambahan jumlah total GT dari semua kapal-kapal tersebut maka galangan kapal nasional juga harus berbenah diri menyesuaikan kondisi pasar yang ada, yakni galangan kapal nasional harus menambah kapasitas galangannya.



Gambar 5.4 Grafik penambahan jumlah GT total armada kapal nasional
(Maret 2005 – Maret 2010)

Sumber : IPERINDO, 2010

Pada saat ini kapasitas terpasang untuk reparasi kapal lebih kurang sebesar 6.000.000 GT di seluruh Indonesia. Jumlah kapal berbendera Merah Putih yang terdaftar di Kementerian Perhubungan saat ini sebesar lebih dari 9.300 unit kapal (2010) atau 11.950.000 GT. Kebutuhan dockspace untuk reparasi kapal diperkirakan $60\% \times 11.950.000 \text{ GT} = 7.170.000 \text{ GT}$ yang tersedia di galangan kapal nasional hanya berkisar 6.000.000 GT. Jadi, kekurangannya adalah 1.170.000 GT (Sumber : Kajian IPERINDO – 2010).

Kemudian untuk Tahun 2014, diproyeksikan jumlah armada merah putih lebih kurang sebesar 13.000.000 GT. Kebutuhan dock space $60\% \times 13 \text{ jt} = 7.8 \text{ jt}$ GT. Potensi untuk investasi peningkatan penyediaan fasilitas dock space sebesar 1,8 jt GT (Atau rata – rata ada potensi yang bisa dikembangkan $1,8 \text{ jt}/5 = 360.000 \text{ GT}$ per tahun. Untuk memenuhi hal tersebut, terbuka investasi baru, baik PMDN (Penanaman Modal Dalam Negeri maupun Penanaman Modal Asing/PMA (Sumber : Kajian IPERINDO – 2010).

Tabel 5.5
Jumlah armada angkutan laut nasional tahun 2010

NO.	UMUR KAPAL	JUMLAH UNIT	
		SIUPAL	SIOPSUS
1	0 - 10 TAHUN	2480	211
2	11 - 20 TAHUN	1668	531
3	> 20 TAHUN	3400	889
	TOTAL	7548	1631

Sumber : Ditjen Perhubungan Laut, Tahun 2010

Dari data pada tabel di atas, jumlah armada angkutan laut nasional yang telah berbendera Indonesia yang berumur >20 Tahun berjumlah 3400 unit kapal – dari kapal-kapal milik perusahaan pelayaran (SIUPAL) ditambah dengan 889 unit kapal – dari kapal-kapal milik perusahaan angkutan laut khusus (SIOPSUS). Sehingga total jumlah kapal dengan umur lebih dari 20 tahun, dengan kondisi yang mana kapal-kapal tersebut harus sesering mungkin naik dok, minimal 1 kali dalam setahun, untuk kelaiklautan kapal-kapal tersebut, adalah berjumlah 4289 unit kapal. Dalam peraturan yang tertuang dalam UU yang telah ditetapkan oleh pemerintah Indonesia dibawah Kementerian Perhubungan, UU yang dikeluarkan tanggal 30 maret 2010, mengatur bahwa adanya pembatasan kapal-kapal impor yang layak untuk dioperasikan di perairan Indonesia.

Sedangkan untuk kapal-kapal dengan tingkat umur 0 – 10 Tahun dan 11 – 20 Tahun, tidak akan membutuhkan docking setiap tahun, akan tetapi memerlukan rentang waktu sejak awal pembuatan kapal tersebut akan naik dok minimal 2 kali dalam 5 tahun. Sehingga repairing dan maintenance di galangan kapal dalam negeri berjalan sesuai jadwal yang telah ditentukan. Selain itu, pengusaha pelayaran akan memilih galangan yang sesuai dengan tempat, waktu yang efektif, dan pelayanan yang memuaskan.

Tabel 5.6

Jumlah Armada Angkatan Laut Nasional Tahun 2010

UMUR KAPAL	JUMLAH KAPAL
> 20 TAHUN	1810
11 - 20 TAHUN	1438
0 - 10 TAHUN	1203
TOTAL	4451

Sumber : INSA, 2010

Dari data tabel di atas, jumlah armada kapal nasional yang berumur lebih dari 20 tahun berjumlah 1812 unit kapal dengan berbagai jenis dan ukurannya. Terlihat pada tabel bahwa semakin banyak kapal-kapal berbendera Indonesia yang melintasi perairan nasional, maka akan semakin padat pula lalu lintas laut yang berjalan setiap tahunnya di Indonesia. Kepadatan lalu lintas laut ini akan mempengaruhi kegiatan galangan kapal nasional demi perawatan dan perbaikan kapal-kapal yang berlayar tersebut.

Situasi yang menggambarkan kepadatan lalu lintas laut di Indonesia ditandai dengan letak Indonesia yang strategis di antara dua benua dan dua samudera, salah satunya adalah kepadatan lalu lintas laut di selat malaka sebagai jalur lalu lintas laut internasional maupun jalur lalu lintas laut dalam negeri.



Gambar 5.5 Jalur lalu lintas laut melalui Indonesia

Sumber : KemenHub

5.6. Analisis SWOT

5.5.1. Analisis Faktor Pendukung Percepatan Pemberdayaan Galangan

Kapal Nasional dan Lepas Pantai Indonesia.

- **Terkait Dengan Penerapan Asas *Cabotage* di Indonesia.**

Pasca 5 tahun diterbitkannya inpres nomor 5 tahun 2005 telah diketahui kapal-kapal berbendera Indonesia hampir mendekati 100% untuk 13 komoditi dan hingga 1 Januari 2011 diikuti dengan komoditi tambahan yakni penambahan kapal berbendera Indonesia untuk sektor *offshore*/bangunan lepas pantai. Dengan itu, kapal-kapal yang telah berbendera Indonesia akan semakin bertambah hingga berjumlah melebihi angka 9300-an lebih, untuk 14 komoditi termasuk kapal untuk keperluan lepas pantai. Kesiapan galangan kapal nasional akan terdorong dengan pertambahan jumlah armada kapal niaga tersebut.

Selain itu pada tanggal 31 Maret 2010 di Hotel Nikko Jakarta, telah dideklarasikan kebangkitan industri galangan kapal nasional oleh Ketua Umum Asosiasi Ikatan Perusahaan Perkapalan dan Lepas Pantai Indonesia (IPERINDO) dalam acara *Indonesian Cabotage Advocation Forum/INCAFO ke-10*, bahwa dengan bangkitnya industri perkapalan & lepas pantai akan menimbulkan multi efek terhadap cabang industri lainnya, yakni membutuhkan industri pendukung baik industri hulu maupun hilir, serta dalam deklarasi itu disebutkan tuntutan yaitu Industri perkapalan/galangan kapal nasional harus didukung oleh pemerintah dengan cara mengurangi penarikan pajak/PPN terhadap komponen dalam negeri sebagai komponen kapal yang wajib adanya, seperti yang disebutkan dalam inpres nomor 5 tahun 2005 berkenaan dengan angka (2) Keuangan, huruf (a) perpajakan, yang berisikan tentang '*penataan kembali tata cara pelaksanaan berbagai kebijakan yang telah ada guna memberikan fasilitas perpajakan kepada industri perkapalan nasional sesuai dengan ketentuan perpajakan yang berlaku*'.

- **Terkait dengan Sisi Positif dan Negatif Penerapan Azas *Cabotage* Pasca Lima Tahun Dikeluarkannya INPRES No. 5/2005 (Maret 2005-Maret 2010)**

Sisi Positif

- a. Bertambahnya jumlah kapal berbendera Indonesia yang hingga tahun 2010 mencapai 9329 unit kapal (berdasarkan 13 komoditi) merupakan satu bukti

bahwa penerapan azas cabotage semenjak Maret 2005 – Maret 2010 berjalan dengan baik/meningkat dari tahun ketahun.

- b. Penerapan azas cabotage memicu adanya penambahan jumlah kapal baru (impor atau pembangunan dalam negeri) maupun kapal bekas/impor.

Sisi Negatif

- a. Penerapan azas cabotage memicu adanya perambahan jumlah kapal berbendera Indonesia yang kapal-kapal tersebut bukan kapal dari dalam negeri, akan tetapi penambahan kapal dilakukan dengan cara mengimpor kapal bekas yang usianya melebihi standart yang ditetapkan IMO.
- b. Penerapan azas cabotage hanya sebatas pergantian dari bendera asing ke bendera Indonesia saja, akan tetapi di dalam INPRES No. 5/2005 disebutkan bahwa harus ada sinkronisasi antara penerapan azas cabotage dengan pemberdayaan industri perkapalan nasional.

- **Terkait Peraturan Pemerintah**

Peraturan Menteri Keuangan No. 29/PMK 0.11/2009 tentang BMDTP (Bea Masuk Ditanggung Pemerintah) bahwa bahan baku dan komponen yang belum diproduksi dalam negeri, bea masuk-nya ditanggung oleh Pemerintah.

- **Terkait dengan Deklarasi DPP IPERINDO**

Pada tanggal 31 Maret 2010 di Hotel Nikko Jakarta, telah dideklarasikan "kebangkitan Industri Perkapalan/Galangan Kapal Nasional" oleh Bapak Harsusanto selaku Ketua Umum Asosiasi Ikatan Perusahaan Industri Perkapalan dan Lepas Pantai Indonesia, di hadapan *stakeholder* kemaritiman pada acara workshop *Indonesian Cabotage Advocation Forum* (INCAFO 2010), yang bertemakan "Kebangkitan Industri Pelayaran Nasional dan Optimalisasi Pemberdayaan Industri Perkapalan Nasional Pasca Lima Tahun Diterbitkannya INPRES No. 5 Tahun 2005 Di Indonesia (28 Maret 2005-28 Maret 2010)".

Adanya deklarasi ini (terlampir), 'kebangkitan' dan 'optimalisasi' pemberdayaan industri perkapalan/galangan kapal nasional selayaknya mendapatkan dukungan yang konkret dari pemerintah dengan berbagai kebijakan yang mendukung pemberdayaan tersebut.

- **Terkait Hasil Rekomendasi INCAFO 2010, 31 Maret 2010 Di Hotel Nikko Jakarta**

Salah satu hasil/rekomendasi dari INCAFO 2010 yang diselenggarakan oleh ILUNI FTUI di Hotel Nikko Jakarta pada tanggal 31 Maret 2010, adalah bahwa pada sektor Industri Perkapalan Nasional diharapkan dukungan penuh yang berkelanjutan dari Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Republik Indonesia selaku Ketua Pelaksana INPRES Nomor 5 Tahun 2005 untuk dapat mendorong Kementerian atau Instansi terkait guna segera membentuk “ **Komite Kebijakan Industri Perkapalan Nasional**” yang merupakan komite konsolidasi yang berpihak kepada bangkitnya industri perkapalan dalam negeri dan beranggotakan Kementerian Perindustrian RI, Kementerian Perhubungan RI, Kementerian Keuangan RI, Kementerian Perdagangan RI, Kementerian Negara Badan Usaha Milik Negara RI, Lembaga Keuangan Bank dan Non Bank, Pengusaha Perkapalan Nasional/DPP IPERINDO, Pengusaha Pelayaran Nasional /DPP INSA.

Proses pembentukan komite ini dimulai pada awal bulan April 2010 dan telah berjalan mulai sejak tanggal 22 April 2010 yakni dengan pembentukan tim inisiator yang beranggotakan ILUNI FTUI, DPP IPERINDO, Pakar/Praktisi Perkapalan Surabaya, Konsultan Perkapalan, BKI, serta dosen-dosen Teknik Perkapalan Universitas Indonesia. Adanya pembentukan komite oleh para tim inisiator diatas, diharapkan nanti komite tersebut dapat fokus dalam mengakselerasi upaya optimalisasi pemberdayaan industri perkapalan nasional serta menghilangkan segala sumbatan/debotlenecking pada sektor Industri Perkapalan Nasional.

5.5.2. Analisis Faktor Penghambat Percepatan Pemberdayaan Galangan Kapal Nasional.

- **Terkait Dengan Skema Pendanaan Dalam Pengembangan Fasilitas Galangan Kapal.**

Yang menjadi faktor penghambat adalah realisasi pendanaannya biaya bunga masih tinggi, bank dalam negeri mengambil margin keuntungan cukup tinggi (sumber : Kompas, 13 Nopember 2009). Selain itu keberpihakan perbankan terhadap sektor maritim masih kurang. Karena dari total kredit permodalan dan

pembiayaan setiap tahun sekitar Rp. 1000 Trilyun, sektor perkapalan hanya mendapat Rp. 23 Triliun atau kurang dari 2,3% yang masih dapat ditingkatkan (sumber : Bisnis Indonesia, 17 Pebruari 2010).

- **Terkait Dengan Kebijakan Sektor Perpajakan.**

Kebijakan direktorat perpajakan secara sektoral yang dapat menjadi faktor penghambat laju percepatan pemberdayaan industri perkapalan nasional adalah pajak pertambahan nilai (PPN) dibebankan kepada industri perkapalan, sehingga harga jual kapal nasional tidak berdaya saing tinggi. Karena kebijakan tersebut masih dinilai tidak mendukung perkembangan industri perkapalan.

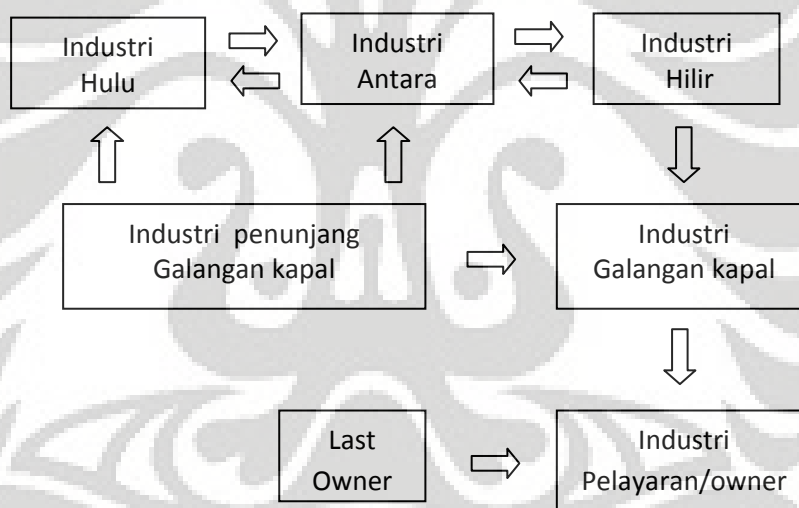
Berikut ini kebijakan yang menjadi faktor penghambat percepatan pemberdayaan industri perkapalan yaitu Peraturan pemerintah tentang PPh pasal 23 : “untuk perusahaan pelayaran sudah diberlakukan 2% final sedangkan kepada galangan kapal dikenakan pajak progresif”

5.5.3. Analisis Kekuatan dan Kelemahan yang Dihadapi Galangan Kapal Terkait dengan Percepatan Pemenuhan Kapasitas Galangan Kapal.

Adapun analisis menyangkut kekuatan dan kelemahan dalam akselerasi pemenuhan kapasitas galangan kapal nasional adalah sebagai berikut :

- a. Kapal merupakan infrastruktur yang harus didukung oleh galangan kapal yang memadai dengan industri penunjang yang baik
- b. Pertumbuhan Industri Galangan Kapal Nasional didukung dengan semakin meningkatnya kebutuhan kapal di indonesia, yaitu dengan meningkatnya jumlah kapal berbendera indonesia dari semenjak tahun 2005 hingga tahun 2010 pasca dikeluarkannya INPRES No 5/2005 telah mencapai lebih dari 9329 unit kapal.
- c. Pertumbuhan ini diperkuat pula dengan adanya industri komponen dalam negeri yang seyogyanya diberdayakan oleh pemerintah.
- d. Perkuatan industri komponen dalam negeri telah digalakkan dengan dikeluarkannya INPRES No. 2 Tahun 2009 tentang penggunaan produk dalam negeri.
- e. Hubungan yang berkesinambungan antara industri-industri terkait .

Seperti yang telah dijelaskan pada bab 2 tentang kelompok-kelompok industri yang mencakup industri hulu, industri antara, dan industri hilir bahwa ketiga kelompok industri tersebut tidak dapat dipisahkan antara satu dengan yang lainnya. Industri hulu akan membutuhkan industri antara untuk menghubungkan dengan industri hilir atau sebagai jembatan penghubung menuju industri hilir dan begitu juga sebaliknya industri hilir dapat dijumpai oleh industri antara menuju industri hulu, sehingga membutuhkan kerjasama untuk pengembangan baik industri hulu maupun hilir. Jadi, industri hulu dan industri antara tidak lain adalah industri penunjang galangan kapal. Sebagai contoh: industri pengolahan baja (industri hulu) mendistribusikan plat baja yang akan dipakai di galangan kapal (industri hilir), sedangkan industri antara akan bergerak dalam pemindahan/mendistribusikan plat baja menuju galangan kapal.



Gambar 5.6 Bagan keterkaitan industri perkapalan, industri pendukung, dan industri pelayaran sebagai owner

Industri pelayaran adalah industri yang berfokus pada sektor pengangkutan barang-barang/jasa dengan menggunakan kapal dan dengan media air sebagai jalur lalu lintasnya, baik jalur sungai maupun jalur laut. Industri pelayaran inilah yang akan memesan kapal kepada industri perkapalan yang mana kedua industri ini akan menjalin hubungan kerja sama terlebih dahulu. Sebagaimana diagram diatas menggambarkan hubungan keterkaitan itu dan sebagaimana yang penulis

jelaskan tentang industri pelayaran pada bab sebelumnya, maka industri pelayaran akan sangat mempengaruhi keberadaan industri perkapalan.

Akan tetapi keberadaan industri perkapalan tersebut hanya menyangkut pembangunan kapal-kapal yang termasuk didalam aturan tentang pengangkutan 13 komoditi saja, dan tidak mencakup keseluruhan kapal-kapal selain 13 komoditi di indonesia.

Dengan adanya hubungan yang berkesinambungan antara industri pelayaran nasional dan industri perkapalan nasional serta didukung sepenuhnya oleh pemerintah indonesia, maka dapat dipastikan industri perkapalan nasional dapat meningkatkan perekonomiannya menjadi lebih baik.

5.5.4. Analisis Peluang dan Ancaman yang Dihadapi Galangan Kapal Terkait dengan Percepatan Pemenuhan Kapasitas Galangan Kapal.

Peluang yang dihadapi industri perkapalan nasional, sebagai berikut :

- a. Industri perkapalan nasional memiliki peluang untuk berkembang menjadi industri yang kuat karena dengan adanya kepercayaan yang diperoleh dari industri pelayaran nasional dalam membangun kapal baru maupun kegiatan perbaikan dan *docking*.
- b. Industri perkapalan nasional telah dipercaya sebagai pembangun/*builders* kapal yang dipesan oleh *owners* dari negara lain, sehingga menjadi peluang untuk memperluas pasar di dunia internasional.
- c. Industri perkapalan nasional memiliki peluang dengan adanya azas cabotage yang diterapkan terkait pembangunan kapal baru untuk mengganti kapal-kapal impor yang telah tua/kapal-kapal umur diatas 20 tahun.

Ancaman yang dihadapi industri perkapalan nasional, sebagai berikut :

- a. Terkait impor komponen industri perkapalan dalam negeri.

Sampai saat ini, industri perkapalan nasional masih bergantung terhadap komponen industri produksi luar negeri. Ketergantungan industri perkapalan dalam negeri terhadap komponen impor tersebut dapat menjadi ancaman, sehingga apabila hal ini tidak segera dilakukan tindakan

secepatnya oleh pemerintah dengan solusi pengembangan industri pendukung dalam negeri secara bertahap, maka industri perkapalan dalam negeri perlahan-lahan tidak dapat bertahan lama, dan pada akhirnya mengakibatkan industri perkapalan nasional menjadi lemah, bahkan bankrut.

- b. Terkait kepercayaan owner kapal terhadap industri perkapalan *Delivery time* yang lama dapat menyebabkan kepercayaan pihak owner menjadi kurang yakin sehingga membatalkan pembangunan kapal di galangan kapal nasional. Hal ini menjadi ancaman bagi industri perkapalan nasional untuk mengembangkan produksinya.
- c. Terkait ACFTA 2010 (*ASEAN-China Free Trade Area 2010*) Kesepakatan perdagangan bebas di kawasan Asia dan Cina yang telah dimulai pada tahun 2010 dapat menjadi ancaman serius bagi Indonesia pada sektor industri perkapalan.

5.6. Strategi Percepatan Pemenuhan Ketersediaan Kapasitas Galangan Kapal Nasional

Dalam menerapkan kebijakan tentang percepatan pemenuhan ketersediaan kapasitas galangan nasional untuk pemberdayaan industri perkapalan nasional, maka sesuai dengan teori yang dikemukakan oleh *Charles Lindblom dalam Scolichin A.W, 2001* bahwa setelah dilakukan identifikasi, pengartikulasian, dan pendefinisian masalah, maka proses selanjutnya adalah perumusan alternatif pemecahan masalah dalam bentuk tuntutan-tuntutan politik.

Alternatif pemecahan masalah yang dihadapi galangan kapal nasional sebagaimana yang telah dipaparkan diatas dapat dirumuskan dalam bentuk strategi sebagai berikut ini :

Terkait dengan Kebijakan Pemerintah

Pemerintah memberikan dukungan yang lebih real dan intensif kepada industri perkapalan dalam negeri dengan mengeluarkan kebijakan yang berpihak kepada sektor kemaritiman.

Pemerintah memberikan jaminan, bahwa dengan diberikannya bantuan, industri perkapalan dalam negeri mampu meningkatkan kemampuannya terkait aktivitas pembangunan kapal baru ataupun reparasi dan docking.

Peningkatan peran pemerintah dengan memberikan insentif berupa pengurangan pajak dan bea masuk terhadap komponen impor untuk galangan kapal dalam negeri, serta mendorong secara penuh pertumbuhan industri penunjang dalam negeri.

Terkait dengan Asosiasi Perusahaan Perkapalan Nasional

Asosiasi perusahaan perkapalan menyiapkan usulan kepada pemerintah terkait akselerasi pemberdayaan industri perkapalan nasional dan lepas pantai Indonesia berupa pemetaan galangan kapal nasional. Pemetaan tersebut dalam bentuk rincian kemampuan masing-masing galangan yang terdiri dari :

- Jumlah fasilitas dan kapasitas galangan untuk aktivitas pembangun kapal baru.
- Jumlah fasilitas dan kapasitas galangan untuk aktivitas perbaikan dan perawatan.

Modernisasi manajemen galangan, diantaranya adalah meningkatkan permodalan dalam bentuk modal investasi dan modal kerja, penerapan standar baku dalam pembuatan kapal di galangan kapal dalam negeri, dan peningkatan SDM dan litbang guna menjaga kualitas/mutu produksi kapal dalam negeri yang dapat bersaing di internasional.

Meningkatkan fasilitas galangan, diantaranya adalah peremajaan mesin-mesin produksi dan fasilitas lainnya guna menjaga kualitas/mutu produksi kapal.

Terkait dengan instansi Pendidikan dan Pelatihan

Instansi pendidikan terkait menyiapkan sumber daya manusia yang memiliki wawasan dan kemampuan di bidang kemaritiman khususnya bidang industri perkapalan guna menjaga kualitas/mutu produksi kapal dalam negeri yang dapat bersaing di internasional

BAB 6

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

1. Keberadaan industri perkapalan dalam negeri diakui menjadi salah satu sektor kemaritiman yang menjanjikan bagi bangsa dan negara Indonesia, baik saat ini maupun dimasa yang akan datang.
2. Implementasi azas cabotage dapat mempengaruhi aktivitas galangan kapal dalam negeri dengan meningkatkan produktivitas dan fasilitas dalam rangka pembangunan kapal-kapal baru dan perbaikan serta aktivitas tahunan yakni *docking/naik dok*.
3. Secara faktual jumlah fasilitas dan kapasitas galangan kapal dalam negeri hanya mampu melayani kebutuhan dan pelayanan sebagaimana dari jumlah kapal yang berbendera Indonesia. Namun, dengan adanya peran serta pemerintah untuk intensif dan konsisten meningkatkan dukungan dan insentif-insentif pendanaan, maka galangan kapal nasional mampu untuk melayani kebutuhan dan pelayanan kapal dalam rangka implementasi azas cabotage.
4. Faktor yang paling mempengaruhi terhadap pemberdayaan industri perkapalan dan lepas pantai Indonesia adalah kebijakan pemerintah dalam memberikan dukungan yang *real* terhadap pemberdayaan sektor perkapalan.
5. Kebijakan pemerintah dalam lima tahun kebelakang sebelum tahun 2010, masih terfokus pada pembangunan infrastruktur darat seperti pembangunan jalan tol, rel kereta api, penambahan jumlah armada truk, dan lain-lain, atau sarana dan prasarana kedaratan, sedangkan negara Indonesia adalah negara dengan banyak pulau yang dikelilingi lautan dengan perbandingan 1/3 daratan dan 2/3 lautan.

Saran

1. Untuk memprakarsasi akselerasi pemberdayaan industri perkapalan dan lepas pantai Indonesia diperlukan peran aktif pemerintah yang lebih intensif dengan cara membuat kebijakan berorientasikan pembangunan sektor kemaritiman, yang salah satunya adalah industri perkapalan beserta industri penunjangnya.

2. Pemerintah harus konsisten terhadap pertumbuhan sektor industri perkapalan dan lepas pantai Indonesia terkait dengan semakin meningkatnya jumlah kapal yang berbendera Indonesia dan diperlukannya peningkatan kapasitas dan utilitas galangan dalam negeri.



DAFTAR PUSTAKA

Departemen Perindustrian, 2008. *Directory Indonesia Shipbuilding Industri 2008*.

Humphrey, Albert S. *SWOT Analysis*. Universitas Stanford.

www.marketingteacher.com

Himpunan Ahli Teknologi Maritim Indonesia, Simposium HATMI, Jakarta, 1999.

Ikatan Alumni Fakultas Teknik Universitas Indonesia, Forum INCAFO/Indonesian Cabotage Advocation Forum 2010, Jakarta, 2010.

Indonesia Shipbuilding and Offshore Industry Association, 2009. *Directory 2009*.

Indonesia National Shipowners' Association, 2009. *Laporan Tahunan 2009*.

Majalah Bandar Media, halaman 20-21, Edisi No.52, November 2009.

Departemen Perindustrian canangkan pembangunan galangan baru .

Sikumbang, Idris Hadi, 2006. Skripsi : *Percepatan pencapaian ketersediaan kapasitas armada angkutan laut nasional terkait dengan upaya pemberdayaan industri kemaritiman Republik Indonesia*. Jakarta, 2006.

Winarno, Budi, 1947. *Teori dan praktek kebijakan publik di Indonesia*. Yogyakarta: Media Pressindo, 2002.

Lampiran 1

INDONESIAN SHIPYARD DECLARATION

DEKLARASI DEWAN PIMPINAN PUSAT IPERINDO

Pada hari ini Rabu tanggal 31 Maret 2010, pada acara Workshop INCAFO 2010 kami DPP IPERINDO (Asosiasi Ikatan Perusahaan Industri Kapal dan Lepas Pantai Indonesia) demi menumbuh-kembangkan Industri Kapal, Industri Lepas Pantai dan Industri Penunjang serta dalam rangka perkuatan Kemandirian Nasional, maka secara sadar dan penuh tanggung jawab kami mendeklarasikan:

“ Industri Perkapalan & Industri Lepas Pantai Nasional Bangkit “

Bahwa, dengan bangkitnya industri perkapalan & lepas pantai akan menimbulkan multi efek terhadap cabang industri lainnya,

Bahwa, dengan bangkitnya industri perkapalan & lepas pantai akan membutuhkan industri pendukung baik industri hulu maupun hilir,

Bahwa, Industri perkapalan/galangan kapal nasional harus didukung oleh pemerintah dengan cara mengurangi penarikan pajak/PPN terhadap komponen dalam negeri sebagai komponen kapal yang wajib adanya, sebagaimana yang disebutkan pada INPRES No.5 Tahun 2005 berkenaan dengan angka (2) Keuangan, huruf (a) perpajakan, yang berisikan tentang *‘penataan kembali tata cara pelaksanaan berbagai kebijakan yang telah ada guna memberikan fasilitas perpajakan kepada industri perkapalan nasional sesuai dengan ketentuan perpajakan yang berlaku’*

Bahwa untuk itu Deklarasi ini perlu diikuti dengan menjalankan Program Aksi sebagai berikut:

1. Menyiapkan usulan kepada pemerintah untuk pembebasan PPN bagi Industri Perkapalan sebagaimana pembebasan PPN yg telah diberikan kepada Industri Pelayaran Nasional dengan target waktu penerapan selambat-lambatnya bulan Desember 2010;
2. Menyiapkan usulan kepada pemerintah untuk membentuk Komite Kebijakan Industri Perkapalan dan Lepas Pantai Nasional (KKIPL), yang bertugas untuk melakukan sinkronisasi dan harmonisasi kebijakan yang menyangkut perkembangan industri Perkapalan dan Lepas Pantai dengan jangka waktu penerapan selambat-lambatnya bulan Maret 2011;
3. Menyiapkan usulan pendanaan dalam negeri kepada Perbankan Nasional untuk digunakan memodernisasi fasilitas produksi dengan tujuan untuk peningkatan utilitas kegiatan

(Lanjutan)

- bangunan kapal baru sebesar 500.000 DWT pertahun dan peningkatan pemeliharaan / perbaikan kapal dari 6.000.000 Gross Ton pertahun menjadi 7.200.000 Gross Ton pertahun, dengan jangka waktu selambat-lambatnya bulan Desember 2011;
4. Meminta kepada pihak pelabuhan nasional agar menyesuaikan perkembangan pelabuhan dengan adanya industri perkapalan / galangan kapal nasional yang berada di sekitar area pelabuhan dan tidak sewenang-wenang terhadap pemberlakuan sewa tanah dipelabuhan tanpa adanya peraturan dari pemerintah sesuai dengan ketentuan INPRES No.5/2005 berkenaan dengan angka (3) Perhubungan, huruf (c) pelabuhan, yang berisikan tentang 'penataan kembali penyelenggaraan pelabuhan dalam rangka memberikan pelayanan yang efektif dan efisien; dan penghapusan pengenaan biaya jasa kepelabuhanan bagi kegiatan yang tidak ada jasa pelayanannya;
 5. Terus melanjutkan dan mengembangkan kerjasama antara IPERINDO dengan berbagai Asosiasi, Perguruan Tinggi serta dengan Kementrian dan LPND dalam rangka sinergi secara konsisten dan terus menerus;

Demikian dan selanjutnya Deklarasi serta Program Aksi tersebut diatas dapat menjadi tolok ukur bagi Kebangkitan Industri Perkapalan, Industri Lepas Pantai, serta Industri Penunjang Nasional.

DPP IPERINDO
a.n.
Ketua Umum

(Lanjutan)



Lampiran 3

Data-data Pemetaan Kapasitas Galangan Kapal Nasional



Lampiran 3

	Production Capacity :		Main Facility :							
	Ship Building	Ship Repair	Building Construction	Fabrication Shop	Building Dock	Floating Dock	Synchrolift	Transporter	Waterfront	
PT. PAL	150.000 GT/year	360.000 GT/year	80 x 40 meters	140 x 30 meters	100 x 32 meters	5.000 TLC	1.500 TLC	300 Ton	1.800 meters	
			80 x 30 meters	85 x 40 meters	200 x 32 meters	5.000 TLC		150 Ton		
			132 x 40 meters	55 x 15 meters	200 x 24 meters	1.500 TLC				
			95 x 40 meters							
			30 x 21 meters							
PT. DKS (Dock & Perkapalan Surabaya)	10.000 GT/year	30.000 GT/year	105 x 24 meters		Graving Dock 70 x 22 meters	Floating Dock	Synchrolift/Skiplift -		Waterfront 300 meters	
						99.24 x 22.40 meters				
						99.40 x 22.40 meters				
						94.30 x 27 meters				
PT. DKB (Dok & Perkapalan Kodja Bahari)	60.000 GT/year	2.200.000 GT/year	Building Berth		Graving Dock	Floating Dock	Synchrolift/Skiplift -	Slipway	Waterfront -	
						120 x 22 meters		175 x 29 meters		80 x 12.55 meters
						112 x 21 meters		130 x 19.41 meters		120 x 35 meters
						70 x 12.6 meters		100 x 19.29 meters		60 x 15 meters
						120 x 30 meters		110 x 19.20 meters		80 x 20 meters
						86 x 14 meters		93 x 20 meters		70 x 20 meters
						45 x 8 meters				100 x 22 meters
										60 x 14 meters
						80 x 15 meters				
						80 x 15 meters				
PT. IKI	Production Capacity :		Main Facility :							

(Lanjutan)

(Industri Kapal Indonesia)	Ship Building	Ship Repair	Building Berth	Indoor Building Berth	Graving Dock	Site Track	Skiplift	Slipway	Waterfront
	7.000 GT/year	112.500 GT/year	4 unit x 6.500 DWT Capacity	2 unit x 200 TLC	120 x 28 meters untuk 10.000 DWT Capacity	2 lines 300 meters	Capacity 3.500 DWT	90 meters untuk 300 TLC	895 meters (Makassar)
10 unit x 500 DWT Capacity			4 lines 80 meters			72 meters untuk 200 TLC		450 meters (Bitung)	
4 unit x 1.500 DWT Capacity			3 lines 70 meters			92 meters untuk 300 TLC			
			120 meters untuk 500 TLC						

PT. Adiluhung Saranasegara Indonesia	Production Capacity :		Main Facility :						
	Ship Building	Ship Repair	Building Berth	Indoor Building Berth	Graving Dock	Floating Dock	Synchrolift/Skiplift	Slipway	Waterfront
	1500 GT/year	20.000 GT/year	125 x 50 meters 100 x 20 meters						155 x 19 meters

PT. Bandar victory Shipyard	Production Capacity :		Main Facility :							
	Ship Building	Ship Repair	Building Berth	Indoor Building Berth	Graving Dock	Floating Dock	Synchrolift/Skiplift	Slipway	Waterfront	
	21.000 GT/year	90.000 GT/year	length 91 meters						length 166 meters	300 meters
			length 82 meters						length 166 meters	
			length 82 meters						length 166 meters	
			length 76 meters						length 166 meters	
			length 76 meters							
			length 76 meters							
length 71 meters										

PT. Batam Expressindo Shipyard	Production Capacity :		Main Facility :						
	Ship Building	Ship Repair	Building Berth	Indoor Building Berth	Graving Dock	Floating Dock	Synchrolift/Skiplift	Slipway	Waterfront

Universitas Indonesia

(Lanjutan)

	5 Al + 2 Steel vessel/year	90 vessel/year	60 x 40 meters					90 x 12 meters	
								60 x 10 meters	
PT. Bayu Bahari Santosa	Production Capacity :		Main Facility :						
	Ship Building	Ship Repair	Building Berth	Indoor Building Berth	Graving Dock	Floating Dock	Synchrolift/Skiplift	Slipway	Waterfront
	1000 GT/year	100.000 GT/year	1000 GT Capacity		5.000 DWT Capacity				60 meters
PT. Ben Santosa	Production Capacity :		Main Facility :						
	Ship Building	Ship Repair	Building Berth	Indoor Building Berth	Graving Dock	Floating Dock	Synchrolift/Skiplift	Slipway	Waterfront
	1.800 GT/year	10.000 GT/year	400 x 250 meters		85 x 20 meters				20 meters
PT. Caputra Mitra Sejati	Production Capacity :		Main Facility :						
	Ship Building	Ship Repair	Building Berth	Indoor Building Yard	Graving Dock	Floating Dock	Synchrolift/Skiplift	Slipway	Waterfront
	2 barge /year 8 Tug Boat/year	50 ship/year		5.665 Sqm	1.000 DWT Capacity				
PT. Daya Radar Utama	Production Capacity :		Main Facility :						
	Ship Building	Ship Repair	Building Berth	Indoor Building Yard	Graving Dock	Floating Dock	Synchrolift/Skiplift	Slipway	Waterfront
	3.500 GT/year	120.000 GT/year	1.000 GT Capacity		8.000 DWT Capacity				80 meters
PT. Dewa Ruci Agung	Production Capacity :		Main Facility :						
	Ship Building	Ship Repair	Building Berth	Indoor Building Yard	Graving Dock	Floating Dock	Synchrolift/Skiplift	Slipway	Waterfront
	1.000 DWT/year	10.000 DWT/year	650 DWT					1.000 DWT	
PT. Dok &	Production Capacity :		Main Facility :						

Universitas Indonesia

(Lanjutan)

Perkapalan Air Kantung	Ship Building	Ship Repair	Building Berth	Indoor Building Yard	Graving Dock	Floating Dock	Synchrolift/Skiplift	Slipway	Waterfront
	7.000 GT/year	70.000 GT/year	200 x 50 meters		120 x 19 meters			100 x 30 meters	120 x 500 meters
			200 x 100 meters					120 x 20 meters	
			200 x 300 meters						
Production Capacity :			Main Facility :						
PT. Dok & Perkapalan Waime	Ship Building	Ship Repair	Building Berth	Indoor Building Yard	Graving Dock	Floating Dock	Synchrolift/Skiplift	Slipway	Waterfront
		7.400 GT/year						115 x 4 meters	150 meters
REPAIRING								100 x 4 meters	
Production Capacity :			Main Facility :						
PT. Dok Karang Sumatera	Ship Building	Ship Repair	Building Berth	Indoor Building Yard	Graving Dock	Floating Dock	Synchrolift/Skiplift	Slipway	Waterfront
	400 GT/year	8.000 GT/year						95 x 9 meters	
								96 x 10 meters	
Production Capacity :			Main Facility :						
PT. Dumas Tanjung Perak Shipyard	Ship Building	Ship Repair	Building Berth	Indoor Building Yard	Graving Dock	Floating Dock	Synchrolift/Skiplift	Slipway	Waterfront
	2.000 GT/year	40.000 GT/year	80 x 40 meters		125 x 20 meters				170 meters
Production Capacity :			Main Facility :						
PT. Galangan Balikpapan Utama	Ship Building	Ship Repair	Building Berth	Indoor Building Yard	Graving Dock	Floating Dock	Synchrolift/Skiplift	Slipway	Waterfront
	3.000 GT/year	200.000 GT/year	120 x 50 meters (cap. 8.000 DWT)		116 x 43 meters (cap. 8.000 DWT)	60 x 24 meters (1.600 TLC)			
60 x 18 meters (cap. 2.500 DWT)									
Production Capacity :			Main Facility :						
PT. Galangan Benua Raya	Ship Building	Ship Repair	Building Berth	Indoor Building Yard	Graving Dock	Floating Dock	Synchrolift/Skiplift	Slipway	Waterfront

Universitas Indonesia

(Lanjutan)

Kariangau			70 x 20 meters					100 x 25 meters	230 meters	
			70 x 20 meters							
			50 x 20 meters							
PT. Galangan Pelni Surya	Production Capacity :		Main Facility :							
	Ship Building	Ship Repair	Building Berth	Indoor Building Yard	Graving Dock	Floating Dock	Synchrolift/Skiplift	Slipway	Waterfront	
		24 ship/year			18 x 80 meters				49 meters	
REPAIRING										
PT. Indonesia Marina Shipyard	Production Capacity :		Main Facility :							
	Ship Building	Ship Repair	Building Berth	Indoor Building Yard	Graving Dock	Floating Dock	Synchrolift/Skiplift	Slipway	Waterfront	
						144 x 23,2 meters 60 x 26 meters		202 x 26 meters		
PT. Intan Sengkunyit	Production Capacity :		Main Facility :							
	Ship Building	Ship Repair	Building Berth	Building dock	Graving Dock	Floating Dock	Synchrolift/Skiplift	Slipway	Waterfront	
	6.000 GT/year	30.000 GT/year	200 x 40 meters	70 x 12 meters					200 x 22 meters	600 meters
				70 x 12 meters					180 x 18 meters	
				70 x 12 meters					150 x 16 meters	
				70 x 12 meters						
				70 x 12 meters						
				70 x 12 meters						
				70 x 12 meters						
70 x 12 meters										
PT. Jasa Marina Shipyard	Production Capacity :		Main Facility :							
	Ship Building	Ship Repair	Building Berth	Building dock	Graving Dock	Floating Dock	Synchrolift/Skiplift	Slipway	Waterfront	
	12.000 GT/year	130.000 GT/year	112 x 21 meters	188 x 42 meters	185 x 36 meters				168 meters	

Universitas Indonesia

(Lanjutan)

					110 x 20 meters					
PT. Karya Delka Maritim	Production Capacity :		Main Facility :							
	Ship Building	Ship Repair	Building Berth	Building dock	Graving Dock	Floating Dock	Synchrolift/Skiplift	Slipway	Waterfront	
		125.000 GT/year			130 x 21 meters 250 x 45 meters 153 x 31 meters				500 meters	
REPAIRING										
PT. Stedfast Marine	Production Capacity :		Main Facility :							
	Ship Building	Ship Repair	Building Berth	Indoor Building Yard	Graving Dock	Floating Dock	Synchrolift/Skiplift	Slipway	Waterfront	
	10.000 GT/year	1.000 GT/year	60 x 12 meters	115 x 30 x 20 meters					120 x 26 meters	130 meters
			60 x 12 meters	50 x 26 x 10 meters						
60 x 12 meters										
PT. Sanur Marindo shipyard	Production Capacity :		Main Facility :							
	Ship Building	Ship Repair	Building Berth	Building dock	Graving Dock	Floating Dock	Synchrolift/Skiplift	Slipway	Waterfront	
	1.950 GT/year	120.000 GT/year	60 x 16 meters						60 x 16 meters	
			60 x 16 meters						100 x 30 meters	
			60 x 16 meters						60 x 120 meters	
60 x 16 meters										
PT. Samudera Marine Indonesia	Production Capacity :		Main Facility :							
	Ship Building	Ship Repair	Building Berth	Building dock	Graving Dock	Floating Dock	Synchrolift/Skiplift	Slipway	Waterfront	
	25.000 GT/year	600.000 GT/year	214 x 35 meters 248 x 150 meters		215 x 40 meters 215 x 35 meters			120 x 27.5 meters 120 x 27.5 meters	820 meters	
PT.	Production Capacity :		Main Facility :							

Universitas Indonesia

(Lanjutan)

Pengerukan Indonesia Cabang Surabaya	Ship Building	Ship Repair	Building Berth	Building dock	Graving Dock	Floating Dock	Synchrolift/Skiplift	Slipway	Waterfront
		75 ships			45 x 11 meters				75 meters
					45 x 15 meters				
REPAIRING					45 x 15 meters				
PT. Pertamina Unit Usaha Dok Sorong	Production Capacity :		Main Facility :						
	Ship Building	Ship Repair	Building Berth	Building dock	Graving Dock	Floating Dock	Synchrolift/Skiplift	Slipway	Waterfront
		200.000 GT/year	25 x 25 meters		125 x 25 meters			150 x 16 meters	237 meters
REPAIRING							150 x 20 meters		
PT. Tambangan Raya Permai	Production Capacity :		Main Facility :						
	Ship Building	Ship Repair	Building Berth	Building dock	Graving Dock	Floating Dock	Synchrolift/Skiplift	Slipway	Waterfront
		60.000 GT/year			14 x 97 meters				
REPAIRING									
Puskopelra	Production Capacity :		Main Facility :						
	Ship Building	Ship Repair	Building Berth	Building dock	Graving Dock	Floating Dock	Synchrolift/Skiplift	Slipway	Waterfront
		7.300 GT/year				side track			
REPAIRING					6 unit (Banjarmasin)	1 unit (Banjarmasin)	2 unit (palembang)		
PT. Perikanan Nusantara	Production Capacity :		Main Facility :						
	Ship Building	Ship Repair	Building Berth	Building dock	Graving Dock	Floating Dock	Synchrolift/Skiplift	Slipway	Waterfront
		15.600 GT/year						80 x 10 meters	100 meters
REPAIRING							80 x 10 meters		
PT. Mariana	Production Capacity :		Main Facility :						
	Ship	Ship Repair	Building Berth	Building dock	Graving	Floating Dock	Synchrolift/Skiplift	Slipway	Waterfront

(Lanjutan)

Bahagia	Building				Dock				
	5.000 BRT/year	50 ships/year	60 x 40 meters			120 x 20 meters		120 x 40 meters	248 meters
			52 x 32.45 meters			130 x 20 meters		120 x 40 meters	
							120 x 40 meters		

PT. Marine Mandiri Shipping Sealine	Production Capacity :		Main Facility :						
	Ship Building	Ship Repair	Building Berth	Building dock	Graving Dock	Floating Dock	Synchrolift/Skiplift	Slipway	Waterfront
REPAIRING		200 GT/year				40 x 10 meters			
PT. Maruline Maju Utama	Production Capacity :		Main Facility :						
	Ship Building	Ship Repair	Building Workshop	Building dock	Graving Dock	Floating Dock	Synchrolift/Skiplift	Slipway	Waterfront
REPAIRING		10 GT - 100 GT/year	1.000 sq m						
PT. Muji Rahayu Shipyard	Production Capacity :		Main Facility :						
	Ship Building	Ship Repair	Building Berth	Building dock	Graving Dock	Floating Dock	Synchrolift/Skiplift	Slipway	Waterfront
			27 x 7.5 meters		130 x 32 meters			80 x 21 meters	300 meters
			29 x 9 meters		130 x 36 meters				
		28 x 8 meters							
PT. Najatim	Production Capacity :		Main Facility :						
	Ship Building	Ship Repair	Building Berth	Building dock	Graving Dock	Floating Dock	Synchrolift/Skiplift	Slipway	Waterfront
REPAIRING		2.000 GT/year			70 x 11.5 meters				50 meters

PT. Nogopat molo	Production Capacity :		Main Facility :						
	Ship Building	Ship Repair	Building Berth	Building dock	Graving Dock	Floating Dock	Synchrolift/Skiplift	Slipway	Waterfront

Universitas Indonesia

(Lanjutan)

	500 GT/year	240.000 GT/year						200 x 30 meters	120 meters	
PT. Pahala Harapan Lestari	Production Capacity :		Main Facility :							
	Ship Building	Ship Repair	Building Berth	Building dock	Graving Dock	Floating Dock	Synchrolift/Skiplift	Slipway	Waterfront	
			120 x 30 meters		60 x 20 meters 60 x 20 meters			100 x 20 meters		
PT. Noahtu Shipyard	Production Capacity :		Main Facility :							
	Ship Building	Ship Repair	Building Berth	Building dock	Graving Dock	Floating Dock	Synchrolift/Skiplift	Slipway	Waterfront	
	8.000 GT/year	10.000 GT/year	130 x 16 meters		175 x 32 meters				120 meters	
PT. Waruna Nusa Sentana	Production Capacity :		Main Facility :							
	Ship Building	Ship Repair	Building Berth	Building dock	Graving Dock	Floating Dock	Synchrolift/Skiplift	Slipway	Waterfront	
	10.000 GT/year	200.000 GT/year	125 x 27 meters		115 x 22 meters					150 meters
					45 x 14 meters					
					86 x 28 meters					
					168 x 28 meters					
200 x 37 meters										

(Lanjutan)

	Production Capacity :		Main Facility :						
	Ship Building	Ship Repair	Building Berth	Building dock	Graving Dock	Floating Dock	Synchrolift/Skiplift	Slipway	Waterfront
PT. Wayata Kencana Dockyard	600 GT/year	10.000 GT/year	70 x 13 meters		90 x 18 meters				
					77 x 13.5 meters				
PT. Yasa Wahana Tirta Samudera									
		45.000 GT/year						100 x 30 meters	150 meters
REPAIRING							75 x 165 meters		