



IPERINDO

IKATAN PERUSAHAAN
INDUSTRI KAPAL DAN SARANA
LEPAS PANTAI INDONESIA

BULETTIN

IPERINDO

Edisi 5/1/2021

Penerbit dan Penanggung Jawab: DPP Iperindo | Alamat: Jl. Griya Agung, RT 2/RW 20, Sunter Agung, Tj. Priok, Jakarta Utara 1441



LAPORAN UTAMA

HARAPAN DARI OMNIBUS LAW



Undang-Undang No. 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja telah diundangkan pada 2 November 2020. Walaupun sempat memicu pro dan kontra di masyarakat, pemerintah optimistis UU yang dikenal dengan Omnibus Law itu akan memacu investasi.

Banyak kalangan yang mengapresiasi langkah pemerintah menelurkan UU sapu jagad tersebut, meski tidak sedikit pula yang skeptis karena prosesnya dinilai terburu-buru dan kurang melibatkan pemangku kepentingan.

Meski demikian, semangat yang diusung

UU Cipta Kerja bernuansa positif dan membangkitkan kembali kepercayaan pelaku usaha di tengah ketidakpastian dan kesulitan akibat pandemi Covid-19. Kini, pelaku usaha menunggu langkah selanjutnya dari pemerintah dalam menyusun peraturan turunan yang

sejalan dengan semangat itu.

Ahmad Baidowi, Wakil Ketua Badan Legislatif DPR RI, mengungkapkan

UU Cipta Kerja bukan hanya bertujuan

Bersambung ke halaman 3



BERITA GALANGAN

**PT Dukuh Raya
Pandemi Tak Halangi Rencana
Ekspansi**

Halaman 5



TEKNOLOGI & INOVASI

**PT PCM Kabel Indonesia
Kabel Marine Lokal Pertama
di Indonesia**

Halaman 10



PROFIL

**Tjahjono Roesdianto
Galangan Kapal Butuh Penilaian
yang Adil**

Halaman 11



Eddy Kurniawan Logam,
Ketua Umum Iperindo

Menanti Angin Segar di Galangan Kapal

Tahun 2020 merupakan masa yang berat bagi industri di dalam negeri, termasuk galangan kapal dan sarana lepas pantai. Selain order pembangunan kapal baru sepi, industri galangan kapal juga terdampak pandemi Covid-19.

Di tengah kondisi sulit ini, industri galangan kapal yang sebelumnya fokus di bangunan baru coba bertahan dengan berbagai upaya, mulai dari efisiensi besar-besaran hingga terjun ke bisnis reparasi kapal atau bisnis lain. Upaya ini diharapkan dapat mendongkrak utilisasi galangan yang kini tinggal 25 persen.

Galangan yang sudah fokus di reparasi lebih beruntung. Utilisasinya masih cukup tinggi berkisar 85 persen karena kapal-kapal tetap rutin *docking* sesuai dengan tuntutan regulasi. Hanya saja, pembayaran

dari beberapa pelanggan tersendat akibat dampak pandemi.

Meski demikian, ada angin segar bagi industri galangan kapal di dalam negeri menghadapi tahun-tahun ke depan yang cukup menantang. Salah satunya adalah terbitnya Peraturan Menteri Perindustrian No. 19 Tahun 2020 tentang Pemanfaatan Skema Khusus Penyediaan Barang dan Bahan Bagi Perusahaan Industri Galangan Kapal untuk Pembangunan Kapal.

Skema khusus ini menawarkan insentif bagi galangan kapal yang melakukan impor barang dan bahan yang belum diproduksi di dalam negeri. Permenperin No. 19 Tahun 2020 ini diharapkan membantu meningkatkan efisiensi dan daya saing industri galangan kapal di dalam negeri.



Redaksi Buletin Iperindo

Mengucapkan

Selamat Tahun Baru

2021

Semoga di Tahun ini Kita dapat
Meraih Keberhasilan & Kesuksesan

Sambungan dari Hal.1

Harapan dari Omnibus Law

mempermudah perizinan berusaha dan peluang investasi, melainkan juga mendorong reformasi birokrasi, membuka lapangan kerja, dan pemberdayaan usaha mikro kecil menengah (UMKM).

Dia mengakui UU tersebut tidak bisa langsung berjalan efektif karena membutuhkan penajaman melalui aturan turunan, yakni Peraturan Pemerintah yang bisa mendekatkan tujuan UU dari aspek teknis.

“Karena itu, kami mendorong pemerintah agar melibatkan seluruh pemangku kepentingan dalam penyusunan PP,” kata Baidowi dalam Seminar Maritim *Peluang Peningkatan Industri Maritim Indonesia Pasca-Pemberlakuan UU No. 11/2020 tentang Cipta Kerja*, 10 Desember 2020.

PP tersebut perlu membahas secara detail sektor-sektor yang menjadi kontroversi di masyarakat, misalnya terkait kesejahteraan pekerja maritim, hubungan industrial antara pelaut dan perusahaan pelayaran, perizinan pelabuhan dan lainnya yang tidak memberatkan investor tetapi tetap berpihak kepada kepentingan masyarakat.

“Penyusunan PP perlu mendengar masukan *stakeholder* terkait, juga perlu disosialisasikan secara efektif kepada masyarakat dan pelaku industri,” kata Anggota Komisi VI ini.

Isu Krusial

Dalam kesempatan yang sama, Direktur National Maritime Institute (Namarin) Indonesia Siswanto Rusdi menyoroiti sejumlah isu krusial terkait dengan bidang maritim, termasuk galangan kapal, yang harus mendapat perhatian dalam penyusunan aturan turunan UU Cipta Kerja.

Khusus di industri galangan kapal, dia menyebut tiga isu yang perlu diperhatikan terkait dengan penyusunan PP, yakni komponen kapal buatan dalam negeri, sebaran industri pendukung, dan permodalan.

Siswanto menilai komponen kapal sebenarnya sudah bisa direkayasa dan dibuat di dalam negeri. Artinya, kemampuan dan kualitas komponen lokal pada dasarnya mampu bersaing dengan produk luar negeri.

“Persoalannya adalah sertifikasi komponen di dalam negeri masih mahal. *Nah*, ini merupakan ranah pemerintah, mungkin perlu Peraturan Menteri atau Dirjen

sehingga lebih detail. Perlu kita dorong supaya ada kemudahan atau bantuan dari regulator supaya sertifikasi komponen lebih murah,” ungkapnya.

Isu berikutnya adalah industri pendukung perkapalan tersebar sehingga biaya transportasi dan logistik galangan menjadi mahal. Diperlukan klusterisasi industri komponen kapal agar daya saing galangan meningkat, misalnya pabrik baja dan komponen berlokasi di dekat galangan atau terintegrasi dengan galangan.

Masalah permodalan merupakan isu lain yang perlu segera dicarikan solusinya. Sebagai industri padat modal, titik balik modal (BEP) usaha perkapalan dan pelayaran memang cukup lama. Kapal yang harganya ratusan miliar rupiah baru mencapai BEP setelah dioperasikan puluhan tahun sehingga kurang menarik perbankan.

“Bagaimana menyikapi kendala-kendala di industri perkapalan dengan aturan turunan dari UU Cipta Kerja. Ini menjadi PR bagi pemerintah yang memiliki fungsi menyusun PP dan peraturan lainnya,”

Siswanto.

Fokus Perizinan

Pakar kemaritiman Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS) Saut Gurning menjelaskan UU Cipta Kerja memang tidak membahas masalah teknis industri, tetapi lebih fokus pada perizinan dan kemudahan berusaha, termasuk proses pengoperasian umum atas entitas usaha, sehingga Rancangan PP akan lebih banyak mengarah ke sana.

Penilaian ini setelah melihat beberapa ketentuan dalam UU Cipta Kerja yang terkait dengan UU No.17/2008 tentang Pelayaran yakni pada halaman 389-421, juga UU No.1/2014 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil pada hal. 39-58, serta UU No. 32/2014 tentang Kelautan pada hal. 58-66 dalam UU Cipta Kerja.

Menurut Saut, Omnibus Law akan mendorong perubahan rezim perizinan, yakni dari Peraturan Menteri ke

Pemerintah Pusat dan Peraturan Pemerintah (PP). Hal ini dapat dilihat dari pengaturan angkutan pelayaran menjadi lebih sederhana (Pasal 5 dari 7 ayat menjadi 3), kemudahan pengoperasian (Pasal 9 Ayat 4), dan pengurusan jaringan trayek menjadi mudah dari birokrasi pusat, daerah dan asosiasi menjadi pemerintah pusat.

Perubahan kewenangan dari Kemenhub serta Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) ke pemerintah pusat juga sangat kuat, misalnya terkait dengan pengukuran kapal (Pasal 157), pendaftaran/balik nama kapal (Pasal 158 dan 159), surat tanda kebangsaan (Pasal 163), tata cara pendaftaran dan persyaratan kebangsaan kapal (Pasal 168).

Selain itu, sertifikat manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran (Pasal 169), *international ship security certificate* (Pasal 170), pengerukan dan reklamasi dan *salvage* (Pasal 203). “Dan yang menarik dalam UU ini adalah dimungkinkannya dokumen elektronik (Pasal 52). Ini bagus sebagai lompatan,” kata Saut.

Dia mengatakan industri kini menunggu bagaimana pembagian otoritas perizinan, NSPK (norma, standar, prosedur, kriteria), dan PP yang masih mengandung banyak persoalan teknis komersial yang belum dijawab dalam UU Cipta Kerja.

Saut juga melihat UU Cipta Kerja memberikan preferensi atau diskresi untuk angkutan laut khusus dengan catatan armada nasional tidak tersedia. Kapal asing dapat melakukan kegiatan khusus di perairan Indonesia yang tidak termasuk kegiatan mengangkut penumpang dan/ atau barang (Pasal 14A).

Sebelumnya asing wajib melibatkan perusahaan pelayaran atau agen pelayaran nasional. “Jadi ke depan akan cenderung bebas, asing bisa lebih cepat dan langsung beroperasi, tidak perlu lagi melibatkan partner dalam negeri,” ungkapnya.

Hal menarik lainnya dalam kluster maritim UU Cipta Kerja, yakni ketentuan pada Pasal 32 Ayat 2 dimana pelayaran dalam operasi atau kegiatan angkutan terkait bisa mengerjakan bongkar muat tidak hanya untuk kapal atau kepentingannya sendiri. Artinya, ke depan persaingan akan lebih ketat dan ada potensi ekspansi integrasi vertikal yang semakin kuat di pelayaran.

Armada Tangkap

Saut juga menyoroiti dampak UU Cipta Kerja terhadap potensi keanekaragaman hayati kelautan. Dia menilai selama ini banyak potensi kelautan yang hilang karena ketidakmampuan dalam mengelola

di wilayah 20 *neutical mile* hingga 200 nm (Zona Ekonomi Eksklusif).

Secara internal Indonesia juga kehilangan 30-50 persen karena logistik perikanan, khususnya rantai pendingin, tidak terintegrasi. Padahal Indonesia produsen nomor dua dunia untuk perikanan tangkap dan produsen rumput laut terbesar, termasuk tuna dan lobster.

Komunitas industri maritim Indonesia yang terbesar adalah nelayan, yakni 97-98 persen dari 600.000 kapal tangkap di bawah 10 GT. Padahal kita butuh armada pelayaran tangkap yang kuat, termasuk untuk mendukung budi daya perikanan.

Menurut dia, industri galangan kapal seharusnya tidak hanya untuk kegiatan kapal umum, tetapi juga kapal khusus dan mendukung logistik perikanan nasional yang saat ini belum terintegrasi.

Untuk menggarap potensi perikanan nasional yang sangat besar, tutur Saut, Indonesia membutuhkan armada tangkap yang kuat dengan ukuran lebih besar dan terpadu dengan armada penangkapan ikan di pesisir, termasuk armada pengangkut dan pengolah (*fish carrier*).

Dia menilai infrastruktur dan suprastruktur industri perkapalan perikanan nasional masih rendah, baik dari sisi kualitas, kapasitas, teknologi maupun inovasi. Selain itu, terjadi deindustrialisasi industri komponen kapal, termasuk untuk kapal perikanan, sehingga mendorong impor komponen atau peralatan kapal.

Kebijakan pembatasan pembangunan armada perikanan di atas 60 GT oleh pemerintah juga mereduksi industri kapal perikanan.

Indonesia juga membutuhkan armada laut yang kuat untuk menjaga sumber daya laut dan kedaulatan maritim, seperti kapal patroli dan kapal perang. Sejalan dengan kemudahan investasi, UU Cipta Kerja diharapkan mempercepat alih teknologi perkapalan untuk alutsista, seperti kapal perang dan kapal selam.

Kondisi Industri

Direktur Eksekutif Iperindo Ihsan Mahyudin mengingatkan sejumlah masalah yang masih dihadapi galangan kapal nasional saat ini, sebagai pertimbangan dalam harmonisasi regulasi ataupun penyusunan RPP.

Pertama, masalah pembiayaan akibat suku bunga tinggi (*double digit*), masa pengembalian pendek (5-7 tahun), dan kapal yang sedang dibangun belum bisa dijadikan sebagai bagian dari agunan.

Kedua, pajak untuk pembelian material

dan komponen kapal masih dikenakan PPN dan bea masuk, serta PPh final yang tinggi. Ketiga, tingkat kandungan lokal industri penunjang masih rendah, sekitar 30-35 persen.

“Regulasi dan kebijakan belum mendukung tumbuh dan sehatnya galangan kapal domestik. Permasalahan itu membuat pembangun kapal di dalam negeri menjadi mahal,” ujarnya.

Di sisi lain, pembelian kapal dari luar negeri justru bebas PPN dan BM. Investasi jauh lebih rendah jika membeli kapal bekas, ditambah suku bunga pinjaman luar negeri lebih rendah dengan tenor panjang sehingga cicilan juga rendah. Selain itu, kapal tersebut dapat dijadikan sebagai bagian dari agunan.

Untuk itu, Iperindo mendorong kebijakan sektor pembiayaan dengan suku bunga rendah, tenor panjang hingga 15 tahun, dan kapal dapat dijadikan agunan. Instansi pemerintah dan BUMN yang mengoperasikan kapal diminta menyampaikan informasi pengadaan kapal jangka panjang, serta mendorong LKPP untuk menetapkan struktur biaya bagi pengadaan kapal yang lebih transparan dan akuntabel.

Untuk reparasi kapal, Iperindo mendorong ditetapkannya pedoman standar tarif reparasi kapal oleh Kemenperin, serta mendorong perbankan nasional untuk masuk dalam pembiayaan reparasi kapal.

Belanja Pemerintah

Dewan Penasihat Iperindo Tjahjono Roesdianto menegaskan, pemerintah harus melibatkan pelaku industri

maritim, termasuk galangan kapal, dalam penyusunan RPP. “Jangan sampai ujung-ujung keluar regulasi baru yang belum tentu sesuai dengan industri dan semangat UU Cipta Kerja,” ujarnya.

Selain harmonisasi regulasi melalui RPP, dia berharap pemerintah segera menggulirkan belanja negara untuk pengadaan kapal baru. Selain itu, mengantisipasi program penggantian/peremajaan armada kapal niaga seiring dengan pemulihan sektor pelayaran pada tahun 2021.

Tjahjono mengatakan, realisasi belanja pemerintah diharapkan menstimulasi ekonomi dan pemulihan industri galangan kapal. Kebijakan yang digulirkan pemerintah saat ini, seperti skema khusus bea masuk komponen dan UU Cipta Kerja, bukan stimulus yang langsung menambah order pembangunan kapal, melainkan keringanan biaya dan sebagainya.

“Kalau bicara dampak langsung, perlu lihat lebih jauh apakah tahun anggaran ini ada belanja kapal dari pemerintah. Kalau memang ada, segeralah digulirkan sehingga galangan ada kesibukan lagi,” ungkapnya.

Tjahjono optimistis industri galangan kapal masih mampu bertahan pada tahun 2021. Sejauh ini, belum ada laporan galangan kapal tutup karena diimbangi dengan reparasi. Hanya saja, galangan harus mengukur kekuatan cash flow mereka adanya penangguhan pembayaran akibat dampak pandemi Covid-19.

Namun, kalau order bangunan baru masih sama seperti tahun 2020 kompetisi di industri galangan kapal menjadi tidak sehat. “Menurut saya masih gelap untuk lihat prospek bangunan baru pada 2021,” ungkap Tjahjono. **

Talking: Saut Gurning

TANTANGAN UMUM INDUSTRI PERKAPALAN PERIKANAN

Masih kurangnya dukungan industri perkapalan perikanan	Rendahnya daya dukung platform jasa logistik perikanan nasional	Masih lemahnya kompetensi awak kapal perikanan nasional
		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Terbatasnya infrastruktur dan suprastruktur industri perkapalan perikanan nasional baik kuantitas, kapasitas, teknologi dan inovasi ▪ Deindustrialisasi komponen kapal termasuk komponen kapal perikanan nasional ▪ Pengadaan komponen atau peralatan kapal dari luar negeri ▪ Kebijakan pembatasan pembangunan armada perikanan di atas 60 GT oleh pemerintah mereduksi geliat industri ini 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Masih diskoneksi dan rendahnya proses logistik dan secara luas rantai suplai produk sumber daya perikanan dan kelautan nasional ▪ Dikotomi pelabuhan perikanan dan pelabuhan umum ▪ Rendahnya rantai suplai pendingin dan multimoda angkutan produk perikanan ▪ Isu transshipment masih kuat 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nelayan masih dianggap status bukan kompetensi ▪ Masih terbatasnya jenjang dan kualitas serta kuantitas pendidikan perikanan nasional khususnya untuk armada perikanan tangkap nasional ▪ Masih rendahnya implementasi STCW Perikanan untuk para awak kapal nasional termasuk proteksi/perindungannya di luar negeri

BERITA GALANGAN

PT Dukuh Raya (Shipyard & Engineering) PANDEMI TAK HALANGI RENCANA EKSPANSI

Dalam beberapa tahun terakhir, banyak galangan kapal di dalam negeri kelimpungan karena sepi order pembangunan kapal baru. Kondisi mereka semakin berat akibat adanya pandemi Covid-19 merebak sejak awal tahun 2020.

Namun, di tengah kondisi serba sulit ini, ternyata masih ada galangan kapal yang mampu bertahan, bahkan berencana melakukan ekspansi usaha. Salah satunya adalah PT Dukuh Raya (Shipyard & Engineering), sebuah galangan kapal berbasis di Lombok, Nusa Tenggara Barat.

Galangan kapal yang berdiri sejak tahun 2000 itu selama ini fokus pada usaha docking atau reparasi sehingga tidak terlalu terpukul oleh kelesuan order kapal baru dalam beberapa tahun terakhir.

“Jadwal *docking* kapal ferry masih rutin ke galangan kami, *alhamdulillah* pekerjaan tetap ada,” ungkap Agus Salim, Direktur PT Dukuh Raya.

Meski demikian, dampak Covid-10 bukannya tidak ada sama sekali. Kapal wisata yang biasanya docking di galangan Dukuh Raya banyak yang berhenti operasi sejak pandemi. “Utilisasi kami tahun ini diperkirakan turun 10-20 persen dari *docking* kapal wisata,” ujarnya.

Dampak lain, yakni dari sisi pembayaran. Agus menyebut, sejak pandemi beberapa pelanggan meminta pembayaran ke galangan dijadwal ulang karena kesulitan *cash flow* akibat muatan berkurang.

Sebelum pandemi, setiap tahun Dukuh Raya melayani sekitar 40 kapal ferry dengan ukuran rata-rata 1.000 GRT. Jumlah ini diperkirakan baru 40 persen dari jumlah kapal ferry yang beroperasi di lintasan tengah-timur Indonesia. Artinya, potensi pasar reparasi di wilayah kerja Dukuh Raya masih cukup besar.

Dukuh Raya merupakan satu-satunya galangan di wilayah Lombok, yang melayani reparasi kapal. Perusahaan ini

merintis usahanya sebagai subkontraktor di PT Dok Koja Bahari pada 1985, sebelum merintis pembangunan galangan di Lombok pada 1998.

Menurut Agus, Lombok dipilih sebagai lokasi sebab saat itu belum ada galangan, sehingga kapal ferry yang melayani penyeberangan di wilayah tengah harus docking di Pulau Jawa. “Mereka sering kesulitan mendapat *dock space* di Jawa, jadwal tunggu *docking* bisa 3 bulanan. Padahal, jumlah kapal ferry di Bali-Lombok waktu itu baru ada 4 unit,” ujarnya.

Oleh karena itu, Dukuh Raya setuju ketika diminta pemerintah untuk membangun galangan kapal di lintasan tengah-timur. Lombok dipilih sebagai lokasi karena dinilai cukup strategis untuk melayani lintasan tersebut.

Di wilayah Bali-Lombok saja terdapat lima lintasan, yakni Ketapang-Gilimanuk, Padang Bai-Lembar, Kayangan-Pototano Sumbawa, Sape - Komodo, Labuan Bajo, dan Kupang.

Dukuh Raya ibarat mendapat durian runtuh ketika Jembatan Suramadu dioperasikan pada 2009 dan kebijakan pembatasan ukuran kapal di Selat Sunda pada 2018. Banyak kapal ferry yang pindah lintasan, termasuk ke lintasan tengah-timur yang menjadi target pasar Dukuh Raya.

Dukuh Raya menyiapkan lahan seluas 8 hektare untuk membangun galangan kapal di Lombok. Lokasinya sekitar 10 km dari Pelabuhan Lembar. Galangan itu dilengkapi dengan fasilitas dok kolam (*graving dock*) yang mampu melayani kapal berkapasitas hingga 3.000 GRT.

Dari sisi keamanan dan biaya perawatan, *graving dock* dinilai lebih baik dibandingkan fasilitas docking lainnya, meskipun biaya pembangunannya cukup mahal.

“Kami membangun galangan itu secara bertahap karena modal sendiri, sebab saat itu bank tidak tertarik membiayai bisnis kapal,” kata Agus yang juga Agus Ketua Bidang Keanggotaan, Organisasi, dan Dana DPP Iperindo.



Galangan kapal PT. DUKUH RAYA

Rencana Ekspansi

Masalah pembiayaan tidak menyurutkan semangat Dukuh Atas untuk berkembang. Perusahaan ini justru berencana melakukan ekspansi dengan membangun *graving dock* baru berkapasitas hingga 20.000 GRT. Fasilitas ini bakal mampu melayani *docking* kapal kargo dan tanker dengan panjang lebih dari 100 meter.

Kolam yang akan dibangun itu direncanakan sepanjang 160 meter dengan lebar 30 meter dan kedalaman 12 meter. Dukuh Raya menyiapkan dana sekitar Rp100 miliar untuk pembangunan *graving dock*, dan jika ditambah fasilitas pendukung lain investasinya diperkirakan mencapai Rp200 miliar.

Agus mengatakan, ekspansi itu untuk mengantisipasi pengoperasian Pelabuhan Gili Mas Lombok. "Investasi sedang disiapkan, eksekusinya menunggu perkembangan pandemi Covid-19. Kami berharap fasilitas itu sudah rampung pada 2022," ungkapnya.

Meskipun Dukuh Raya fokus melayani *docking*, perusahaan ini sebenarnya mampu melakukan pembangunan kapal baru. Proyek yang pernah digarap antara lain pembangunan kapal kayu KM Banawa Nusantara sebanyak 8 unit pada tahun anggaran 2018-2019.

Kapal kayu berkapasitas 25 GT ini digunakan pemerintah sebagai kapal feeder dari pelabuhan utama ke pulau-pulau kecil. Dukuh Raya juga pernah membangun tongkang dan *tugboat*, serta kapal fiber untuk kepentingan sendiri.

Untuk menjaga kesehatan kerja di tengah pandemi, Agus mengatakan galangannya menerapkan protokol kesehatan sesuai dengan anjuran pemerintah. Setiap kapal beserta awaknya yang masuk ke galangan disemprot dengan disinfektan.

Dia berharap pandemi Covid-19 segera berakhir sehingga aktivitas ekonomi kembali normal, termasuk sektor pariwisata, sebab kapal merupakan bagian dari aktivitas bisnis. "Sekarang sudah mulai bergerak lagi dan berjalan dengan protokol kesehatan," tutup Agus. **

BERITA GALANGAN

IKI Bangun Kapal Patroli Kelas III KPLP

Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) Ditjen Hubla Kemenhub membangun satu Kapal Patroli Kelas III yang rencananya ditempatkan di Kawasan Timur Indonesia.

Penyiapan kapal tersebut untuk meningkatkan fungsi pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim di wilayah perairan Indonesia.

"Kita akan membangun satu unit Kapal Patroli Kelas III Aluminium yang rencananya akan ditempatkan di wilayah Indonesia bagian timur," ujar Direktur KPLP Ahmad saat memberikan sambutan pada acara peletakan lunas (*keel laying*) Kapal Patroli Kelas III Aluminium di Makassar, pada 5 November 2020.

Menurut Ahmad, kegiatan ini merupakan acara yang penting karena merupakan awal dari konstruksi kapal yang juga menjadi hari dan tanggal kelahiran kapal. "Artinya umur kapal akan dihitung sejak *keel laying*. Diharapkan pembangunan kapal dapat diselesaikan dengan tepat mutu dan tepat waktu," katanya.

Pembangunan Kapal Patroli Kelas III Aluminium ini dilaksanakan oleh PT Industri Kapal Indonesia (Persero) Makassar, dengan jangka waktu pelaksanaan pembangunan maksimal 19 bulan dan akan diserahkan pada Juni 2021.

Ahmad mengungkapkan bahwa rencananya Kapal Patroli tersebut akan ditempatkan dan dioperasikan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Sorong.

"Dalam pembangunan Kapal Patroli Kelas III Aluminium ini sesuai dengan kaidah-kaidah pembangunan kapal dan diawasi oleh Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) dan *Marine Inspector* dari Kantor

Kesyahbandaran, serta Konsultan Pengawas," tuturnya.

Adapun spesifikasi Kapal Patroli Kelas III Aluminium tersebut memiliki ukuran pokok dengan panjang (LOA) 28,9 meter, lebar 5,85 meter, tinggi sarat 1,15 meter, kecepatan min 24 knot dengan total nilai kontrak sebesar Rp 26,3 Miliar.

Ahmad berharap peletakan lunas Kapal Patroli Kelas III Aluminium ini dapat terlaksana dengan baik, lancar, aman dan tepat waktu serta dapat menghasilkan kapal yang berkualitas.

Selain itu, dalam waktu yang hampir bersamaan, guna menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran dalam mendukung destinasi wisata super prioritas, Ditjen Perhubungan Laut juga akan membangun Kapal Patroli KPLP Kelas III di Orela, Lamongan.

Ahmad berharap pembangunan kapal ini dapat dilakukan percepatan penyelesaian pada April 2021, dimana sebelumnya ditargetkan pada Juni 2021. Rencananya, kapal tersebut ditempatkan di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Manado.

Sebagai informasi, Kapal Patroli Kelas III tersebut memiliki spesifikasi panjang kapal (LOA) 28,9 meter, lebar 5,85 meter, tinggi utama 3,15 meter, tinggi sarat 1,15 meter, dengan kecepatan max 24 knots. Kapal ini juga dirancang sebagai kapal patroli KPLP untuk melaksanakan kegiatan penegakan hukum dan pemberian pertolongan musibah di laut.

Kapal tersebut mempunyai kecepatan tinggi, berbentuk lambung deep "V" dan *bottom* dengan sudut *trim* dan tinggi *metacentric* yang baik serta berkemampuan olah gerak maupun *manouveribility* dan stabilitas yang prima.



Kapal KN.P 375 milik Kantor UPP Kelas III Soasio

Agus Salim, Direktur PT Dukuh Raya

BERITA GALANGAN

Kapal Patroli Buatan Dumas Perkuat Armada KPLP

Kapal Patroli KNP 378 yang diproduksi oleh galangan kapal dalam negeri, yakni PT Dumas Tanjung Perak Shipyards, resmi bertugas sejak Oktober 2020 untuk menjaga keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim.



Peluncuran Kapal Patroli Kelas III KNP. 378 oleh Kemenhub

Pembangunan kapal tersebut memanfaatkan pemberdayaan tenaga kerja lokal sehingga mereka tetap produktif guna memberikan tambahan pendapatan dan meningkatkan daya beli sehingga dapat mendorong perekonomian setempat, terutama di masa pandemi Covid-19.

Peluncuran kapal patroli tersebut merupakan komitmen Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan untuk terus meningkatkan fasilitas sarana dan prasarana transportasi secara berkesinambungan.

Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Andi Hartono, yang mewakili Dirjen Perhubungan Laut, pada acara Peluncuran Kapal Patroli Kelas III KNP 378 di Surabaya pada 20 Oktober 2020, menyampaikan apresiasinya atas peluncuran kapal yang dibuat oleh perusahaan galangan kapal nasional dengan total anggaran Rp 25,8 miliar itu.

Kapal tersebut dibuat dari bahan aluminium dan telah melalui beberapa proses pekerjaan, mulai dari pengadaan material, *assembly* maupun *erection* sampai dengan finishing dan pemeriksaan yang dilakukan oleh owner maupun Badan Klasifikasi Indonesia serta *Marine Inspector* Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung

Perak dengan standar pembangunan kapal di Indonesia.

“Saya mengapresiasi peluncuran Kapal Patroli Kelas III KNP 378 ini, biasanya Kapal Kelas III terbuat dari fiber, tetapi ini terbuat dari bahan aluminium. Ini luar biasa, jadi kenapa kita harus (pesan) keluar, kita memanfaatkan potensi galangan yang ada di Indonesia, saya yakin sangat bisa,” kata Andi.

Direktur Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) Ahmad mengatakan dalam

laporannya berdasarkan informasi yang didapat bahwa Kapal Patroli Kelas III KNP 378 merupakan Kapal yang ke-155 yang telah dibangun oleh PT Dumas Tanjung Perak Shipyards.

Kapal ini merupakan Kapal Patroli Kelas III pertama yang dibangun PT Dumas Tanjung Perak Shipyards, dimana sebelumnya pernah membangun Kapal Patroli Kelas I seperti KN Sarotama, KN Trisula dan KN Chundamani.

Ahmad menjelaskan, peluncuran KNP 378 ini dalam rangka memperkuat fungsi pengawasan dalam mewujudkan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim. Kapal ini sekaligus untuk memperkuat armada kapal patroli pada Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak Surabaya.

Sebagai informasi, Kapal Patroli Kelas III KNP. 378 memiliki spesifikasi panjang Kapal (LOA) 28,9 meter, lebar 5,85 meter, tinggi utama 3,15 meter, tinggi sarat 1,15 meter, dengan kecepatan max 24 knots.

Kapal ini juga dirancang sebagai kapal patroli KPLP untuk melaksanakan kegiatan penegakan hukum dan pemberian pertolongan musibah di laut yang mempunyai kecepatan tinggi, berbentuk lambung deep “V” dan bottom dengan sudut trim dan tinggi *metacentric* yang baik serta berkemampuan olah gerak maupun *manouveribility* dan stabilitas yang prima. **



Kapal Patroli Kelas III KNP. 378

galeri **FOTO**



KMP Aceh Hebat 2 dengan galangan pembangun PT.Adiluhung Saranasegara Indonesia



Penyerahan Kapal KMP Aceh Hebat 2 dari Galangan Pembangun PT. Adiluhung Saranasegara Indonesia kepada Pemda Aceh



Bapak Tjahjono Roesdianto menjadi narsum pd acara FGD Penutupan Kapal Yang Aman dan Ramah Lingkungan, 16-18 Nov 2020



Sosialisasi Pedoman Tarif Iperindo & Revolusi Industri Maritim, Samarinda, 11 November 2020



Keel Laying Terpadu Pembangunan 4 Unit Kapal Wisata Bottom Glass Pesanan Ditjen Perhubungan Laut



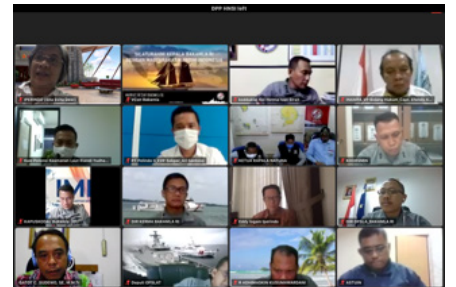
DPC Jatim, Rapat Pembahasan Kali Perak



Ketum hadir pada acara ASEF Virtual Meeting, 29 Nov 2020



Rapat Kadin & Asosiasi mengenai Ciptaker, 27 Nov 2020



Ketum Menghadiri Rakor & Koordinasi Silaturahmi Masyarakat Maritim Indonesia, 24 Nov 2020



Ketum menjadi narasumber pada acara Webinar Korea Indonesia Offshore Conference & Business Partnering, 17-18 Nov 2020 yang diselenggarakan oleh KOTRA

TEKNOLOGI & INOVASI

PT PCM Kabel Indonesia KABEL MARINE LOKAL PERTAMA DI INDONESIA

Komitmen PT PCM Kabel Indonesia patut diacungi jempol. Perusahaan kabel yang berlokasi di Tengerang, Banten, ini berani terjun ke bisnis kabel kapal (marine cable) meskipun pasarnya kecil dan harus berhadapan dengan produk impor.



Pabrik PT PCM Kabel Indonesia dan mesin-mesin yang dioperasikan

Keputusan PCM Kabel memproduksi kabel marine tidak terlepas dari peran Yance Gunawan, Direktur Utama PT Dumas Tanjung Perak Shipyards. Menurut Michael Sutandar, Vice President Director PCM Kabel, Yance menyarankan PCM Kabel untuk memproduksi kabel *marine* pada 2015. Saat itu, galangan kapal di dalam negeri sedang bergairah karena pemerintah menggulirkan proyek kapal tol laut.

“Saran dan kepercayaan Pak Yance kami sambut baik, apalagi beliau masih keluarga dan belum ada perusahaan dalam negeri yang memproduksi kabel marine.

Ini sekaligus komitmen kami dan rasa cinta Tanah Air untuk mendukung Indonesia negara maritim terbesar, supaya Indonesia ada sesuatu yang bisa dibanggakan,” ujarnya.

Dia mengakui, tantangan di industri kabel *marine* cukup berat, mengingat selama ini banyak perusahaan yang mundur karena pasarnya tidak besar dan membutuhkan teknologi tinggi. “Kebutuhan kabel lain jauh lebih besar, sehingga banyak yang memilih impor kabel marine daripada

produksi di dalam negeri. Tapi kami ingin menjawab tantangan Pak Yance.”

Dalam waktu 7 bulan sejak persiapan produksi pada April 2015, PCM Kabel akhirnya berhasil memenuhi *order* pertama dari Dumas Tanjung Perak Shipyards, yang memenangkan tender pembangunan beberapa kapal tol laut.

PCM Kabel bahkan mampu mencapai Tingkat Kandungan Dalam Negeri (TKDN) rata-rata 88% dari Kementerian Perindustrian. Sesuai dengan persyaratan industri marine yang ketat, perusahaan itu juga berhasil mengantongi sertifikat dari International Association of Classification Societies (IACS).

Michael mengungkapkan, kabel *marine* produksi PCM Kabel dikembangkan melalui R&D secara mandiri dengan memanfaatkan bahan baku lokal semaksimal mungkin. Berbekal pengalaman selama 30 tahun di industri kabel, perusahaan yang dirintis oleh Sonny Sunario Sutandar—ayahanda Michael—sejak 1993 ini berhasil mengembangkan dan memproduksi 30 jenis kabel *marine*.

Sesuai dengan standar IACS, kabel *marine*

harus tahan korosi, tahan api, bebas asap, dan kuat, agar layak digunakan di kapal. Tidak heran jika hampir semua kapal tol laut menggunakan produk PCM Kabel, termasuk kapal perang buatan PT PAL Indonesia (Persero).

Michael mengakui, sejak order pembangunan kapal baru dari pemerintah terhenti beberapa tahun terakhir, permintaan terhadap kabel *marine* juga anjlok hingga tinggal 10 persen. Namun, dia menegaskan PCM Kabel tetap komit memproduksi kabel *marine* karena yakin pemerintah pasti akan memperjuangkan industri maritim nasional.

Dia berharap pemerintah mendukung galangan kapal agar menggunakan komponen lokal, seperti melalui kebijakan TKDN dan melindungi industri dalam negeri dari serbuan produk impor.

Mampu Bersaing

Menurut Michael, produk PCM Kabel mampu bersaing dengan impor karena produksi lebih efisien berkat pengalaman dan penguasaan teknologi. Dia hanya berharap galangan di dalam negeri kembali mendapatkan *order* pembangunan kapal sehingga industri pendukung, termasuk kabel *marine*, ikut bangkit kembali.

Selain kabel marine, PCM Kabel memproduksi beberapa jenis kabel lainnya, antara lain kabel industri, kabel instrumen, kabel pembangkit listrik, kabel *offshore*, kabel kontrol, kabel thermocouple, kabel zero halogen tahan api, dan lain-lain.

“Produksi kabel marine kami sekitar 20-30 persen dari total produksi. Meskipun demikian, kami fokus di kabel marine dan kami produsen kabel marine satu-satunya di Indonesia,” ujar Michael.

PCM Kabel Indonesia menerapkan teknologi lebih mutakhir, rancang bangun produksi, dan pengawasan kualitas yang ketat di setiap tahapan produksi. Pengawasan dimulai dari pemesanan konsumen, inspeksi bahan baku, proses produksi, inspeksi produk akhir, pengiriman produk, dan layanan purnajual. Untuk sistem manajemen mutu, perusahaan menerapkan Standar ISO-9001 : 2015.



Michael Sutandar

BERITA GALANGAN

Tjahjono Roesdianto: GALANGAN KAPAL BUTUH PENILAIAN YANG ADIL

Pelaku industri galangan kapal di dalam negeri tentunya tidak asing dengan nama Tjahjono Roesdianto. Pria kelahiran Surabaya, 31 Januari 1965, ini dikenal sebagai sosok panutan yang sudah banyak makan asam garam di industri maritim, khususnya perkapalan.

Sejak pensiun, Ketua Umum Ikatan Perusahaan Industri Kapal dan Sarana Lepas Pantai Indonesia (Iperindo) periode 2011-2014 ini tetap mengabdikan di industri maritim. Jelas pengalaman panjang Pak Tjahjo—begitu ia dipanggil—masih dibutuhkan oleh industri maritim nasional.

Selain dipercaya sebagai Dewan Penasihat Iperindo sejak 2014 dan Dewan Badan Sertifikasi (BS) Iperindo sejak 2008 sampai saat ini, insinyur *offshore* ini juga rajin memberikan pelatihan kemaritiman sejak 2020.

Pengetahuannya luas dan analisisnya tajam ketika bercerita tentang industri maritim, khususnya perkapalan. Maklum, Tjahjono memang sarat pengalaman di bidang itu. Karir profesionalnya di industri perkapalan tidak perlu diragukan lagi.

Dia pernah menjabat sebagai Direktur Ship Repair and Maintenance Business PT Dok & Perkapalan Kodja Bahari (Persero) pada 2009 – 2012, Managing Director PT Dok & Perkapalan Surabaya (Persero) pada 2012 – 2014, Direktur PT Daya Radar Utama pada 2014 – 2016, dan Direktur PT Krakatau Shipyard pada 2016 – 2019.

Sebagai orang yang bekerja di BUMN dan dekat dengan kalangan pemerintahan, tidak heran jika Tjahjono sering diminta bantuannya untuk membenahi sektor kemaritiman oleh pemerintah. Salah satunya sebagai Anggota Tim Gugus Tugas Akselerasi Pengembangan Industri Maritim Nasional di Kementerian Perindustrian sejak 2018 sampai dengan sekarang.

Bagaimana pandangan Tjahjono terhadap industri kemaritiman nasional, khususnya galangan kapal? Menurut Anggota Kehormatan Iperindo ini, pertumbuhan galangan kapal di Indonesia selama ini relatif rendah karena pertumbuhan selalu diukur dari kemampuan membangun kapal baru.

“Di seluruh dunia mengukurnya seperti itu, tidak ada yang mengukur berapa jumlah

perbaikan atau reparasi kapal dalam setahun untuk menghitung pertumbuhan industri galangan,” ujarnya.

Galangan kapal di Indonesia mengandalkan bangunan baru dari Pemerintah sehingga kesibukannya meningkat ketika Presiden Joko Widodo mencanangkan Program Tol Laut dengan membangun 170-an kapal sekaligus pada tahun 2015. Setelah itu, tidak ada lagi order baru dalam jumlah yang besar dari Pemerintah.

Secara bisnis, papar Tjahjono, saat ini galangan kapal masih bergantung pada APBN dan BUMN, maka kalau tidak ada belanja Pemerintah tentu sangat berat. Sementara segmen pasar pelayaran belum dapat diandalkan karena belum didukung oleh pembiayaan untuk pengadaan kapal yang menarik bagi pihak pelayaran. Sebagai informasi, sejak diberlakukannya Inpres No. 5 Tahun 2005 mengenai Penerapan Azas Cabotage, maka jumlah kapal komersial meningkat dari sekitar 6.500 unit pada tahun 2005 menjadi 32.000 unit pada tahun 2020. Artinya, pasar pelayaran cukup besar.

Dari sisi produksi, kemampuan galangan kapal nasional sebenarnya tidak perlu diragukan lagi karena kualitasnya baik dan mendapat pengakuan internasional, misalnya tanker Pertamina hingga 30.000 DWT dengan standar badan kualifikasi dunia, ferry roro 19.000 GRT pesanan Swedia, kapal kontainer 1.600 TEUs, *bulk carrier* 50.000 DWT *star fifty*, kapal selam, LPD, dan lain-lain.

Dari sisi reparasi, perkembangan galangan kapal cukup menggembirakan karena kapasitasnya bertambah. Kenapa? Investasi fasilitas reparasi kini tidak terlalu mahal.

Galangan bisa menambah kapasitas reparasi menggunakan teknologi rubber airbag (balon) sehingga tidak perlu membangun *graving dock*, *floating dock* ataupun fasilitas *docking* lain yang mahal. Dengan *airbag* bisa melayani reparasi kapal sampai dengan sekitar 10.000 DWT.



“Kita harus dapat meyakinkan mereka, kalau diberikan kemudahan, galangan kapal akan jadi seperti apa. Tentunya juga harus melakukan peningkatan,”

Potensi pasar reparasi kapal juga cukup besar dan *captive* sebab setiap kapal butuh perawatan atau perbaikan rutin agar dapat berlayar, dibuktikan dengan sertifikat kelaikan laut yang bersifat *mandatory*.

Selain itu, galangan lokal tidak hanya mengandalkan satu jenis usaha karena *bread and butter*-nya adalah reparasi. Ada galangan yang khusus melayani reparasi, tetapi galangan yang fokus di bangunan baru pasti akan beralih ke reparasi ketika tidak ada order.

Permasalahannya adalah bagaimana galangan mendapatkan order? Selama ini 90% order bangunan baru berasal dari pemerintah dan BUMN sehingga peran pemerintah menjadi kunci.

Pemerintah diminta segera menggulirkan program belanja kapal apabila telah menganggarkannya untuk tahun anggaran 2021. Setidaknya, kata Tjajahjono, program itu informasikan lebih awal agar industri galangan kapal di dalam negeri bisa mempersiapkan sumber daya dan berkoordinasi dengan industri penunjang.

Dia mengakui hingga kini pembiayaan pengadaan kapal khususnya pada galangan kapal di dalam negeri belum menarik bagi kalangan perbankan nasional, karena kapal sebagai barang modal dianggap bukan asset tetap tidak bergerak, sehingga berisiko tinggi.

Mengenai anggapan galangan kapal di dalam negeri lebih lama waktu pembangunan kapalnya atau suka telat atau penilaian negatif lainnya, hal ini tidak seluruhnya benar. Untuk kapal-kapal yang material dan komponennya tidak banyak impor, maka dapat dikerjakan dengan waktu yang cepat. Tapi untuk kapal-kapal yang komponennya banyak yang impor tentu akan makan waktu yang lebih lama, karena harus mendatangkan dari luar negeri. Sementara galangan kapal di China, Korea Selatan dan Jepang, pabrik komponen ada di dalam negerinya, bahkan dalam kawasan yang sama dengan galangannya, sehingga bisa lebih cepat.

Sedangkan untuk kualitas, maka Jepang dan Korea Selatan secara umum memang lebih baik, namun beberapa galangan di Indonesia juga mempunyai kualitas yang setara Jepang dan Korea Selatan.

Dia mengatakan, Iperindo berupaya mengelola berbagai persoalan itu dan membuka mata para pemangku kepentingan, baik dari sisi finansial, fiskal, maupun regulasi. "Kita harus meyakinkan mereka, kalau diberikan kemudahan, galangan kapal juga akan meningkatkan produktivitas dan kualitasnya.

Apabila pemerintah konsisten memberikan order, jam terbang galangan kapal semakin banyak sehingga kualitas bisa ditingkatkan dan tepat waktu, atau harga akan semakin kompetitif karena kerja yang berulang-ulang atau berpengalaman.

Impor Kapal Bekas

Tjahjono mengakui, deregulasi pemerintah kini lebih sederhana dan cukup meringankan. Sejumlah langkah sudah dilakukan oleh Kementerian Perhubungan dan Kementerian Perindustrian sebagai otoritas terkait dengan galangan kapal, demikian juga Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan sudah membuka diri untuk menerima masukan.

Namun, beberapa regulasi masih mengganjal industri galangan, antara lain kebijakan Kementerian Perdagangan yang melonggarkan ketentuan impor barang modal bukan baru, khususnya kapal.

"Kami sudah berjuang agar ketentuan impor kapal bekas hanya untuk jenis tertentu dan ukuran tertentu. Tetapi ternyata batas usia kapal impor lebih panjang dari yang kami usulkan, bahkan ukuran kecil dan jenis tertentu (yang bisa diproduksi di dalam negeri) masih dibolehkan impor," ujarnya.

Padahal, Iperindo bersama Indonesia National Shipowner's Association (INSA) sudah menyusun peta jalan impor kapal bekas. Dalam peta jalan itu, dalam 12 tahun sejak tahun 2016 ditargetkan secara bertahap kapal apa saja yang tidak perlu diimpor lagi, sehingga bisa dibangun di dalam negeri. Ternyata kebijakan Kemendag tersebut tidak sinkron dengan peta jalan tersebut.

Tantangan lain yang dihadapi industri galangan yakni dari sisi pembiayaan, aturan Otoritas Jasa Keuangan (OJK), Bank Indonesia, dan kebijakan penjaminan.

Karena dianggap *high risk*, untuk pembiayaan investasi pengadaan kapal, maka kapal yang sedang dibangun belum bisa dijadikan jaminan. Selain itu suku bunga yang tinggi (*double digit*) dan tenor pengembalian pinjaman yang pendek (5 – 7 tahun), tidak sebanding dengan besarnya investasi pengadaan kapal serta umur operasi kapal yang rata-rata 25 tahun.

Iperindo sendiri sudah melakukan sejumlah usaha, antara lain melalui usulan penataan industri dari sisi regulasi dan memberikan masukan kepada lembaga keuangan agar lebih memahami ekosistem usaha dalam bidang perkapalan dan potensinya pada kontribusi pertumbuhan ekonomi.

"Kapal seharusnya dikategorikan sebagai

infrastruktur supaya pengadaan kapal mendapat fasilitas pembiayaan seperti infrastruktur lainnya. Saat ini pelabuhan termasuk infrastruktur tetapi kapal belum, padahal kapal fungsinya seperti jalan atau jembatan, sekaligus alat angkut. Ini perlu pemahaman bersama," paparnya.

Disisi lain, dia juga berharap agar galangan terus menata diri dan meningkatkan kemampuan dalam manajemen proyek, pengolahan data, dan perhitungan biaya, serta menyiapkan sumber daya.

Di era industri 4.0 atau digitalisasi, galangan kapal bisa melakukan alih daya (*outsource*) sehingga teknologi dan fasilitas selalu *update* untuk efisiensi biaya. Galangan juga harus terus memperbarui fasilitas, rancang bangun, sistem internal atau media komunikasi, termasuk mengubah *mindset* marketing dari selama ini mengandalkan personal *guarantee* dengan mulai memanfaatkan *marketplace* dan berkolaborasi. **

