



IPERINDO

IKATAN PERUSAHAAN
INDUSTRI KAPAL DAN SARANA
LEPAS PANTAI INDONESIA

BULETTIN

IPERINDO

Edisi 7/II/2021

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



BERITA GALANGAN

Bisnis Interior Kapal PT Laksana Teknik Makmur Tetap Eksis di Tengah Krisis

Halaman 6



TEKNOLOGI & INOVASI

Mengintip Kehebatan Fregat Arrowhead 140

Halaman 12



PROFIL

Cara SMI Shipyards Bertahan dari Amukan Covid

Halaman 13

LAPORAN UTAMA

Hari Maritim Nasional 2021 BERKOLABORASI MEWUJUDKAN POROS MARITIM DUNIA



Saat puncak peringatan Hari Maritim Nasional 2021 pada 23 September lalu, Presiden Joko Widodo kembali menegaskan visinya menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.

Visi Presiden Jokowi ini sebenarnya sudah mengerucut dengan dibentuknya Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, yang kini menjadi Kemenko Maritim dan Investasi. Namun, hingga kini masih banyak tantangan untuk mewujudkan visi Presiden yang luar biasa tersebut.

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia dengan lebih 17 ribu pulau dan garis pantai lebih dari 108 kilometer, serta kekayaan hayati laut terbesar di dunia, Indonesia tentunya sangat layak menjadi Poros Maritim Dunia.

Untuk mewujudkan visi itu, kata Presiden, dibutuhkan kerja nyata di berbagai bidang, seluruh elemen bangsa harus bekerja keras untuk meningkatkan konektivitas laut dan memperkuat keamanan maritim demi kepentingan nasional.

Harus diakui, pemerintah telah bekerja keras untuk meningkatkan konektivitas ribuan pulau di seluruh wilayah Indonesia. Selain gencar membangun pelabuhan hingga ke pulau-pulau kecil dan terpencil, pemerintah meluncurkan program Tol Laut untuk mempermudah mobilitas barang dan orang antarpulau.

Potensi Indonesia sebagai negara maritim begitu besar. Sebut saja potensi industri pangan berbasis laut seperti perikanan dan hayati laut, potensi pariwisata maritim dengan memanfaatkan kekayaan dan keindahan laut, potensi industri obat dan suplemen kesehatan berbasis kekayaan hayati dan nabati laut.

Bersambung ke halaman 3

Bertahan di Tengah Pasang Surut Tantangan

Pandemi Covid-19 yang semakin terkendali akhir-akhir ini membuat industri di dalam negeri menggeliat kembali, termasuk galangan kapal. Sebelumnya, ketika kasus Covid-19 melonjak akibat merebaknya varian delta, galangan kapal ikut terpuak.

Industri ini sempat kesulitan beraktivitas karena harus menerapkan protokol kesehatan ketat, bahkan mengalami kelangkaan oksigen. Pasalnya, seluruh pasokan oksigen diprioritaskan untuk perawatan pasien ketika kasus Covid-19 melonjak.

Beruntung, kondisi ini tidak berlangsung lama dan pasokan oksigen kembali normal sehingga galangan kapal bisa bekerja lagi.

Sebelum pandemi, galangan kapal di dalam negeri sudah cukup terpuak akibat minimnya pembangunan kapal baru. Sejumlah isu klasik juga masih menggelayuti industri ini selama bertahun-tahun. Sebut saja soal suku bunga tinggi, perpajakan, ketergantungan impor bahan baku, impor kapal bekas, hingga regulasi.

Namun, dengan dedikasi tinggi, para pelaku usaha perkapalan nasional dan industri pendukungnya bertahan dan bangkit. Hingga kini belum ada galangan kapal anggota Iperindo yang tutup, meskipun tantangan cukup berat dan datang silih berganti.

Terakhir, industri galangan kapal dihantui oleh lonjakan harga baja dan komponen lainnya. Harga baja, bahan baku utama kapal, bahkan naik hingga 40 persen dari sekitar Rp9.000-Rp10.000 per kg sebelum pandemi menjadi lebih dari Rp17.000 per kg.

Kenaikan harga baja kali ini juga berlangsung cukup lama. Akibatnya, biaya pembangunan kapal dan reparasi menjadi bengkak. Kondisi ini tentu saja sangat membebani galangan kapal apabila harga kontrak tidak dieskalasi.

Untuk mengatasi persoalan ini, perlu dibangun pemahaman yang sama terkait dengan dampak pandemi terhadap

sektor industri, khususnya galangan kapal. Lonjakan harga baja yang antara lain dipicu kebijakan China menarik subsidi baja, perlu segera disikapi Pemerintah dengan kebijakan yang relevan.

Kabar baiknya, di tengah berbagai kesulitan tersebut, galangan kapal di dalam negeri masih mendapatkan pekerjaan rutin dari jasa reparasi dan docking. Bahkan, galangan di sejumlah daerah, seperti di Kalimantan Timur, kebanjiran order membangun tongkang.

Harga batu bara yang terus menanjak hingga titik tertinggi dalam 10 tahun terakhir mendorong perusahaan tambang meningkatkan produksi. Akibatnya, tongkang menjadi langka dan sewanya mahal sehingga perusahaan berlomba-lomba membangun kapal angkutan batu bara itu.

Sebagai negara kepulauan terbesar dunia yang memiliki kemampuan produksi kapal, Indonesia seharusnya memperoleh manfaat besar dari kondisi ini. Apalagi, China sebagai salah satu produsen kapal terbesar dunia sedang memperketat industri dalam negerinya dengan menarik subsidi baja.

Pemangku kepentingan di dalam negeri perlu berkolaborasi agar potensi besar dari sektor maritim, termasuk perkapalan, bisa dimanfaatkan secara optimal. Seperti disampaikan Presiden Joko Widodo saat peringatan puncak Hari Maritim Nasional 2021 pada 23 September lalu, cara bangsa Indonesia melihat laut juga harus berubah.

“Laut bukanlah pemisah. Laut adalah penghubung antar pulau. Laut bukanlah belakang rumah yang kita punggungi, tetapi laut adalah halaman rumah tempat kita menghadap,” kata Presiden,



Dengan dedikasi tinggi, para pelaku usaha perkapalan nasional dan industri pendukungnya bertahan dan bangkit. Hingga kini belum ada galangan kapal anggota Iperindo yang tutup, meskipun tantangan cukup berat dan datang silih berganti

Eddy Kurniawan Logam,
Ketua Umum Iperindo

yang menekankan kembali visinya mewujudkan Indonesia Poros Maritim Dunia.

Untuk mewujudkan visi besar ini, Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia dengan lebih 17.000 pulau dan garis pantai lebih dari 108 kilometer, tentunya harus didukung jumlah kapal yang memadai untuk meningkatkan konektivitas laut dan memperkuat keamanan maritim demi kepentingan nasional.

Sambungan dari Hal.1

Hari Maritim Nasional 2021

Semua potensi ini bisa menjadi basis pertumbuhan ekonomi Indonesia yang merata ke seluruh pelosok Nusantara.

Presiden mengatakan, upaya membangun industri maritim yang kuat membutuhkan dukungan ilmu pengetahuan dan teknologi. Oleh karena itu, dia menekankan, pemanfaatan dan pengembangan iptek di dunia perkapalan dan pertumbuhan industri perkapalan dalam negeri harus terus-menerus diupayakan.

“Bukan hanya industri pembuatan kapal saja, tetapi juga industri jasa perhubungan dan jasa logistik berskala global harus terus kita kembangkan. Kita harus menjadi raja di laut kita,” tegasnya.

Menurut Presiden, cara bangsa Indonesia melihat laut juga harus berubah.

“Laut bukanlah pemisah. Laut adalah penghubung antarpulau. Laut bukanlah belakang rumah yang kita punggungi, tetapi laut adalah halaman rumah tempat kita menghadap,” ujarnya.

Kekuatan Maritim

Pernyataan Kepala Negara tersebut diamini oleh Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi. Dalam Dialog Publik bertema “Kekuatan Maritim, Punggukit Ekonomi Bangsa” di Hari Maritim Nasional 2021, Menhub mengungkapkan pemerintah telah berupaya memanfaatkan potensi sumber daya kelautan, membangun transportasi laut dan infrastruktur pelabuhan.

Upaya itu disertai dengan pembangunan industri maritim yang kuat, termasuk membangun kekuatan ekonomi masyarakat. “Salah satu pencapaian yang saat ini bisa dirasakan oleh masyarakat adalah berjalannya program Tol Laut secara massif,” ungkap Menhub.

Melalui program itu, kata Budi Karya, konektivitas antar wilayah Indonesia, khususnya wilayah timur, bisa terwujud dan disparitas harga yang selama ini terjadi bisa ditekan. Juga, pemerataan ekonomi khususnya di wilayah timur dan daerah terpencil bisa diatasi.

Dia pun mengajak seluruh pemangku kepentingan terkait di sektor maritim Indonesia untuk bersama-sama

Laut bukanlah pemisah. Laut adalah penghubung antarpulau. Laut bukanlah belakang rumah yang kita punggungi, tetapi laut adalah halaman rumah tempat kita menghadap

Joko Widodo
Presiden Republik Indonesia



membangun kekuatan maritim Indonesia. Menurut Menhub, wilayah bahari Indonesia yang luas dapat bermanfaat bagi kemajuan perekonomian bangsa yang ujungnya adalah meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Bertepatan dengan Hari Maritim Nasional 2021, dia mengajak masyarakat lebih mengenal kekuatan maritim Indonesia, di antaranya bioteknologi kelautan, perairan dalam, wisata bahari, energi kelautan, perikanan, pelayaran, pertahanan, dan industri maritim.

Sementara itu, Direktur Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai (KPLP) Ahmad mengatakan, Kemenhub melalui Ditjen Perhubungan Laut berupaya terus mengoptimalkan potensi besar sektor transportasi laut guna mendukung terwujudnya Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, sebagaimana visi Presiden Jokowi.

Terlebih lagi, Indonesia memiliki 5,9 juta km² area yuridis laut, dan dari 90 persen lalu lintas perdagangan dunia melalui jalur laut, dimana 40 persennya melewati perairan Indonesia.

Pada tahun 2021, ungkap Ahmad, pelayanan penyelenggaraan angkutan laut di seluruh wilayah Indonesia meliputi Tol Laut sebanyak 30 trayek, angkutan subsidi PSO Pelni 26 trayek, kapal perintis 118 trayek, dan kapal ternal 6 trayek.

Dia mengakui, pembangunan sektor transportasi laut masih menghadapi sejumlah tantangan, antara lain disparitas

harga antara wilayah di Indonesia, konektivitas, biaya logistik, dan pendanaan.

Untuk mengatasi tantangan itu, Ahmad mengungkapkan, Kemenhub telah menentukan arah kebijakan transportasi laut tahun 2020-2024, salah satunya mewujudkan angkutan laut yang murah, mudah, simple dan kompetitif.

Kebijakan lain yakni memperkuat konektivitas transportasi laut, menyediakan infrastruktur pelabuhan yang berdaya saing, meningkatkan kepatuhan terhadap regulasi keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan maritim, efektivitas penegakan hukum di laut, dan integrasi dalam pengelolaan organisasi di sektor transportasi laut.

Dirut Equino Shipping Group Angga Lutfi Eldrianto, salah satu pelaku industri maritim, menyatakan optimistis Indonesia mampu mengembalikan kejayaan sebagai bangsa maritim yang besar dan disegani oleh dunia. Kuncinya, menurut dia, semua pihak terkait harus bersinergi membangun sumber daya kelautan disertai dengan membangun industri maritim yang kuat.

Peran Strategis

Sebagai bagian dari ekosistem maritim, industri perkapalan memiliki peran strategis dalam pemanfaatan potensi maritim nasional yang sangat besar. Kapal tidak hanya berfungsi sebagai alat tangkap dan alat angkut, tetapi juga sebagai infrastruktur layaknya jembatan untuk menunjang konektivitas Nusantara.



“Salah satu pencapaian yang saat ini bisa dirasakan oleh masyarakat adalah berjalannya program Tol Laut secara massif,”

Budi Karya Sumadi
Menteri Perhubungan

Oleh karena itu, diperlukan kolaborasi antara pemangku kepentingan sektor maritim dengan industri perkapalan di dalam negeri, terutama dalam rangka penyediaan kebutuhan kapal guna memanfaatkan potensi maritim.

Menurut Direktur Perkapalan dan Kepelautan Capt. Hermanta, sebagai salah satu negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia membutuhkan kapal dalam jumlah yang tidak sedikit.

Selama ini, tuturmya, kebutuhan kapal sebagian telah dipenuhi oleh negara secara bertahap melalui pembangunan kapal baru, khususnya untuk angkutan perintis, tetapi tidak untuk angkutan komersial.

“Kita masih butuh kapal-kapal seperti kapal kontainer, kapal *general cargo*, tug and *barge*, *bulk carrier*, kapal angkut semen, kimia, kapal minyak dan gas, bahkan kapal *offshore*. Apalagi, sebagian kapal berbendera Merah Putih sudah waktunya untuk diremajakan sehingga kebutuhan akan kapal selalu meningkat,” katanya beberapa waktu lalu.

Oleh karena itu, kata Hermanta, Kementerian Perhubungan selalu mendorong terjadinya kolaborasi pelayaran dan galangan kapal nasional. Dengan kolaborasi tersebut, sektor maritim Indonesia dapat lebih cepat berkembang bahkan akan mendukung terwujudnya Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.

Ujung Tombak

Sementara itu, Wakil Ketua Bidang Advokasi DPP Iperindo Sudiding Irsyad mengatakan pemerintah memang harus turun tangan dan kerja nyata untuk menghidupkan industri maritim dan komponen di dalam negeri.

Menurut dia, ujung tombak konsep Poros Maritim Dunia dan Tol Laut adalah jumlah armada kapal yang besar untuk menghubungkan semua pulau-pulau di Nusantara.

“Indonesia adalah negara kepulauan yang dipisahkan laut. Jumlah kapal harus diperbanyak. Di negara kepulauan seperti Indonesia, kapal seharusnya diperlakukan seperti infrastruktur seperti jalan tol dan jembatan, yang mendapat bunga rendah dan dukungan APBN,” ujarnya.

Salah satu tindakan yang perlu dilakukan pemerintah, kata Diding, yakni moratorium impor kapal bekas agar kapal dibangun di dalam negeri sehingga industri maritim hidup. “Saat ini masih ada ironi. Ketika beli kapal bekas impor dibebaskan PPN, sementara bangun kapal di dalam negeri

kena PPN,” ungkapnya.

Dia juga berharap, pemerintah memperpanjang relaksasi PPh 23 untuk impor komponen. Pemerintah tidak memperpanjang insentif ini untuk galangan kapal setelah berakhir pada Juli 2021. “Relaksasi pajak industri dalam negeri diperlukan supaya harga produksi lokal kompetitif,” kata Diding, yang juga Komisaris Utama Dok Bahari Nusantara (DBN).

Dia juga menyinggung bunga bank pinjaman yang masih tinggi kepada industri galangan kapal, juga sewa lahan galangan di area pelabuhan yang dikenakan tarif progresif. “Seharusnya jangan dulu kena tarif progresif sampai dengan galangan recovery dari dampak pandemi,” ujarnya.

Diding juga menyoroti implementasi TUKS (Terminal Untuk Kepentingan Sendiri), dimana galangan diwajibkan memiliki TUKS ataupun Tersus (Terminal Khusus) dan wajib membayar PNBPN (Penerimaan Negara Bukan Pajak) setiap tahun.

“Memang nilainya tidak terlalu besar tetapi seharusnya ada pemeliharaan alur untuk pengerukan karena sudah membayar PNBPN. Kami di DPP Iperindo dan DPD Jawa Barat sudah suarakan hal ini ke pemerintah,” ungkap Diding.

Diding optimistis kerja nyata dan kolaborasi pemerintah bersama semua pemangku kepentingan industri maritim, termasuk galangan kapal, bisa mewujudkan visi Indonesia Poros Maritim Dunia. Perwujudan visi besar ini diyakini akan membawa Indonesia menjadi negara maju didukung sumber daya alam yang berlimpah, baik di darat maupun laut.



BERITA GALANGAN

Kenaikan Harga Batu Bara Gairahkan Galangan Kapal di Kaltim

Industri galangan kapal di Kalimantan Timur kembali bergairah. Pemicunya adalah harga batu bara, komoditas tambang andalan Kaltim, terus menanjak sejak beberapa belakangan.

Harga batu bara yang menggiurkan ini merangsang perusahaan tambang meningkatkan produksi sehingga kebutuhan tongkang untuk angkutan batu bara semakin besar. Pada saat yang sama, permintaan docking tongkang dan tugboat juga meningkat karena aktivitas dan jumlahnya terus bertambah.

Menurut Ketua DPC Ikatan Perusahaan Industri Kapal dan Lepas Pantai Indonesia (Iperindo) Kaltim, Untung Surapati, gairah industri pertambangan di Kaltim karena kenaikan harga batu bara menyebabkan permintaan tongkang meningkat.

“Orang berlomba-lomba membangun tongkang karena kekurangan armada. Pemicunya harga batu bara melonjak, tertinggi dalam 10 tahun terakhir,” kata Direktur PT Surya Rafi Bersaudara, galangan kapal berbasis di Samarinda.

Untung memperkirakan utilisasi galangan kapal di Kaltim saat ini mencapai 70 persen. Galangan mengalokasikan sebagian kapasitasnya untuk docking kapal milik sendiri. “Galangan kapal di Kaltim agak berbeda dari daerah lain karena di sini pemilik galangan juga pemilik kapal,” ujarnya.

Tingginya kebutuhan kapal menyebabkan banyak kapal kesulitan *docking* sehingga

galangan mulai menyiapkan penambahan kapasitas. Apalagi, selain kapal dari Kaltim, banyak kapal dari daerah lain yang beroperasi sekaligus melakukan docking di wilayah Kaltim.

Untung mengungkapkan, aktivitas galangan kapal di wilayahnya sempat terganggu akibat kelangkaan oksigen beberapa waktu lalu. Kondisi ini juga terjadi di daerah lain, sebab saat itu pemerintah memprioritaskan pasokan oksigen untuk perawatan pasien Covid-19 menyusul lonjakan kasus akibat munculnya varian Delta.

“Bisnis docking sedang bagus, apalagi sejak pasokan oksigen normal. Sejak pandemi, galangan lebih banyak mengerjakan reparasi, sedangkan untuk bangunan baru sesuai order,” jelasnya.

Dilema Harga Baja

Meskipun demikian, tutur Untung, galangan kapal menghadapi dilema karena pada saat yang sama harga bahan baku terutama plat baja melonjak hingga 40 persen. “Kenaikan harga baja kali ini paling lama. Harganya sekarang mencapai Rp18.000 per kg,” ungkapnya.

Kondisi ini, menurut Untung, akibat

kebijakan Pemerintah China menarik subsidi baja yang mencapai 13%. Di sisi lain, pasokan baja dari dalam negeri tidak mencukupi sehingga kenaikan harga tidak bisa dihindari.

Akibatnya, harga kapal juga terdongkrak. Beruntung lonjakan harga ini diimbangi oleh sewa kapal yang juga mengalami kenaikan hampir sama.

Dia mengatakan kenaikan harga baja sebenarnya berbanding lurus dengan harga mesin. Namun, karena mesin sudah dipesan jauh hari sebelumnya sehingga harganya belum mengalami kenaikan. “Kebanyakan mesin sudah inden 8-12 bulan sebelumnya. Sebagian besar mesin dari Jepang karena dianggap bagus,” ungkapnya.

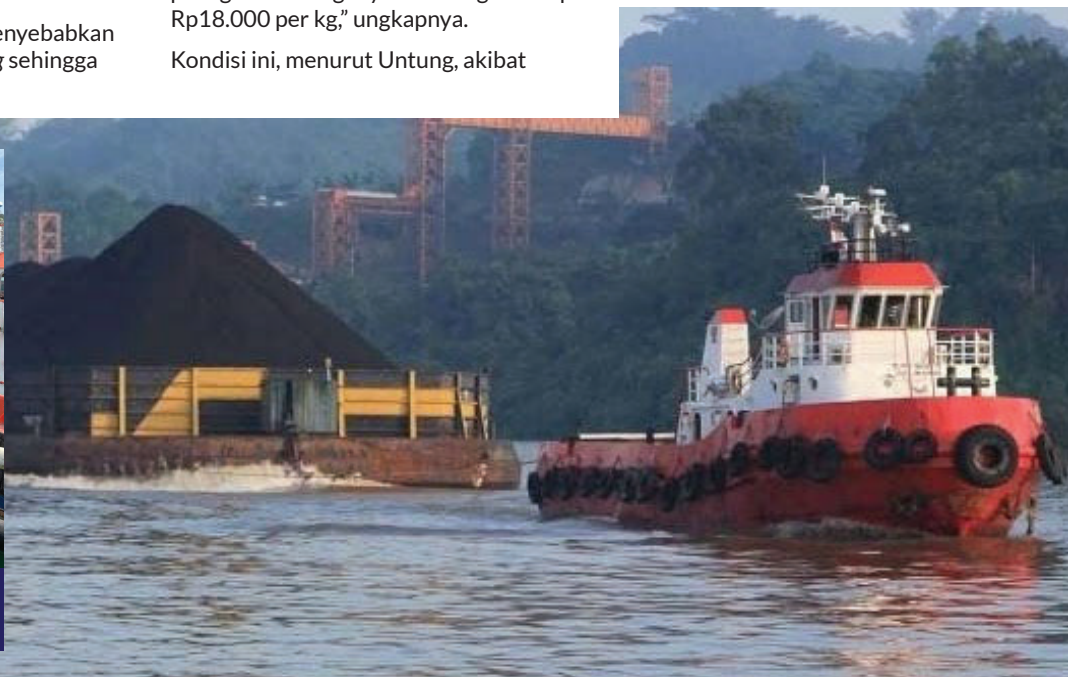
Meskipun galangan kapal di dalam negeri menghadapi banyak tantangan, Untung optimistis industri ini tidak akan mati. Selain kapal wajib docking berkala untuk memenuhi klas BKI dan syarat berlayar dari Syahbandar, dia menilai pemerintah cukup memperhatikan industri ini.

“Perhatian pemerintah ini bisa dilihat dari visi Poros Maritim Dunia dan program Tol Laut, serta pembangunan infrastruktur maritim yang cukup masif. Pemerintah juga memberikan insentif pajak dan tarif listrik saat pandemi yang sangat membantu industri galangan,” ujarnya.

Untung berharap pemerintah konsisten mewujudkan visi tersebut melalui kerja nyata serta kebijakan yang relevan dan kondusif bagi perkembangan industri galangan kapal nasional.



Untung Surapati
Ketua DPC Iperindo Kaltim



BERITA GALANGAN

Bisnis Interior Kapal PT Laksana Teknik Makmur Tetap Eksis di Tengah Krisis



Suwarno
Dirut PT. Laksana Teknik Makmur

Meski terdampak pandemi Covid-19, PT Laksana Teknik Makmur terus berkiprah di industri penunjang perkapalan. Perusahaan yang bergerak di bisnis manufaktur komponen otomotif dan interior kapal ini tetap eksis di tengah susutnya permintaan dari industri perkapalan dalam negeri.

Sejak beberapa tahun terakhir, ditambah pandemi corona pada awal tahun 2020, banyak rencana renovasi interior kapal yang ditunda. Belum lagi, proyek pembangunan kapal baru sangat minim sehingga kebutuhan interior kapal merosot.

Pendiri PT Laksana Teknik Makmur H. Suwarno mengungkapkan, potensi dan kebutuhan interior kapal di dalam negeri sebenarnya cukup besar seiring dengan tingginya kebutuhan angkutan laut di Indonesia yang merupakan negara kepulauan.

Namun, dia mengakui, permintaan interior kapal merosot dalam beberapa tahun terakhir karena tidak ada pembangunan kapal baru, ditambah banyak pembatalan renovasi interior

kapal akibat dampak pandemi.

“Kami sendiri masih ada pekerjaan interior kapal sisa dari proyek tahun 2019. Rencana renovasi pada tahun lalu juga cukup banyak tapi batal,” kata Suwarno, yang mendirikan PT Laksana Teknik Makmur pada 1998.

Dia mengatakan industri interior kapal sulit pulih selama belum ada pembangunan kapal baru. Beruntung, perusahaannya masih rutin mendapatkan pekerjaan untuk renovasi interior kapal PT ASDP Indonesia Ferru (Persero).

“Setahu kami ASDP sudah berencana merenovasi kapal-kapalnya sejak 2020 tetapi tertunda. Meski demikian, tiap bulan selalu ada permintaan renovasi interior kapal. Selain ASDP, ada juga pekerjaan dari PT IKI, PT Dumas, dan

proyek-proyek kecil lain,” ungkapnya.

Meskipun baru terjun di bisnis interior kapal 6 tahun lalu, PT Laksana Teknik Makmur sudah mampu memasok beragam produk sesuai dengan standar ISO dan ASDP. Seluruh produk sudah diproduksi di dalam negeri dan memenuhi ketentuan Tingkat Kandungan Dalam Negeri (TKDN).

Beberapa produk interior kapal yang dihasilkan Laksana Teknik, antara lain lantai, plafon, lining, kursi (fixed atau reclining), tatami (kasur), jendela, pintu, kursi kaptan, dan navigasi. “Bisnis interior kapal menyumbang 30-35 persen terhadap omzet perusahaan dan bisnis ini terus berkembang,” ungkapnya.

Menurut Suwarno, bisnis utama PT Laksana Teknik Makmur pada awalnya memproduksi aksesoris otomotif dari metal dan plastik. Perusahaan yang dirintis dari sebuah bengkel ini sudah berpengalaman memasok komponen OEM (Original Equipment for Manufacturing) selama lebih dari 20 tahun ke Grup Astra.

“Kami melakukan riset pasar dan eksperimen sehingga produk kami bisa diterima oleh pasar. Produk kami juga menyesuaikan dengan kebutuhan pelanggan dan standar yang ditentukan,” jelasnya.

Untuk menunjang kegiatan produksi, PT Laksana Teknik Makmur mempekerjakan sekitar 300 karyawan di tiga pabrik, yakni Pabrik 1 seluas 1.000 m2 dengan bangunan 1.000 m2 untuk produksi komponen metal, Pabrik 2 seluas 4.000



m2 (bangunan 3.500 m2) untuk komponen metal, dan Pabrik 3 seluas 13.000 m2 (bangunan 5.000 m2) untuk komponen plastik. Saat ini, perusahaan memproduksi lebih dari 500 item komponen kendaraan berbagai tipe.

Suwarno mengungkapkan, industri interior kapal di dalam negeri juga menghadapi sejumlah tantangan seperti halnya galangan kapal. Di antaranya produk impor dari China yang lebih murah dan harga bahan baku tidak stabil. "Produk impor memang relatif murah tetapi pabriknya di negara lain, importasinya juga butuh proses dan waktu lebih lama," kata Suwarno.

Dia mengatakan salah satu penyebab harga produk lokal kurang kompetitif karena pemasok bahan baku masih menerapkan distributor tunggal. Akibatnya, harga bahan baku menjadi lebih mahal hingga lebih 10 persen. "Harusnya distributor tunggal tidak ambil keuntungan terlalu besar atau pabrikan punya beberapa distributor agar terjadi persaingan sehat," ujarnya.



BERITA GALANGAN

Kemenhub Bangun 4 Kapal Wisata Bottom Glass

Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut terus berupaya mendukung Program Kerja Presiden Joko Widodo untuk membangkitkan kembali sektor pariwisata nasional.

Salah satunya dengan membangun kapal wisata bottom glass, yang akan dioperasikan untuk menunjang kegiatan pariwisata super prioritas Likupang, Sulawesi Utara, dan Labuan Bajo, Nusa Tenggara Timur.

"Pembangunan kapal wisata bottom glass ini merupakan upaya Kementerian Perhubungan dalam melaksanakan arahan Presiden untuk membangun sarana pariwisata maritim, dalam hal ini berupa kapal wisata, sebagai bentuk kepedulian Pemerintah dalam meningkatkan usaha pariwisata," kata Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Arif Toha.

Dia menjelaskan, kapal wisata bottom glass adalah jenis kapal yang dilengkapi dengan kaca pada bagian bawah kapal dengan Standar Pengaturan Klasifikasi Indonesia (BKI) Volume VII Rules for Small Vessels up to 24 Meters sebagai jenis kapal penumpang.

"Kapal jenis ini merupakan yang pertama kalinya di Indonesia dan merupakan hasil karya putra putri terbaik Bangsa dari Institut Teknologi Surabaya (ITS)," ujarnya.

Menurut dia, kapal wisata bottom glass

tersebut dibangun sebanyak empat unit, terdiri dari dua jenis Catamaran dengan Dual Hull dan dua jenis Trimaran dengan Triple Hull. Masing-masing kapal tersebut memiliki kaca pada lambung bagian tengahnya.

Dua Kapal Catamaran akan dioperasikan di wilayah Labuan Bajo, NTT, sementara dua kapal Trimaran akan dioperasikan di wilayah Likupang, Sulawesi Utara.

Arif berharap, pembangunan kapal wisata bottom glass yang dilakukan oleh Kementerian Perhubungan tersebut dapat dilanjutkan dengan pengelolaan, pemanfaatan, serta pengoperasian yang baik.

"Diperlukan strategi yang baik agar pemanfaatan kapal wisata ini dapat mendukung peningkatan pendapatan daerah dari sektor pariwisata," kata Arif.





BERITA GALANGAN

PT Dok Bahari Nusantara Andalkan Reparasi Tugboat dan Tongkang PLTU

PT Dok Bahari Nusantara (DBN), galangan kapal berbasis di Cirebon, Jawa Barat, boleh dibilang beruntung. Ketika banyak galangan lain sepi order dan terimbas dampak pandemi, aktivitas perusahaan yang berdiri sejak tahun 2012 ini terus berjalan. Tidak ada satu karyawan pun yang dirumahkan.

Saat ini, DBN masih mengerjakan pembangunan beberapa kapal, di antaranya dua kapal pesanan Kementerian Perhubungan yakni KM Sabuk Nusantara 54 ditargetkan serah terima pada Desember 2021 dan kapal RORO 500 DWT.

DBN juga sedang menyelesaikan tiga unit harbour tug 3200 HP pesanan PT Pertamina Trans Kontinental, yang pengirimannya dijadwalkan pada akhir 2021.

Suding Irsyad, pendiri sekaligus Komisaris Utama DBN, mengungkapkan pembangunan kapal-kapal itu merupakan kelanjutan dari pekerjaan pada tahun 2020 setelah mendapat kontrak menjelang akhir 2019.

Bahkan, ada kapal yang pembangunannya mundur yakni RORO 500 DWT dari

seharusnya pada tahun 2021 menjadi Mei 2022 sebab Kemenhub melakukan refocusing anggaran akibat pandemi.

“Secara umum kinerja galangan kapal di dalam negeri, khusus Cirebon, lebih rendah dibandingkan tahun lalu. Tapi kami cukup beruntung karena load galangan masih bagus karena masih ada pembangunan kapal dan pekerjaan reparasi,” kata Diding.

Saat ini, menurut dia, DBN menggunakan sekitar 40 persen kapasitas galangan untuk pekerjaan reparasi dan *docking*. Posisi DBN memang cukup strategis karena banyak tugboat dan tongkang (*tug and barge*) yang bongkar batu bara di sejumlah PLTU sekitar Cirebon.

Sebagai informasi, ada sejumlah pembangkit listrik tenaga uang (PLTU) di sekitar Cirebon, antara lain PLTU Indonesia Power, PLTU Cirebon 2 Indika

Energy, dan PLTU Indramayu. Selain itu, banyak industri di sekitar Jawa Barat yang bongkar batu bara di pelabuhan sendiri.

Diding menjelaskan, galangan DBN mampu melakukan reparasi tongkang ukuran sampai dengan 300 feet dan bangunan baru panjang hingga 90 meter (4.500 DWT). Jenis kapal yang pernah dibangun mulai dari *tugboat*, kapal patroli, kapal perintis, kapal ternak, hingga kapal kontainer 100 TEUs dengan panjang 70 meter.

DBN memiliki dua galangan yang dilengkapi fasilitas untuk mendukung pembangunan dan perbaikan kapal, yakni DBN Unit 1 seluas 1,3 hektare di area Pelabuhan Cirebon dan DBN Unit 2 seluas 1 ha di kompleks Pelabuhan Nusantara, Kejawan, Cirebon.

Diding mengungkapkan, galangan kapal di dalam negeri berusaha bertahan di tengah berbagai tantangan yang terus muncul. Mulai dari belum adanya order pembangunan kapal baru, suku bunga tinggi, ketergantungan komponen impor, impor kapal, hingga dampak pandemi Covid-19.

“Galangan kapal kini juga dibebani harga baja yang melonjak lebih dari 50 persen. Belum lagi dampak kenaikan nilai tukar dan refocusing anggaran sehingga *outstanding* meningkat,” ujarnya.

Sebelum pandemi, ungkap Diding, harga baja masih berkisar Rp9.000-Rp10.000 per kg tetapi kini melonjak menjadi lebih dari Rp17.000 per kg. Kenaikan harga ini membebani galangan yang membangun kapal baru karena kontrak lama tidak mau eskalasi harga.

Dalam kondisi ini, dia berharap pelanggan khususnya instansi pemerintah dan badan usaha milik negara (BUMN) yang membangun kapalnya di galangan nasional memiliki kesepahaman yang sama tentang dampak pandemi.

“*Mind set* semua pemangku kepentingan harus sama tentang pandemi dan berbagi beban. Galangan sudah menanggung kenaikan biaya untuk pelaksanaan protokol Kesehatan dan *rapid test/swab* rutin sehingga perlu disupport pemerintah,” kata Diding.



BERITA GALANGAN

Regulasi Norma K3 Galangan Kapal Digodok

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi (Kemenko Marves), Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dan PT PAL Indonesia (Persero) tengah menggodok regulasi tentang norma keselamatan dan kesehatan kerja (K3) di industri galangan kapal.



Menurut Asisten Deputi Navigasi dan Keselamatan Maritim Nanang Widiatmojo, galangan kapal sebagai lokasi produksi kapal baru memiliki peran strategis. Sebab, lokasinya menjadi pemeliharaan kapal secara berkala, perbaikan, hingga penutuhan kapal. Karena itu, perlu dirumuskan norma K3 di industri tersebut.

“Galangan kapal memiliki peran penting sebagai lokasi dilakukannya pembangunan kapal baru, pemeliharaan berkala, perbaikan, hingga penutuhan kapal adalah titik mula terwujudnya kelaiklautan dan keselamatan kapal,” ujarnya di Jakarta, 6 September 2021.

Kemenko Marves mengingatkan PAL Indonesia agar terus memaksimalkan penerapan K3 dengan harapan dapat dikembangkan dengan lebih baik lagi ke depan. “Peningkatan produktivitas kerja sangat memengaruhi jam kerja karyawan, maka risiko terjadinya kecelakaan kerja juga akan semakin tinggi,” katanya.

Sekretaris Perusahaan PAL Indonesia Rariya Budi Harta menyatakan pihaknya terus menjaga penerapan aturan K3 pada setiap aktivitas bisnisnya hingga mampu menghasilkan produk-produk kapal perang permukaan.

PAL sendiri memiliki standar kerja dalam bentuk manual book sebagai pedoman dan acuan dalam menerapkan prosedur kerja, mengingat banyak sekali proses produksi yang berisiko pada keselamatan dan kesehatan kerja. “Tentunya diharapkan dapat meminimalisasi terjadinya bahaya yang mungkin muncul,” ungkapnya.

Pemerintah sendiri terus mendorong pengembangan sektor industri perkapalan melalui berbagai kebijakan fiskal maupun non-fiskal. Faktor penting untuk penguatan keselamatan adalah ketersediaan SDM industri perkapalan

BERITA GALANGAN

Denmark Jajaki Investasi Perkapalan di Jatim

Kedutaan Besar Denmark menjajaki kerja sama dengan Provinsi Jawa Timur di sejumlah bidang, salah satunya membangun industri perkapalan.

Hal itu disampaikan Duta Besar Denmark untuk Indonesia Lars Bo Larsen kepada Gubernur Jatim yang diwakili Kepala Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu (DPM PTSP) Jatim Aris Mukiyono di Surabaya, 6 Oktober 2021.

Aris menjelaskan potensi investasi di Jawa Timur, baik pariwisata, industri, pertanian, dan lainnya, kepada Dubes Denmark yang didampingi Wakil Duta Besar Denmark Soren Bindesboll dalam pertemuan itu.

Menurut Dubes Denmark untuk Indonesia, Indonesia dan Denmark mempunyai kesamaan di sektor maritim. “Kami punya bayangan untuk membangun industri perkapalan di sini,” kata Larsen.

Dia berharap industri tersebut menjadi

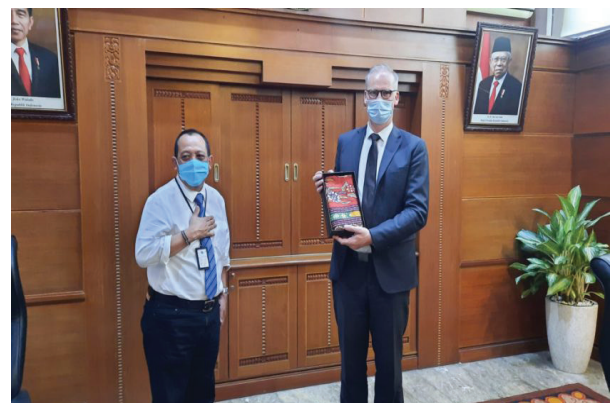
yang terbesar di Asia karena berbasis teknologi yang kuat. Untuk itu Denmark akan mengirim tenaga ahli. “Itu (industri perkapalan Denmark-Jatim) akan menarik perhatian pasar di sekitar Asia dan Asia Tenggara,” ujarnya.

Dalam pertemuan itu, Larsen juga mengungkapkan keinginan Denmark mendirikan konsulat jenderal Denmark di Surabaya. Langkah itu untuk mendukung proyeksi kerja sama antara Denmark dan Pemerintah Provinsi Jawa Timur.

Aris menyambut baik niat Denmark itu. “Kami sangat terbuka dan menyambut positif

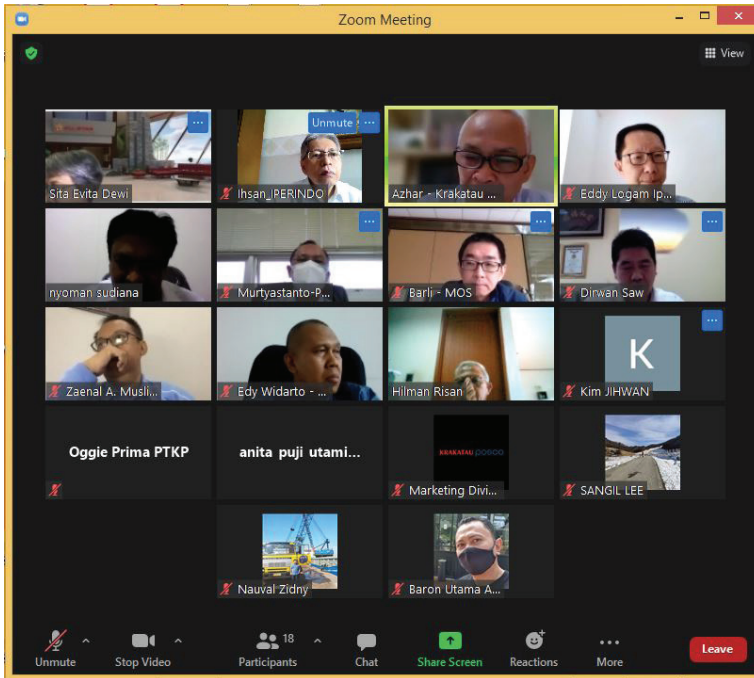
negara yang ingin bekerja sama,” katanya.

Dia menyatakan kesiapan untuk menjembatani kerja sama antara Pemprov Jatim dan Denmark. Aris yakin kerja sama itu akan berdampak positif pada pertumbuhan ekonomi di Jawa Timur.



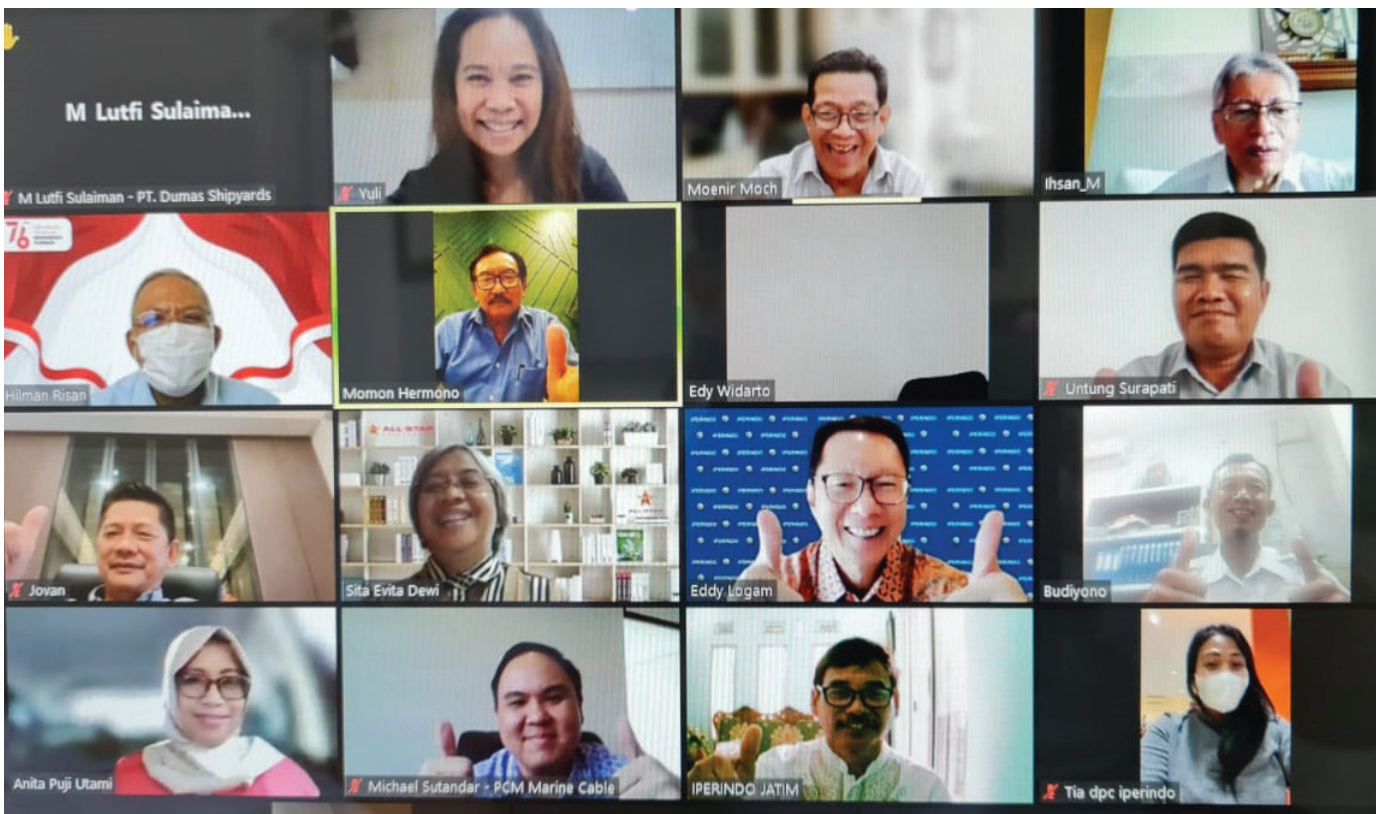


galeri FOTO



Rapat Rutin & Rakor DPP-DPC, Selasa, 7 September 2021

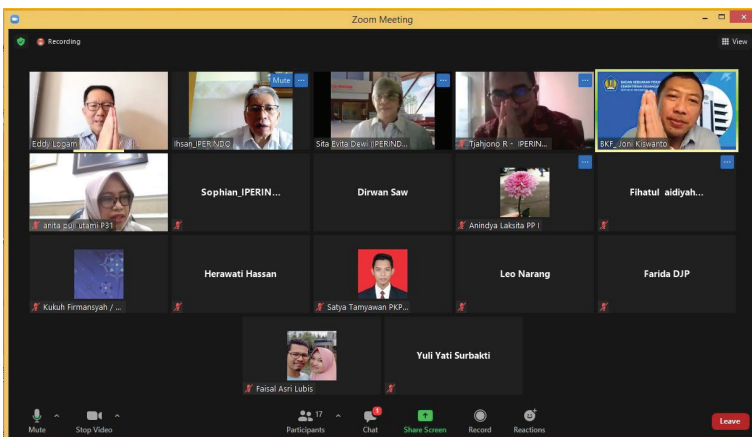
Virtual Meeting PT. Krakatau Posco & Dewan Pengurus Iperindo, Kamis, 24 Juni 2021



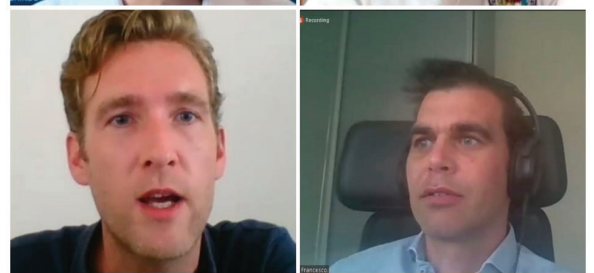
Rapat Rutin & Rakor DPP-DPC, Selasa 7 September 2021



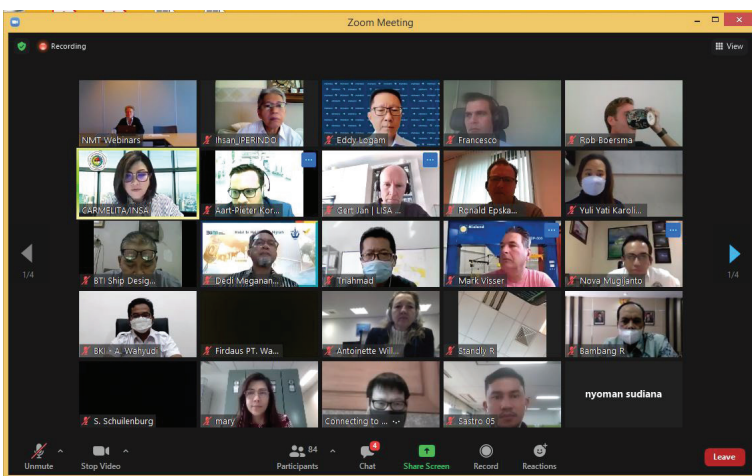
Rakor Penentu Kebijakan & Produseb Bid Alpahankam th 2021, Jakarta, 8 Juni 2021



Diskusi dengan BKF secara virtual, Rabu 2 Juni 2021 dengan topik Evaluasi Dampak Penerapan PPN Bagi Galangan



Ketua Umum Iperindo menjadi Narasumber diacara Virtual Webinar yang diselenggara oleh NMT (Netherlands Marine Technology), Jum'at 28 Mei 2021



Ketua Umum Iperindo menjadi Narasumber diacara Virtual Webinar yang diselenggara oleh NMT (Netherlands Marine Technology), Jum'at 28 Mei 2021

Mengintip Kehebatan Kapal Fregat Arrowhead 140

Kemampuan galangan kapal nasional membangun kapal perang bakal semakin mumpuni menyusul penandatanganan perjanjian lisensi (Licence Agreement) antara PT PAL Indonesia (Persero) dan Rosyth Royal Dockyard Ltd (Babcock) Inggris.

Melalui perjanjian itu, PT PAL dan Babcock selaku penyedia desain Arrowhead 140 akan membangun dua kapal fregat pesanan Kementerian Pertahanan RI untuk memperkuat armada TNI Angkatan Laut.

Perjanjian lisensi tersebut ditandatangani oleh CEO PT PAL Indonesia (Persero) Kaharuddin Djenod dan CEO Rosyth Royal Dockyard Ltd David Lockwood, serta disaksikan langsung oleh Menteri Pertahanan RI Prabowo Subianto di London, Inggris, pada 16 September 2021.

Pemilihan Babcock sebagai penyedia desain telah mendapat persetujuan dari Kemenhan RI. Kesepakatan jual beli kapal fregat tertuang dalam surat nomor TRAK/54/PLN/2020/AL antara Kemenhan dan PT PAL pada 30 April 2020.

Dalam Surat tersebut, disampaikan pula terkait waktu efektif kontrak jatuh pada 24 Mei 2021. Rencananya, pembangunan Kapal Fregat akan dikerjakan dalam kurun waktu 69 bulan.

Kapal fregat adalah jenis kapal perang yang mengutamakan kecepatan dan manuver. Khusus untuk keperluan TNI AL, kapal Arrowhead 140 (AH140) atau Fregat Type 31 tersebut akan dimodifikasi sehingga dapat memudahkan latihan dan komunikasi.

Desain dasar fregat Arrowhead 140 dapat dikonfigurasi untuk memenuhi berbagai kebutuhan angkatan laut dan, dengan dukungan Babcock, PT PAL akan merancang modifikasi yang diperlukan untuk mengkonfigurasi Arrowhead 140 untuk kebutuhan Indonesia.



Kapal fregat ini mengusung *Main Engine* dengan spesifikasi 4 x 9100 kW, yang mampu memacu kapal dengan *maximum speed* sampai dengan 28 knot dengan kondisi MCR (*full load*), *Endurance* pada 18 knot sebesar 9.000 NM.

Kapal ini juga akan dilengkapi dengan Diesel Generator 4x1360 kW dan emergency D/G 1X180 kW. Untuk kemudahan manuver, disematkan *Bow Thruster* sebesar 925 kW.

Sebagai alutsista TNI AL, kapal tersebut akan dilengkapi dengan rudal sebagai

bentuk sistem pertahanan udara, spesifikasinya yakni peluncur rudal vertikal jarak sedang (*Vertical launcher missile surface to air medium range*) 3x8 cells, dan peluncur rudal vertikal ke udara dengan jarak jauh (*Vertical launcher Missile Surface to Air Long range*) 4x8 cells.

Ada juga peluncur rudal vertikal ke permukaan dengan jarak jauh (*Vertical launcher missile surface to surface long range*) 2x8 cells yang mana akan dilakukan proses pemasangan dengan sistem *Fit For But Not With* (FFBNW).



PROFIL

Cara SMI Shipyard Bertahan dari Amukan Covid



Seperti dialami industri pada umumnya, PT Samudra Marine Indonesia (SMI) atau SMI Shipyard juga terdampak pandemi Covid-19. Namun, galangan kapal yang berlokasi di Bojonegara, Serang, Banten, ini kembali bangkit seiring dengan geliat perekonomian yang mulai pulih dari dampak pandemi.

Meskipun kinerjanya belum setinggi seperti sebelum pandemi, kegiatan di salah satu galangan kapal terbesar di Indonesia itu terus menunjukkan peningkatan.

Sudirwan, Manager Marketing PT Samudra Marine Indonesia, mengungkapkan saat ini kapasitas galangan SMI terutama digunakan untuk pekerjaan reparasi dan docking, sisanya sekitar 20 persen untuk pembangunan kapal baru.

“Kinerja kami pada tahun 2021 ini relatif sama dengan tahun lalu. Sejak pandemi kinerja kami memang berkurang, tetapi kalau Covid-19 semakin terkendali bahkan hilang, saya (Kami) yakin kinerja kami semakin baik,” katanya saat bincang santai dengan tim Buletin Iperindo, belum lama ini.

Menurut Sudirwan, sebagian besar pelanggannya merupakan pelayaran nasional, tetapi tidak sedikit pula kapal asing yang mempercayakan reparasi kapalnya di galangan SMI. Bahkan, ketika virus corona merebak di seluruh dunia pada tahun lalu, SMI sempat mendapat orderan reparasi kapal dari luar negeri. Pasalnya, saat itu banyak negara menutup pintu masuknya, seperti China, Singapura dan Malaysia.

“Agent Singapura menghubungi kami sehingga mengalihkan beberapa kapal luar negeri ke galangan kami. Kapal luar negeri jadwal *docking*nya ketat dan kedatangan kapal mereka tepat waktu,” katanya.

Kepercayaan pelayaran terhadap SMI Shipyard tidak terlepas dari kemampuan dan pelayanan galangan kapal yang

berdiri sejak 2006 ini. Saat ini, SMI memiliki empat fasilitas *graving dock*, yakni dua *graving dock* lama berkapasitas 60.000 (80.000) DWT masing-masing berukuran 215 x 35 meter serta 215 dan 40 meter.

Adapun dua *graving dock* lainnya yakni berukuran 280 x 45 meter dan 320 x 55 meter dengan kapasitas 100.000 (180.000) DWT yang dibangun pada 2015 (2012) dan selesai pada tahun 2017 (2015). Fasilitas *graving dock* tersebut sudah dilengkapi dengan berbagai peralatan penunjang seperti *Jib Crane* sebanyak 11 unit dengan berkapasitas sampai 40 Ton.

Fasilitas lainnya yakni *workshop auto blast & paint, slipways, airbag system, jetty* sepanjang lebih dari 2.000 meter untuk mendukung *floating repair*.

Untuk pembangunan kapal baru, SMI menyediakan lahan berikat seluas 42 Ha yang mampu membangun enam tongkang sekaligus.

Secara keseluruhan, ungkap Sudirwan, SMI Shipyard mampu memperbaiki dan membangun kapal baru dengan berbagai tipe, ukuran dan jenis hingga mencapai lebih dari 500 unit kapal per tahun

Kelangkaan Oksigen

Sudirwan mengakui, ketika kasus Covid-19 melonjak beberapa bulan lalu, semua galangan kapal termasuk SMI kesulitan mendapatkan pasokan oksigen yang digunakan untuk pengelasan.





“Kinerja kami pada tahun 2021 ini relatif sama dengan tahun lalu. Sejak pandemi kinerja kami memang berkurang, tetapi kalau Covid-19 semakin terkendali bahkan hilang, saya yakin kinerja kami semakin baik,”

Sudirwan, Manager Marketing
PT Samudra Marine Indonesia

Pasalnya, saat itu pemerintah memprioritaskan seluruh pasokan oksigen di dalam negeri untuk perawatan pasien Covid-19. Beruntung kondisi ini tidak berlangsung lama sehingga galangan bisa kembali mendapatkan pasokan oksigen. Dia mengungkapkan, pandemi Covid-19 memberikan pelajaran berharga bagi industri galangan kapal di dalam negeri, terutama SMI Shipyard. Aktivitas kerja galangan kini lebih bersih dan teratur, serta lebih cepat mengadopsi perkembangan teknologi.

Sejak pandemi, SMI memperketat prosedur kedatangan kapal untuk reparasi. Semua kru kapal dilarang turun dan petugas yang naik ke atas kapal juga dibatasi. Setiap orang yang masuk ke galangan juga wajib menjalani tes antigen dan prokes ketat. “Prosedur ini perlu dilakukan karena di galangan kapal banyak orang yang bekerja. Kami tidak ingin kecolongan karena ada yang terkena virus corona. Di internal, kami tiap minggu melakukan

tes antigen secara random, bahkan ketika kasus Covid-19 melonjak tes antigen dilakukan seminggu dua kali,” ungkapnya.

Sudirwan mengklaim SMI termasuk salah satu galangan kapal di Indonesia yang melengkapi diri dengan sistem protokol kesehatan, antara lain pengecekan suhu tubuh otomatis dan monitoring kesehatan karyawan dan melakukan Vaksinasi bagi semua karyawan dan subkon.

Dia mengakui penerapan prokes ketat membuat beberapa pekerjaan tertunda, tetapi hanya hitungan hari sebab manajemen sudah mengantisipasi kemungkinan tersebut. Penundaan itu misalnya karena ada karyawan yang sakit atau vendor tutup karena pembatasan kegiatan ekonomi selama pandemi.

Agar komunikasi dengan vendor dan pelanggan tetap lancar, lanjut Sudirwan, pihaknya rutin melakukan virtual meeting dan kegiatan lain secara daring. Dengan demikian, meskipun tidak bisa bertemu secara langsung, para pelanggan tetap yakin pekerjaan

berjalan lancar.

Intinya, segala hal dilakukan agar perusahaan bertahan hidup (survive). Namun, upaya tersebut tentunya tetap membutuhkan dukungan dari pemerintah dan pemangku kepentingan lainnya, termasuk perusahaan pelayaran nasional.

Dukungan dari pemerintah, misalnya menghadirkan suku bunga bank dan harga plat baja yang kompetitif di dalam negeri, selain memberikan insentif pajak. “Galangan kapal juga membantu pemerintah secara tidak langsung. Dulu sebelum ada SMI, kapal besar kelas Panamax dan lain-lain repair-nya ke Singapura. Sejak ada kami, mereka tidak ke sana lagi,” ujarnya.

Dia berharap pemerintah lebih gencar mempromosikan galangan dalam negeri, sebab sudah memiliki kemampuan membangun dan mereparasi kapal-kapal besar dan canggih, termasuk kapal perang. “Kalau ada kapal dari luar negeri yang direparasi di dalam negeri kan bagus, bisa mendatangkan devisa dan penerimaan pajak,” kata Sudirwan. *

