IPERINDO
IKATAN PERUSAHAAN INDUSTRI KAPAL DAN SARANA LEPAS PANTAI INDONESI

BULETTIN
IPERINDO

Edisi 8/VIII/2022

LAPORAN UTAMA

Rapat Umum Anggota IPERINDO 2022
Memperkuat Eksistensi IPERINDO

Ikatan Perusahaan Industri Kapal dan Lepas Pantai Indonesia (Iperindo) sukses menggelar Rapat Umum Anggota (RUA) di Hotel Borobudur Jakarta pada 16 Juni 2022 silam.

Dalam forum tertinggi asosiasi ini, Direktur Utama PT Adiluhung Sarana Segara Indonesia (ASSI) Anita Puji Utami terpillih menjadi Ketua Umum Iperindo masa bakti 2022-2026.

Anita Puji Utami menggantikan Eddy Kurnawan Logam yang telah habis masa jabatanya setelah menahkodai Iperindo selama dua periode, yakni 2014-2018 dan 2018-2022.

Halaman 3

BERITA GALANGAN

PT PAL Kembali Dipercaya Bangun Kapal Perang Filipina

Halaman 7

ARTIKEL

Kolaborasi Multi-Stakeholder di Industri Galangan Kapal Nasional

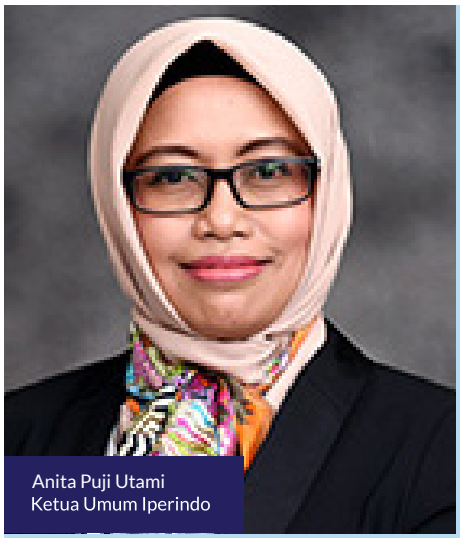
Halaman 8

PROFIL

PT Samudera Luas Paramacitra SIAP BERSAING DENGAN PRODUK KARET IMPOR

Halaman 13

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



Anita Puji Utami
Ketua Umum Iperindo

Berkolaborasi untuk Pulih Lebih Cepat Bangkit Lebih Kuat!

Puji syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa, Iperindo telah melaksanakan Rapat Umum Anggota (RUA) dan Halal Bi Halal pada 16 Juni 2022 lalu. Acara berjalan dengan lancar dan sukses , serta berhasil memilih Ketua Umum Iperindo masa bakti 2022-2026.

Saya selaku Ketua Umum terpilih menyampaikan penghargaan setinggi-tingginya kepada seluruh anggota Iperindo dan pihak-pihak lain yang ikut menyukseskan acara tersebut.

Dengan bekal amanah serta kepercayaan dari seluruh anggota, saya berharap dapat meneruskan kepemimpinan Bapak Eddy Kurniawan Logam dalam menjalankan organisasi dan mengembangkan industri perkapalan nasional yang berteknologi tinggi dan kompetitif.

Salah satu tugas utama saya saat ini adalah menyelesaikan permasalahan yang masih tertunda agar industri Galangan kapal di dalam negeri kembali bangkit, semakin dinamis, semakin baik dan tentunya semakin efektif.

Kita menyadari tantangan yang dihadapi industri galangan kapal nasional tidaklah ringan karena ekonomi global masih terdampak pandemi Covid-19 yang melanda dunia dan Tanah Air sejak awal tahun 2020.

Perang Rusia-Ukraina dan konflik di sejumlah kawasan juga membawa pengaruh besar terhadap perekonomian global. Dunia kini menghadapi ancaman resesi, krisis pangan, bahkan banyak negara terancam bangkrut seperti dialami Srilanka.

Indonesia turut merasakan imbas gejolak global ini, termasuk di industri galangan kapal. Salah satu dampak yang dirasakan adalah lonjakan harga bahan baku dan biaya-biaya lainnya.

Kondisi ini perlu diantisipasi dan dikelola dengan baik oleh pemerintah dan pelaku usaha. Apalagi, suhu politik di dalam negeri mulai memanas menjelang Pemilu 2024 yang dapat menyebabkan dunia usaha bersikap *wait and see.*

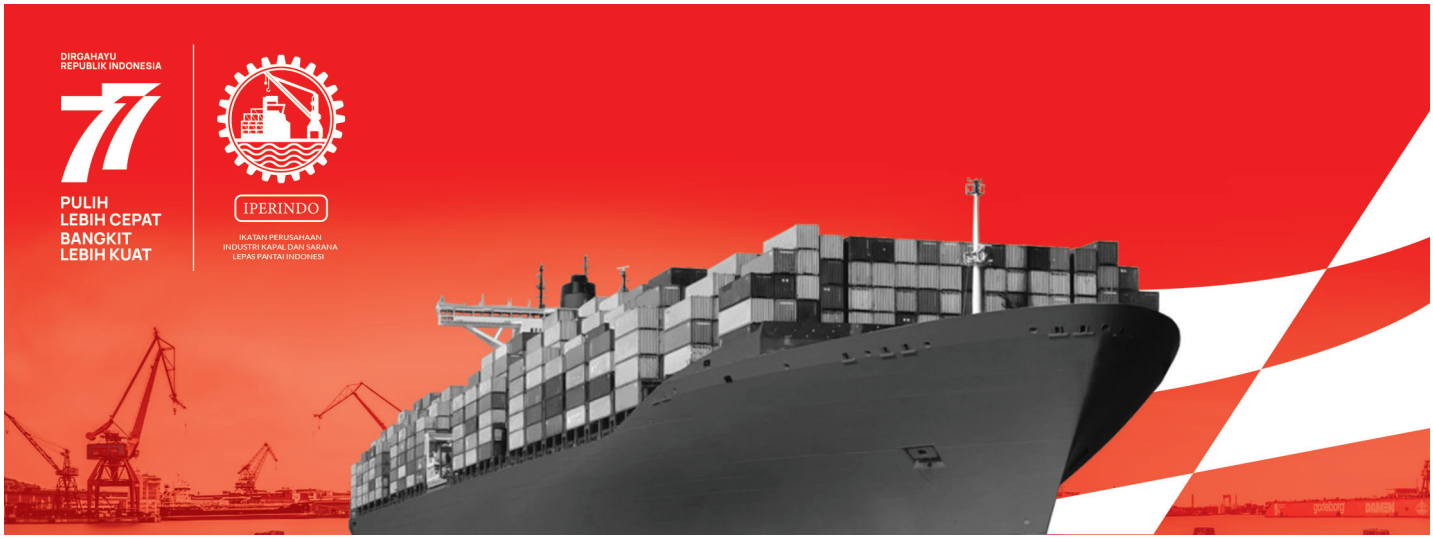
Perekonomian dunia diprediksi memasuki periode pertumbuhan lemah yang berkepanjangan seiring dengan meningkatnya laju inflasi. Dalam laporan Global Economic Prospects edisi Juni 2022, Bank Dunia memangkas proyeksi pertumbuhan ekonomi dunia pada 2022 menjadi 2,9 persen dari sebelumnya 4,1 persen.

Dana Moneter Internasional (IMF) juga menurunkan proyeksi ekonomi dunia dari 3,6 persen menjadi 3,2 persen pada 2022. Lembaga ini memproyeksikan pelemahan pertumbuhan ekonomi dunia masih berlanjut.

Indonesia sendiri berada dalam posisi yang baik jika dilihat dari pertumbuhan ekonomi kuartal kedua yang mencapai 5,44 persen. Angka ini bahkan di atas perkiraan optimis pemerintah yaitu 5,2 persen.

Indikator tersebut diharapkan tidak sekadar angka, tetapi dapat memberikan efek positif terhadap dunia usaha dan dirasakan oleh masyarakat. Iperindo berharap pemerintah dapat menjaga momentum pertumbuhan ekonomi ini melalui regulasi dan kebijakan yang kondusif.

Dengan semangat 'Pulih Lebih Cepat Bangkit Lebih Kuat' sesuai dengan tema Hari Ulang Tahun (HUT) ke-77 Kemerdekaan Republik Indonesia pada tahun ini, Iperindo siap bergandeng tangan dengan semua pemangku kepentingan untuk membangkitkan kembali kejayaan maritim Nusantara.



Anita Puji Utami, Ketua Umum Iperindo 2022-2026 memberikan paaparan pada Rapat Umum Anggota Tahun di Hotel Borobudur Jakarta, 16 Juni 2022.

Anita ditetapkan sebagai Ketua Umum terpilih usai terjadi voting terhadap pengesahan keputusan dari ketua rapat umum Iperindo. Sebanyak 91 pemilik suara sepakat menerima hasil verifikasi dan validasi dalam RUA. Proses pemilihan pun berjalan lancar, tanpa hambatan berarti.

Nama Anita sudah tidak asing di lingkungan industri maritim, khususnya perkapalan.Ia dikenal aktif dalam berbagai kegiatan pemerintah, asosiasi industri, dan kemasyarakatan.

Selain menjabat Wakil Ketua Umum DPP Iperindo periode 2018-2022, Anita menjadi pengurus Persatuan Insinyur Indonesia (PII), Women in Maritime Associaton (WIMA) Indonesia, dan Ikatan Alumni ITS Surabaya, dan kegiatan lainnya.

Terpilihnya Anita sebagai Ketua Umum tidak hanya membawa angin segar bagi Iperindo, tetapi juga mencatat sejarah baru di industri galangan kapal nasional. Ia merupakan wanita pertama yang memimpin asosiasi industri yang didominasi dan identik dengan pekerjaan pria tersebut.

Hal ini merepresentasikan kepercayaan anggota terhadap kepemimpinan Anita bisa membawa Iperindo lebih maju, sekaligus menunjukkan bahwa industri perkapalan di Indonesia mengedepankan profesionalitas, bukan gender atau senioritas.

Untuk mengetahui visi misi dan program Iperindo ke depan, tim Buletin Iperindo berkesempatan mewawancarai Anita Puji Utami di sela-sela kegiatannya di Jakarta, belum lama ini. Berikut petikannya:

Setelah terpilih menjadi Ketua Umum Iperindo, langkah-langkah apa yang akan Bu Anita lakukan dalam waktu dekat?

Hal pertama adalah menyusun kepengurusan Dewan Pimpinan Pusat (DPP) Iperindo periode 2022-2026 untuk membantu saya melaksanakan tugas dan kewajiban selaku Ketua Umum. Alhamdulillah, berkat dukungan seluruh anggota, kepengurusan DPP sudah terbentuk dan ditetapkan melalui Surat Keputusan yang saya tandatangani pada 14 Juli 2022.

Selanjutnya, kami segera melakukan inventarisasi permasalahan anggota. Semuanya akan didetailkan, dilakukan identifikasi dan inventarisasi kapasitas, juga klasterisasi industri perkapalan di dalam negeri.

Rencana atau program apa yang Ibu disiapkan untuk meningkatkan eksistensi anggota Iperindo?

Dari sisi internal, bagaimana membangun sinergi antar anggota sebab setiap anggota itu kan tentunya mempunyai potensi untuk melakukan B2B (*business to business*). Selama ini sudah ada kerja sama antar anggota tapi belum maksimal.

Jadi peran kita adalah bagaimana mengembangkan B2B antar anggota itu. Mereka boleh mengenalkan dan memasarkan produk atau jasa, saling bersinergi, sehingga jika bisa belanja antar anggota pasti Iperindo bisa berkembang lebih cepat.

Misalnya, industri penunjang memberikan masukan ke galangan kapal dan sebaliknya. Melalui sinergi ini pula, galangan kapal diharapkan bisa menggunakan komponen yang memang sudah diproduksi oleh anggota Iperindo di industri penunjang.

Saya juga akan terus mengembangkan organisasi dengan menambah DPD (Dewan Pimpinan Daerah) dan DPC (Dewan Pimpinan Cabang) yang saat ini masih sangat minim jumlahnya, supaya bisa meningkatkan eksistensi anggota.

Kemudian berusaha memunculkan atau membuat pasar baru, ini menjadi PR bagaimana Iperindo bisa menghasilkan produk yang dibutuhkan oleh industri maritim, tentunya yang efisien, efektif dan ramah lingkungan.

Dan produk inilah yang akan menjadi pasar baru, termasuk juga bagaimana meningkatkan standarisasi desain bekerja sama dengan *stakeholder* terkait.

Pemaparan oleh Mustofa, Wilgo Zainar dan Selamat Budiman pada acara Rapat Umum Anggota Iperindo 2022

Dari sisi eksternal?

Dari sisi eksternal, kami akan menunjukkan eksistensi Iperindo ke customer dulu seperti INSA (Indonesia National Shipowners Association). Gapasdap (Gabungan Perusahaan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan), dan lain-lain.

Kami akan sounding sejauh mana peran Iperindo ke *customer* dan sebaliknya, sehingga bisa melaukan kerja sama dan kolaborasi lebih baik lagi ke depan.

Selain INSA dan Gapasdap, kami akan memaksimalkan kerja sama dengan Pelra (Pelayaran Rakyat) dan asosiasi kapal ikan, karena mereka juga salah satu pasar potensial kami.

Bagaimana sinergi dengan pemerintah?

Kita juga tentu akan melakukan komunikasi dan konsultasi dengan pihak pemerintah, dalam hal ini yang menjadi pembina Iperindo adalah Kementerian Perindustrian dan Kementerian Perhubungan yang melakukan regulasi dan kebijakan terkait dengan industri maritim.

Kami berharap dari Kementerian terkait bisa melakukan *preview* bersama untuk meningkatkan dan memberikan kebijakan yang berpihak kepada industri galangan kapal nasional. Industri ini kan padat karya, juga sangat membantu kelancaran logistik terutama di angkutan laut serta menunjang keselamatan angkutan laut itu sendiri.

Industri pelayaran itu wajib melakukan perawatan kapal, jadi tanpa galangan kapal akan mengalami kesulitan. Jadi perlu kerja sama dan peran yang baik berbagai *stakeholder*.

Saya berharap pihak pemerintah bisa memberikan insentif ataupun kebijakan yang terkait dengan keberlangsungan usaha dan perkembangan industri galangan kapal.

Manfaat apa yang dapat dirasakan oleh perusahaan yang bergabung dengan Iperindo?

Selain membangun sinergi antar anggota secara B2B, salah satu peran kami adalah bagaimana meningkatkan kualitas sumber daya manusia (SDM), antara lain melalui sertifikasi dan pelatihan.

Oleh karena itu, kami berharap peran pemerintah untuk memberikan kesempatan pelatihan atau sertifikasi yang bermanfaat bagi anggota Iperindo. Terbukti, dalam waktu dekat ini ada program dari Kemenperin bersama JICA untuk memberikan beberapa pelatihan.

Kemarin saya juga bertemu dengan beberapa LSP (Lembaga Sertifikasi Profesi) perkapalan dan lingkungan yang nantinya kami ajak kerja sama. Kami berharap Kemenperin dan Pusdiklat untuk memberikan pelatihan SDM ini kepada anggota Iperindo.

Selain itu, memberikan pendampingan terkait dengan permasalah legal dan sebagainya sehingga bisa membantu anggota. Misalnya, masalah anggota terkait sewa lahan pelabuhan dan pendangkalan, ini sudah kita kirimkan surat ke Kementerian Koordinator Kemaritiman dan Investasi untuk ditindaklanjuti.

Ada anggapan sektor maritim masih dipandang sebelah mata, padahal potensinya sangat besar. Bagaimana menurut Bu Anita?

Sejak kecil kita sudah diajarkan bahwa nenek moyang kita adalah seorang pelaut. Ini bukan tanpa dasar, sebab Indonesia adalah negara kepulauan yang memiliki potensi maritim sangat besar.

Pemerintah sudah seharusnya mendorong sektor maritim semaksimal mungkin, mulai dari kebijakan finansial, SDM, industri perkapalan, dan investasi. Semuanya harus menjadi program pemerintah ke depannya.

Kami bahkan sudah menyampaikan kepada Kemenperin untuk bisa memaksimalkan potensi ini. Kalau perlu, tanggungjawab dan wewenang di industri galangan kapal bisa ditingkatkan lagi ke level lebih tinggi, misalnya setingkat eselon 1 atau 2.

Apa visi misi untuk Iperindo?

Dalam waktu dekat ini kami akan melakukan pelantikan DPP Iperindo, selanjutnya melaksanakan Rapat Kerja Nasional (Rakernas) untuk merumuskan visi misi Iperindo bisa lebih baik ke depan.

Secara garis besar, kami berharap ada sinergi yang bagus di sektor kemaritiman, sehingga kapal-kapal yang beroperasi di Indonesia mungkin 60-80 persen bisa dibangun di dalam negeri. Untuk itu butuh insentif yang cukup sehingga perbedaan dari harga kemahalan dan sebagainya bisa diakomodir oleh pemerintah.

Di tengah kondisi pandemi dan harga bahan baku yang tinggi saat ini, anggota kami bisa bertahan saja sudah bagus. Kami berharap pemerintah kalau perlu ikut campur bagaimana membuat harga bahan baku di industri galangan kapal bisa mengakomodasi kebutuhan industri.

Kami berharap ada kemajuan signifikan di dalam industri galangan kapal walaupun ini tidak mudah, memang harus melalui tahapan khusus.

Harapan kepada anggota Iperindo?

Kita perlu meningkatkan komunikasi dan koordinasi antar anggota, antara lain dengan membentuk forum komunikasi antar wilayah, antara pusat dan daerah. Dan juga melalui koordinasi secara regular. Ini harus dilakukan terus, minimal untuk menyelesaikan masalah-masalah yang ada.

Selain itu tentunya membangun pasar baru. Kita berharap anggota Iperindo bekerja secara profesional sehingga memberikan nama yang baik, kinerja yang baik, kepada *customer*.

Untuk itu, kami akan siapkan program bagaimana galangan kapal membuat semacam jaminan kualitas dan keselamatan untuk kapal yang docking atau yang dibangun. Ini jadi pedoman bagi galangan kapal supaya bisa bekerja lebih tenang dan profesional.

Susunan Lengkap DPP Iperindo Periode 2022-2026

Dewan Pembina :
Direktur Jenderal ILMATE,
Kementerian Perindustrian

Dewan Pengawas:
Ketua : Askan Naim
Anggota : Marwoto
Darmadi
Brigantono Tomo
Nyoman Sudiana

Dewan Penasehat
Ketua : Bambang Haryo Soekartono
Anggota : Eddy Kurniawan Logam
Joeswanto Karijodimedjo
Tjahjono Roesdianto
Soerjono
Budhiarto Sulaiman
Bambang Waluyo Djojohadikusumo

Dewan Pengurus Pusat
1. Ketua Umum : Anita Puji Utami
2. Wakil Ketua Umum I : Selamat Budiman
3. Wakil Ketua Umum II : Musthofa
4. Wakil Ketua Umum III : Edy Widarto
5. Wakil Ketua Umum IV : Mochamad Moenir
6. Wakil Ketua Umum V : Rudiyanto
7. Sekretaris Umum : Hilman Risan
8. Bendahara Umum : Sri Susiandari

Para Ketua Bidang :

1. Bidang Jaminan Mutu & K3LH
a. Ketua : Imam Kusnandar
b. Wakil Ketua : Fajar Haryo Seputro
Ina Riesiana Vidyanti

2. Bidang Struktur Tarif
a. Ketua : Sophan Sophian
b. Wakil Ketua : Mawan Widodo

3. Bidang Organisasi, Keanggotaan dan Dana
a. Ketua : Suhan Ikhsan
b. Wakil Ketua : Thamrin Baso
Supriadi Widodo

4. Bidang Hubungan Antar Lembaga
a. Ketua : Hasbi Assidiq
Syamsuddin
b. Wakil Ketua : Edy

5. Bidang Advokasi
a. Ketua : Sudiding Irsyad
b. Wakil Ketua : Agus Sakhlan NH

6. Bidang Industri Kapal Non-Ferrous
a. Ketua : Satria Patriosiandob.
Wakil Ketua : Oliver Willian Jost
Aswin Akib

7. Bidang Industri Penunjang
a. Ketua : Suwarno b.
Wakil Ketua : Siti Nur'aini Andina
Nugroho
Michael Sutandar

8. Bidang Klasifikasi dan Konsultan
a. Ketua : Mochammad Cholil
b. Wakil Ketua : Ketut Sumbrana

9. Bidang Kerjasama dan Promosi
a. Ketua : Agus Salim Rabang
b. Wakil Ketua : Rahmat Arfiansyah
Listiyo Prihantoro

10. Bidang Pengembangan SDM
a. Ketua : Muhammad Aziz
b. Wakil Ketua : Kharisma K. Viranata
Edhie Sudjatmiko

11. Bidang Bangunan Baru
a. Ketua : Andy Bintoro
b. Wakil Ketua : Barli Hasan
Benny Lie

12. Bidang Reparasi Kapal
a. Ketua : Sudirwan
b. Wakil Ketua : M. Ridwan

13. Bidang Industri Penunjang Lepas Pantai
a. Ketua : Rachmad Kuswadi
b. Wakil Ketua : Teguh Patmuryanto
Amin Delima

BERITA GALANGAN

DRU Serahkan KRI Teluk Calang-524 ke TNI AL

PT Daya Radar Utama (DRU) menyerahterimakan kapal perang baru KRI Teluk Calang-524 kepada TNI Angkatan Laut di Jakarta Internasional Container Terminal (JICT) 2 Tanjung Priok Jakarta pada 8 Agustus 2022.

KRI Teluk Calang-524 adalah kapal ketujuh dari kelas Teluk Bintuni. Teluk Calang diambil dari nama sebuah teluk di Aceh Jaya, Nanggroe Aceh Darussalam. Kapal angkut tank ini untuk memperkuat Satuan Lintas Laut Militer (Satlinlamil) 1 Jakarta.

KRI Teluk Calang-524 memiliki ukuran panjang 120 meter, lebar 18 meter, draft 3 meter (full load) dengan bobot 4.508 ton. Kapal tersebut memiliki kecepatan maksimum 16 knots, kecepatan jelajah 14,8 knots dan kecepatan ekonomis 13,6 knots.

Kapal ini memiliki kemampuan jelajah mencapai 7.200 nautical miles, serta dilengkapi persenjataan 2 x Mer 40 mm dan 2 x Mer 12,7 mm. KRI Teluk Calang-524 dapat mengangkut 10 unit tank leopard, 1 unit panser 2 AVBL, 1 unit transporter, dan 2 unit helikopter. Kapal bisa menampung 361 prajurit, 120 personel anak buah kapal (ABK) dan 6 kru hely.

KRI Teluk Calang-524 dilengkapi 2 helipad dan fasilitas hanggar. Di bagian anjungan terdapat crane untuk memudahkan loading logistik dan kargo.

Persenjataan untuk self defence adalah meriam bofors kaliber 40/L70 mm ditempatkan pada haluan, kanon PSU kaliber 20 mm, serta dua unit SMB (Senapan Mesin Berat) kaliber 12,7 mm. Kapal di kelas Teluk Bintuni terdiri atas 7 lantai.

Lantai terbawah adalah ruang khusus mesin kapal dan tangki, di atasnya ruang pasukan, lalu lantai kru kapal termasuk tempat tidur dan peralatan keseharian kru kapal, lantai berikutnya ruang komandan dan para perwira dan lantai berikutnya ruang komando. Lantai teratas menjadi tempat untuk meletakkan dua radar utama kapal.

BERITA GALANGAN

PT PAL Kembali Dipercaya Bangun Kapal Perang Filipina

PT PAL Indonesia kembali meraih kontrak pembangunan kapal perang jenis *Landing Platform Dock* (LPD) dari Department of National Defense (DND) Filipina. Acara penandatanganan kontrak dilangsungkan di Manila pada 24 Juni 2022.

Penandatanganan dilakukan oleh CMO PT PAL Indonesia Willgo Zainar dan Secretary National of Defence Delfin N. Lorenzana, yang disaksikan oleh Sekretaris Perusahaan Rariya Budi Harta dan GM Pemasaran & Penjualan Kapal Aris Wacana Putra.

"Jajaran manajemen PT PAL Indonesia bangga karena dapat berkontribusi dalam pertahanan negara di ASEAN. Sekaligus mengapresiasi kepercayaan pemerintah Filipina, yang untuk kedua kalinya memilih PAL sebagai penyedia alutsista pertahanan matra lautnya," kata Willgo Zainar.

Setelah melalui rangkaian proses pengadaan 2 unit kapal itu, PT PAL Indonesia secara resmi terpilih sebagai penyedia proyek *Landing Dock* melalui *Notice of Award* (NoA) dari Departemen Pertahanan Filipina, yang diterima pada 10 Juni 2022.

PT PAL Indonesia kembali dipercaya karena Pemerintah Filipina dan AL Filipina puas atas pengoperasian 2 unit *Landing Dock* atau *Strategic Sealift Vessel* (SSV) yang telah diserahterimakan oleh PAL beberapa tahun lalu.

"Kapasitas dan kapabilitas PAL di bidang akuisisi alutsista kini semakin dipercaya hingga pasar global. Hal ini tidak lepas dari peran pemerintah Indonesia yang telah memberi kepercayaan dan dukungannya kepada PAL. Ini merupakan langkah PAL sebagai bagian dari Defend ID untuk meraih top 50 industri pertahanan dunia," ujar Willgo Zainar.

Selain itu, PT PAL Indonesia diakui memiliki keunggulan khususnya pada *welding technology*. Salah satunya terwujud melalui joint section kapal selam KRI Alugoro-405 yang memperoleh predikat *Zero Defect*.

Kapal yang akan dibangun di Surabaya tersebut direncanakan memiliki panjang 123 meter, tinggi 21 meter, dengan berat sebesar 7.200 ton serta memiliki *cruising endurance* selama 30 hari.

Pengadaan kapal LPD kali ini mengakomodir penyesuaian kebutuhan DND Filipina saat ini dengan perubahan minor pada platform kapal. Nantinya kapal ini siap bertugas hingga *sea state* 6, serta kapabilitas pengoperasian perlengkapan fasilitas kapal pada *sea state* 4.

BERITA GALANGAN

Pengurus Baru Iperindo *Courtesy Visit* ke INSA, Gapasdap dan PT PTK

Setelah terpilih sebagai Ketua Umum DPP Iperindo periode 2022-2026, Anita Puji Utami melakukan serangkaian kunjungan kehormatan atau *courtesy visit* ke sejumlah mitra asosiasi dan pemangku kepentingan.

Courtesy Call Iperindo dengan Gapasdap, Selasa, 9 Agustus 2022

Courtesy Visit Iperindo ke Kantor DPP INSA, 28 Juli 2022

Selain memperkenalkan pengurus baru DPP Iperindo, Anita yang didampingi beberapa pengurus lainnya beraudiensi dan berdiskusi mengenai banyak hal dengan mitra asosiasi, sekaligus mempererat kerja sama yang sudah terjalin dengan baik selama ini.

Pada 28 Juli 2022, Ketum Iperindo bersama sejumlah pengurus berkunjung ke kantor DPP Indonesia National Shipowners Associatin (INSA) di Jakarta. Rombongan disambut hangat oleh Ketum INSA Carmelita Hartoto dan jajarannya.

Salah satu topik yang dibahas dalam pertemuan dengan INSA adalah pembiayaan pembangunan kapal. INSA yang mewakili perusahaan pelayaran nasional bersama Iperindo mendorong pemerintah memberikan stimulus pembiayaan pembangunan kapal di dalam negeri.

Pada 9 Agustus 2022, pengurus baru Iperindo kembali melakukan *courtesy visit* ke DPP Gapasdap (Gabungan Pengusaha Nasional Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan) dan PT Pertamina Trans Kontinental (PTK) di Jakarta.

Di kantor DPP Gapasdap, rombongan disambut langsung oleh Ketum Gapasdap Khoiri Soetomo dan beberapa pengurus asosiasi tersebut. Pertemuan ini juga diikuti sejumlah anggota kedua asosiasi secara *daring*.

Kepada pengurus Iperindo yang baru, Gapasdap menyampaikan banyak masukan untuk perbaikan layanan docking atau reparasi kapal. Kedua pihak juga membahas kebijakan *docking* dan implementasinya terkait dengan BKI (Biro Klasifikasi Indonesia).

Anita berharap diskusi dengan mitra asosiasi ini bisa dilakukan secara terus-menurus dan rutin setiap tiga bulan. Sebagai tindak lanjut pertemuan ini, Iperindo dan Gapasdap berencana membuat nota kesepahaman tentang *docking* kapal antar anggota.

Sementara itu, dalam kunjungan ke kantor PT Pertamina Trans Kontinental (PTK), Anita dan rombongan disambut oleh Direktur Utama PTK Nepos MT Pakpahan bersama jajaran direksi dan manajemen.

"Diskusi berjalan sangat komprehensif. PTK sangat membuka diri untuk berdiskusi secara intens dalam bentuk FGD (*forum group discussion*) terkait kontrak, termasuk soal *term of payment* dan lain-lain yang selama ini dikeluhkan oleh anggota Iperindo," kata Anita.

Ketum Iperindo Anita Puji Utami bertukar cindera mata dengan Ketum INSA Carmelita Hartoto saat courtesy visit Iperindo ke INSA, 28 Juli 2022.

Courtesy Call Iperindo dengan PTK, 9 Agustus 2022

ARTIKEL

Kolaborasi Multi-Stakeholder di Industri Galangan Kapal Nasional

Sebagai Negara Maritim yang terdiri dari 17.504 pulau dengan garis pantai sepanjang 95.181 km, Indonesia membutuhkan alat transportasi laut dalam jumlah besar sebagai penghubung dan penunjang kegiatan logistik antar pulau.

Untuk mendukung potensi Negara Maritim tersebut, Pemerintahan Joko Widodo telah menggulirkan konsep kemaritiman melalui program Tol Laut dan Poros Maritim Dunia. Pemerintah juga telah merilis Kebijakan Kemaritiman melalui Perpres No 34 tahun 2022 tentang Rencana Aksi kebijakan Kelautan Jilid 2 (2021-2025) yang merupakan kelanjutan dari Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Jilid 1 (2014-2019).

Kapal merupakan alat transportasi laut yang sangat efisien dan efektif. Kapal bukan hanya berperan sebagai alat penghubung antar pulau, melainkan juga infrastuktur terapung layaknya jembatan. Oleh karena itu, kapal berperan sangat penting dalam mendukung kelancaran arus logistik nasional.

Berdasarkan data Badan Pusat Statisik (BPS), jumlah penumpang angkutan laut di dalam negeri pada 2019 atau sebelum

pandemi Covid-19 sekitar 23,9 juta orang, sementara volume barang yang diangkut melalui laut mencapai 300 juta ton. Jumlah tersebut diproyeksikan terus meningkat seiring dengan pertumbuhan ekonomi nasional.

Sebagai alat angkut, kapal harus mempertahankan kondisi kelaiklautan dan keselamatan. Sesuai dengan regulasi, kapal wajib melakukan perawatan dan pengedokan secara rutin sehingga diperlukan fasilitas pengedokan atau galangan kapal sebagai penunjang operasional dan keselamatan bagi industri pelayaran.

Kewajiban pengedokan kapal sesuai dengan aturan internasional SOLAS (Safety Of Life At Sea), Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Menteri Perhubungan PM 55 tahun 2019 tentang Komponen Biaya Dan Pendapatan Yang Diperhitungkan Dalam Kegiatan Pelayanan Publik Kapal Perintis, dan Peraturan Dirjen Hubla No HK 103/1/4/DJPL-14 tentang Pengedokan (Pelimbungan) Kapal Berbendera Indonesia.

Peran Galangan Kapal

Mengingat perannya yang sangat strategis dalam mendukung usaha pelayaran nasional, industri galangan kapal di dalam negeri wajib diperlukan keberadaannya. Oleh karena itu, pemerintah harus melakukan pembinaan dan dukungan yang maksimal guna menjamin keberlangsungan industri galangan kapal dalam negeri dalam bentuk kebijakan-kebijakan maritim yang kondusif.

Jika galangan kapal di dalam negeri tidak ada, kapal tentunya akan kesulitan untuk beroperasi karena harus melaksanakan perawatan (*docking*) di luar negeri. Akibatnya, biaya mobilisasi yang dikeluarkan menjadi sangat besar, antara lain biaya bahan bakar. biaya crew, biaya perbekalan, biaya pengurusan surat, biaya asuransi, dan lain-lain.

Galangan kapal sebagai tempat untuk kegiatan pembangunan serta perawatan kapal umumnya berada di wilayah pesisir/ pantai, karena jenis usaha ini memerlukan garis pantai di dalam melakukan kegiatan peluncuran, naik dan turun kapal. Galangan kapal bersifat padat karya sehingga diperlukan jumlah tenaga kerja yang banyak di dalam menjalankan operasional usaha.

Berdasarkan data IPERINDO (Ikatan Perusahaan Industri Kapal dan Bangunan Lepas Pantai), jumlah pelaku industri perkapalan di dalam negeri tercatat sebanyak 250 perusahaan, yang terdiri dari galangan kapal, industri penunjang, biro klasifikasi, konsultan dan supplier.

Industri perkapalan adalah sebuah usaha merancang, memproduksi, merawat, memodifikasi, dan melakukan penutuhan berbagai jenis kapal. Industri perkapalan tidak bergantung pada satu perusahaan tetapi ada beberapa perusahaan/unit usaha atau institusi lainnya yang terlibat.

Selain galangan kapal, ada konsultan perencana, supplier atau pemasok komponen kapal, subkontraktor, Biro Klasifikasi, konsultan pengawas, dan lain-lain. Jadi fungsi galangan kapal sangat kompleks.

Lingkup usaha industri perkapalan:
1. Perancangan kapal
2. Produksi /pembuatan kapal
3. Perawatan kapal
4. Perbaikan kapal
5. Modifikasi kapal
6. Refurbishment kapal
7. Penutuhan kapal

Di dalam operasional produksi kapal, bukan hanya ilmu perkapalan yang digunakan. Multi disiplin ilmu juga banyak berperan, antara lain ilmu teknik (perkapalan, permesinan kapal, elektro, teknik mesin, listrik, sipil, interior, keselamatan, lingkungan), ilmu sosial (hukum, administrasi dll), ilmu ekonomi (akuntansi, perpajakan), dll.

Selain itu galangan kapal memerlukan dukungan modal keuangan yang sangat besar, mengingat fasilitas utama galangan kapal memerlukan investasi sangat besar. Karena itu diperlukan kebijakan keuangan untuk dapat meningkatkan pengembangan usaha galangan kapal.

Permasalahan Industri Perkapalan

Hingga saat ini masih cukup banyak permasalahan yang dihadapi oleh industri perkapalan di dalam negeri. Permasalahan tersebut dapat dirangkum sebagai berikut:

1. Sumber Daya Manusia
   - Masih memerlukan peningkatan, baik secara kuantitas dan kualitas;
   - Perlu dilakukan training/pelatihan terkait sistem produksi, manajemen, keselamatan galangan, teknologi, software dan lain-lain.
2. Permodalan
   - Perlu kebijakan keuangan/ pemodalan baik itu untuk investasi atau modal kerja untuk bisa bersaing dengan galangan kapal di negara lain,
3. Industri komponen,
   - Masih belum berkembang dengan baik, terbukti harga komponen dalam negeri masih lebih mahal dan lebih lama dibandingkan dengan produk impor;
   - Dengan sifat produksi bangunan baru adalah by order sehingga jika tidak ada pembangunan kapal baru maka industri komponen terancam tutup
4. Teknologi
   - Indonesia masih memerlukan pengembangan teknologi perkapalan yang lebih baik, canggih dan berkesinambungan
5. Perpajakan
   - PPN (Pajak Pertambahan Nilai) menjadi beban biaya bagi galangan kapal
6. Harga bahan baku
   - Bahan baku material baja naik sangat signifikan dalam 2 tahun terakhir;
   - Harga solar industri untuk operasional sehari-hari juga semakin tinggi;
   - Kenaikan harga consumable kawat las, oxygen, CO2, dll.

Dengan permasalahan tersebut, industri galangan kapal terancam semakin terpuruk apabila Pemerintah tidak segera turun tangan untuk membuat kebijakan yang berpihak pada pengembangan sektor kemaritiman.

Kolaborasi Multi-Stakeholder

Untuk menjawab berbagai tantangan di industri perkapalan yang masih terus-menerus menjadi isu nasional, termasuk dalam hal teknologi dan inovasi perkapalan serta pembangunan berkelanjutan, maka diperlukan kolaborasi dari berbagai pemangku kepentingan (kolaborasi multi *stakeholder*).

Sesuai konsep kolaborasi *penta helix* yaitu kolaborasi antara beberapa aktor di antaranya melibatkan Pemerintah, pelaku usaha, akademisi/perguruan tinggi, komunitas/asosiasi, dan media, dimana kelembagaan tersebut mempunyai peran masing-masing untuk mengembangkan industri perkapalan nasional.

Dengan adanya kolaborasi multi *stakeholder*, diharapkan semakin mempercepat pengembangan industri perkapalan nasional sehingga bisa menjadi tuan rumah di negeri sendiri dan memaksimalkan potensi sumber daya di dalam negeri.

Adapun *stakeholder* industri perkapalan dengan perannya masing-masing, antara lain:

1.Komunitas/Asosiasi

Komunitas industri perkapalan yang

telah terbentuk yaitu IPERINDO (Ikatan perusahaan Industri Perkapalan dan Lepas Pantai), berperan memberikan masukan dan mengakomodasi kepentingan anggota tentang berbagai permasalahan di galangan kapal, serta mengembangkan usaha perkapalan nasional.

2. Akademisi/Perguruan Tinggi

   Bersama–sama dengan industri perkapalan/galangan berkolaborasi dengan membuat konsep maupun perencanaan produk kapal yang berteknologi maju, pengembangan galangan yang berbasis lingkungan, melakukan penelitian bersama, peningkatan SDM perkapalan, dan lain-lain.

3. Pemerintah

   Bersama dengan Pemerintah Pusat dan Daerah melakukan kolaborasi di dalam perencanaan, implementasi serta evaluasi peraturan atau kebijakan yang terkait dengan pengembangan industri perkapalan.

4. Pelaku Bisnis

   Mengembangkan usaha perkapalan dengan dengan serapan SDM mengingat bisnis galangan kapal adalah padat karya, sehingga membantu masyarakat untuk

mengurangi permasalahan tenaga kerja, menciptakan produk kapal yang efesien, efektif dan ramah lingkungan.

5. Media

   Membantu melakukan sosialiasasi regulasi/ kebijakan maritim, menyuarakan permasalahan nasional di bidang perkapalan.

Kolaborasi berbagai stakeholder tersebut, baik asosiasi, akademisi, pemerintah, pelaku bisnis maupun media, sangat diperlukan untuk mendukung pertumbuhan dan perkembangan industri perkapalan khususnya galangan kapal sehingga tidak semakin terpuruk dan mati.

Selain itu, melalui kolaborasi multi stakeholder yang komprehensif dan berkesinambungan, industri perkapalan nasional diharapkan:

1. Bisa berkembang dengan cepat, baik secara kapasitas, kualitas maupun penguasaan teknologi;
2. Mampu membangun kapal-kapal yang dibutuhkan sesuai dengan keperluan masyarakat.
3. Mampu bersaing di tingkat dunia dengan menghasilkan produk kapal berkelas dunia seperti teknologi kapal selam, kapal kontainer, tanker, dll;
4. Industri komponen kapal bisa berkembang dengan baik;
5. Bisa didapatkan suku bunga perbankan yang rendah untuk pembiayaan industri perkapalan;
6. Galangan kapal mampu melakukan reparasi kapal dengan lebih cepat.

Penulis: (Anita Puji Utami, Ketua Umum DPP Iperindo)

galeri FOTO

Ketua Umum Anita Puji Utami dan beberapa pengurus DPP Iperindo melakukan courtesy visit ke Rektorat Institut Teknologi 10 Nopember (ITS) Surabaya pada 15 Agustus 2022. Rombongan disambut Rektor ITS Prof Dr Ir Mochamad Ashari MEng dan jajaran.

Anita Puji Utami menjadi narasumber pada acara Ina Fest Industri Non Agro, yang diselenggarakan, 18 Juli 2022 di Surabaya

Agus Salim, Ketua Bid. Kerjasama Promosi menjadi narsum di acara di Tegal, 20 Juli 2022

Ketum Iperindo Anita Puji Utami dan Ketua Bid. Jaminan Mutu K3LH, H. Imam Kusnandar, bertemu dengan Direktur Politeknik Perkapalan Negeri Surabaya, Eko Julianto, MS

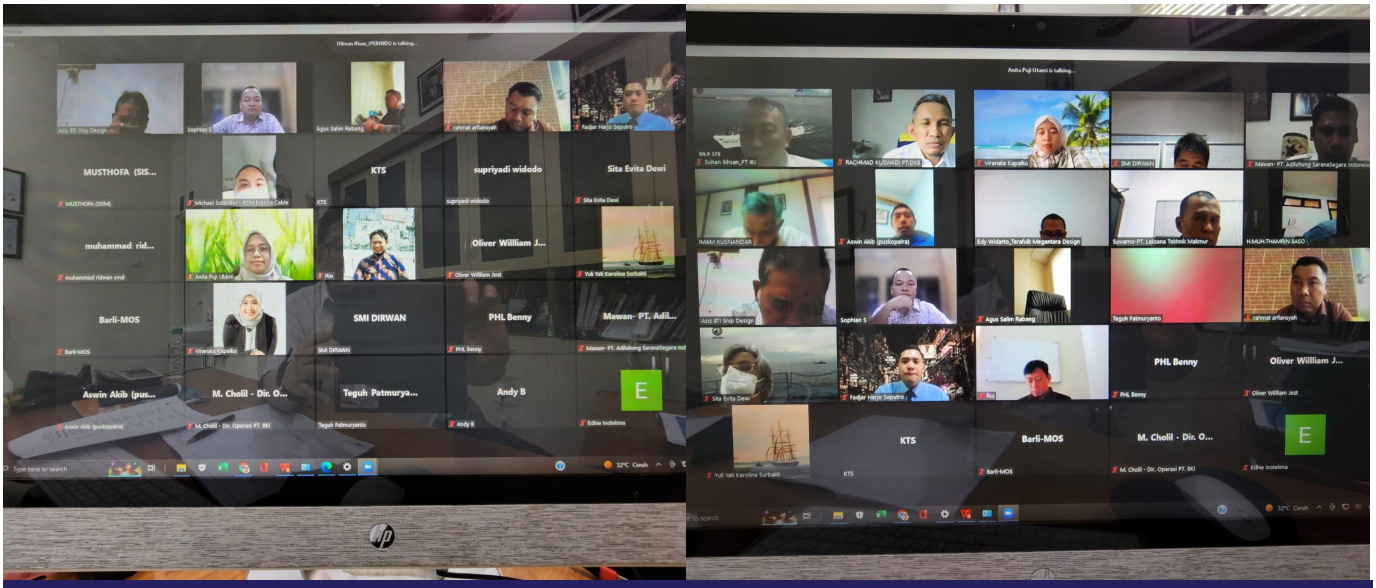


Foto-foto rapat DPP Iperindo ke-1 yang dilaksanakan secara virtual, 3 Agustus 2022

Ketum Iperindo dan Ketum INSA foto bersama jajaran pengurus saat courtesy visit Iperindo ke kantor INSA, 28 Juli 2022.

DPC Kepri bersama anggota Mengikuti Pameran IMOX 2022 di Batam

PROFIL

PT Samudera Luas Paramacitra :
SIAP BERSAING DENGAN PRODUK KARET IMPOR

Produk karet merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari industri maritim, khususnya pelabuhan dan galangan kapal. Banyak produk berbahan baku karet digunakan di sektor ini, seperti berbagai tipe *rubber fender*, *rubber airbag*, dan sebagainya.

Pemain produk karet di Indonesia cukup banyak. Namun yang memproduksi produk karet marine dan mengantongi sertifikat internasional bisa dihitung dengan jari. Salah satunya adalah PT Samudera Luas Paramacitra (SLP).

Perusahaan lokal berbasis di Kanci, Kabupaten Cirebon, Jawa Barat, ini mengolah karet untuk kebutuhan beragam industri. Selain untuk perkapalan dan pelabuhan, SLP memasok produk karet berkualitas tinggi untuk industri pertanian, infrastruktur, migas (*off shore*), dan lainnya.

Produk andalan PT SLP diantaranya berbagai tipe r*ubber fender*, *rubber airbag*, *mooring buoy*, *elastomeric bearing pad* (karet bantalan jembatan), *oil and gas rubber parts*, *expansion joint*, *dan rice hulling rolls* (roll karet pengupas kulit padi).

"Kami adalah satu dari sedikit produsen karet di Indonesia yang memiliki standar internasional. Selain SNI, kami mengantongi sistem manajemen mutu ISO 9001 sejak tahun 2008 dan *Type Approval* dari PIANC (Permanent International Association Navigation Congresses) untuk produk fender sejak 2017," ungkap Direktur Marketing & Operasional PT SLP Adi Limansubroto saat berbincang dengan tim Buletin Iperindo belum lama ini.

Dia menuturkan, SLP memiliki sejarah panjang di industri produk karet hingga diakui pasar dalam negeri dan mancanegara. Perusahaan ini dulunya bernama N.V. Liem Goan Kwie (N.V. Liem Goan Kwie Handel Maatschappij) yang didirikan pada tahun 1919 di Tegal, Jawa Tengah.

Perusahaan ini memulai kiprahnya dengan berdagang hasil bumi (gula, beras, kedelai, kapuk) dan kelak juga mengoperasikan penggilingan padi dan mengimpor mobil dari berbagai negara ke wilayah Hindia Belanda.

Tahun 1955, Liem Kim Pa yang adalah anak dari Liem Goan Kwie, memulai industri manufaktur produk berbahan dasar karet yang memproduksi ban dalam sepeda, becak, sol sepatu dan lain sebagainya.

Perusahaan resmi menjadi perseroan terbatas dengan nama PT NIRI (National Indonesia Rubber Industry) pada 27 Februari 1958 dengan Liem Kim Pa sebagai salah satu pemegang sahamnya. Perusahaan ini berkedudukan di Cirebon dan fokus memproduksi serta memasarkan barang-barang berbahan dasar karet.

Pada 1972, Liem Kim Pa mulai melakukan riset formula rol pemecah gabah ini dengan menggunakan bahan dasar karet alam. Roll ini dicoba di beberapa penggilingan gabah sampai akhirnya pada 1973 PT NIRI mulai memasarkan roll pemecah gabah pertamanya dengan merk MASKOT.

Pada 1989, karena lokasinya yang berada di tengah kota Cirebon, PT NIRI sering mendapatkan teguran atas polusi udara dan suara yang disebabkan oleh beroperasinya mesin-mesin besar di dalam pabrik. Akhirnya, dengan tujuan membangun fasilitas produksi yang lebih efisien, Liem Kim Pa mulai membangun pabrik kedua di Jalan Raya Cirebon-Tegal KM 10.1 Kanci.

Fasilitas ini berdiri di atas tanah seluas kurang lebih 4.000 m2 dan kemudian dibagi menjadi beberapa gedung yang memiliki fasilitas produksi, fasilitas penunjang, kantor dan fasilitas penyimpanan. Mesin-mesin besar yang digunakan untuk membuat *compound* dipindahkan seluruhnya ke Kanci.

Pada 1990, pabrik ke-2 yang terletak di Kanci disahkan pendiriannya dengan nama CV Samudera Luas. Nama Samudera Luas ini adalah cerminan visi besar sang pendiri, Liem Kim Pa, yang bermimpi untuk membuat produk yang diekspor ke luar negeri.

Selain itu, Liem Kim Pa juga mempunyai visi untuk membuat produk-produk untuk industri maritim, seperti *fender* dan *floating hose* yang kala itu masih diimpor dari luar negeri. Pada 1992, CV Samudera Luas berubah menjadi PT Samudera Luas Paramacitra (SLP). Karena menjalankan aktivitas di dua lokasi dinilai tidak efisien, secara bertahap seluruh aktivitas di lokasi Jl. Talang No. 4 pun berkurang dan akhirnya dialihkan seluruhnya ke Kanci pada tahun 2005.

Adi Limansubroto
Direktur Marketing & Operasional
PT Samudra Luas Paramacitra

Diakui Dunia

Sejalan dengan visi menjadi pemain global, sejak tahun 2008 SLP mengambil sertifikasi ISO 9001:2000 untuk menerapkan sistem manajemen mutu yang diakui dunia. SLP juga perusahaan pertama di Indonesia yang mengantongi *Type Approval* dari PIANC untuk produk *fender*.

"Kami terus meningkatkan kualitas, termasuk meminta saran dan bantuan dari para pakar agar produk kami tidak kalah dari produk impor. Kami juga bekerja sama dengan badan riset nasional untuk memanfaatkan karet alam menjadi produk bernilai tambah tinggi," ujarnya.

Salah satu produk yang berhasil dikembangkan SLP bersama badan riset nasional adalah *rubber airbag*. Riset berlangsung pada 2017-2019 bersama Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi (BPPT), yang kini bernaung di bawah Badan Riset dan Inovasi Nasional (BRIN).

"Setelah riset tahap pertama selesai pada 2018, langsung disambung riset produksi dan komersialisasi. Kami bekerja keras dan belajar memproduksi walaupun sempat terseok-seok, hingga akhirnya kami berhasil mendapat kepercayaan dari beberapa galangan kapal di dalam negeri," katanya.

Adi mengakui SLP harus berhadapan langsung dengan produk impor, terutama dari China. "Sejak awal kami sadari di lapangan akan berhadapan langsung dengan produk dari China, apalagi selama ini rubber airbag hanya mereka yang memproduksi," tuturnya.

Persaingan berat juga dihadapi produk fender buatan dalam negeri. Walaupun produk lokal sudah bersertifikat PIANC, produk impor tetap berjaya. "Padahal sudah ada Keputusan Presiden dan Peraturan Menteri Perindustrian yang jelas-jelas mengatur penggunaan produk dalam negeri ditingkatkan, bahkan sanksinya jelas," ujar Adi.

Menurut dia, pelabuhan besar masih mengutamakan fender luar negeri dengan alasan pelabuhan merupakan objek vital yang harus menggunakan produk berkualitas tinggi. Selain itu, kapal Internasional yang akan sandar di pelabuhan itu mensyaratkan *fender* bersertifikat PIANC.

"Produsen lokal sudah memenuhi persyaratan itu. Namun pengadaan fender tetap berasal dari luar negeri. Ini menunjukkan masih ada anggapan bahwa produk berkualitas itu berasal dari luar negeri. Mereka belum atau tidak percaya kepada produsen dalam negeri," kata Adi.

Persoalan lain adalah jumlah produsen karet lokal yang mengantongi sertifikat PIANC bisa dihitung dengan jari, sehingga menjadi peluang masuknya produk impor. Pihak pelabuhan yang menggelar *tender* beralasan produk pembanding kurang karena peserta dari dalam negeri hanya dua atau tiga perusahaan.

Berani Bersaing

Adi menegaskan SLP berani bersaing dengan produk impor, baik secara kualitas, harga, maupun pelayanan dan delivery time. Selain berstandar internasional, dia mengklaim harga *fender* SLP lebih murah hingga separuh harga produk dari Jepang dan Eropa. Adapun dengan produk China bisa lebih murah, sama atau lebih mahal. Namun dari sisi kualitas dan *delivery time* SLP berani bersaing.

Dalam beberapa tender, SLP bisa lebih cepat 2-3 bulan, sedangkan dari luar negeri 4-5 bulan. Dengan pengadaan lebih cepat, pelabuhan bisa digunakan jauh lebih cepat sehingga lebih efisien. "Pelabuhan juga ada yang minta garansi mulai dari satu tahun, naik jadi dua tahun, naik lagi lima tahun bahkan sampai 10 tahun kami berani ikuti karena selama penggunaannya benar, tidak akan bermasalah," tandasnya.

Berbagai upaya tersebut membuat produk karet marine SLP semakin diakui pasar. Terbukti, sejak terjun ke produksi karet marine 20 tahun lalu, kontribusi produk ini terhadap pendapatan perseroan sudah mencapai 50 persen. Disusul produk karet untuk pertanian, infrastruktur, dan *off shore*.

Mengenai dukungan pemerintah, Adi menilai sejauh ini sangat konstruktif meskipun masih ditemukan tantangan dalam implementasi di lapangan. Pemerintah melalui Kementerian Perindustrian selaku instansi teknis yang membina industri karet aktif mendukung melalui berbagai kebijakan dan regulasi, serta menyerap aspirasi melalui asosiasi ataupun langsung ke perusahaan.

"Peran pemerintah sangat strategis untuk menggerakkan industri, infrastruktur, ekonomi nasional. Swasta tidak bisa bergerak tanpa dukungan pemerintah, apalagi dalam kondisi pandemi dan ketidakpastian global saat ini," ujarnya.

Melalui kebijakan pemerintah yang tepat dan didukung oleh seluruh masyarakat, Indonesia mampu mengendalikan Covid-19 sehingga ekonomi kembali bergerak. Alhasil, ekonomi nasional tumbuh 5,44 persen pada kuartal kedua tahun ini, melampaui perkiraan optimis pemerintah sebesar 5,2 persen. Perkembangan positif mulai dirasakan oleh industri produk karet, termasuk SLP.

"Dua tahun lalu banyak proyek yang ditunda akibat pandemi dan sangat berdampak ke industri karet. Kita memaklumi sebab pemerintah fokus pada vaksinasi dan realokasi anggaran untuk pemulihan ekonomi. Sekarang ekonomi sudah menggeliat dan proyek-proyek di BUMN berjalan lagi," ungkap Adi.

Dia mengatakan, SLP sebagai produsen lokal berharap pembangunan infrastruktur di Indonesia semakin maju seiring dengan keberpihakan serta dukungan kepada industri dalam negeri agar menjadi tuan rumah di negeri sendiri.

RUBBER AIRBAG