Revitalisasi Industri Perkapalan Nasional



Prof. Daniel Mohammad Rosyid
@Dept. Teknik Kelautan ITS.

Prof. Daniel Mohammad Rosyid, Ph.D. Lahir di Klaten, 2 Juli 1961. Saat ini berprofesi sebagai insinyur, Guru Besar Riset Operasi dan Optimasi Jurusan Teknik Kelautan ITS Surabaya sekaligus Pembina UKM ITS Maritime Challenge, serta aktif sebagai Ketua Himpunan Ahli Pengelolaan Pesisir Indonesia (HAPPI) Jawa Timur.
Lulus Sarjana Teknik, di Teknik Perkapalan ITS, tahun 1986;Doktor (Ph.D), di *University of Newcastle Upon Tyne, Upon Tyne* tahun 1991;dan *System Operational Science, Summer Course, MIRCE Akademy, University of Exeter,* UK tahun 2001

Menjadi negara maritim adalah keniscayaan geostrategi bagi Indonesia sebagai negara kepulauan seluas Eropa bercirikan Nusantara ini. Kepentingan maritim sebagai kepentingan trade and commerce adalah kepentingan semua negara yg berdaulat karena tugas utama negara adalah memajukan kesejahteraan umum. Ini berarti memastikan ketersediaan berbagai barang dan jasa dalam jumlah, dan mutu yg layak dikonsumsi dengan harga terjangkau untuk hidup sehat dan poduktif bagi seluruh warga negara di manapun mereka berada. Untuk Indonesia, ini juga soal persatuan dan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.

Karena laut adalah lingkungan yg tidak ramah bagi manusia, kapal harus dipandang sebagai infrastruktur vital buatan agar manusia bisa hidup dan bekerja dengan aman dan produktif di laut untuk berbagai kegiatan nilai tambah. Operasi pelayaran, keamanan dan pertahanan, pertambangan, perikanan, pariwisata akan ditentukan oleh jumlah, dan mutu armada kapal nasional kita. Produktifitas armada nasional (ton-km pertahun atau orang-km pertahun) menjadi indikator kinerja sektor maritim yg penting.

Saat ini Indonesia adalah resource exporter, sedangkan Belanda, misalnya, adalah logistic superpower. Produktifitas armada nasional kita mencapai 200M ton-km didominasi oleh kapal2 berukuran kecil dan tua, sementara Belanda telah mencapai 400M ton-km dengan kapal2 yg lebih sedikit jumlahnya namun berukuran lebih besar dengan teknologi tinggi. Juga didukung oleh pelabuhan Rotterdam sebagai international hub yg sangat efisien.

Saat ini sektor maritim nasional masih didominasi oleh pelayaran asing dan kapal2 buatan asing. Ketergantungan pada komponen impor bagi industri galangan kapal nasional masih cukup tinggi sebagian

karena demand domestik yg rendah sehingga kurang menarik untuk investasi industri komponen kapal. Sementara itu pelabuhan2 kita masih perlu ditingkatkan kinerjanya. Kapasitas SDM maritim kita juga perlu ditingkatkan baik jumlah maupun kompetensinya.

Untuk mendukung kebijakan pemerintah untuk tumbuh 7-8% secara berkelanjutan, sektor maritim bisa mengambil peran stratejik dengan memperluas basis pembangunan nasional lebih tersebar ke Kawasan Timur Indonesia. Pemerintah perlu menciptakan kebutuhan kapal2 baru untuk mendukung target produktifitas armada nasional sekaligus mendorong investasi industri galangan dan komponen kapal nasional. Kapasitas proses nilai tambah nasional perlu diluas melalui penguatan2 pelabuhan2 yg sudah ada agar menjadi simpul2 energi, dan simpul2 produksi baru.

Secara umum diperlukan 1)SDM maritim yg cakap, sehat dan produktif, 2) pasar yg lebih terbuka dan adil, 3) investasi sektor maritim yg mendorong produktitas aramada nasional, 4) operator maritim yang profesional, 5) pemerintahan dengan visi maritim yg jelas, kompeten dan bebas korupsi, 6) penyediaan energi yg memadai bagi sektor maritim.

