

## **ANALISA REGULASI DAN KEBIJAKAN PEMERINTAH DALAM MENINGKAT DAYA SAING INDUSTRI PERKAPALAN NASIONAL**

**Nike Ika Nuzula, Tristiandinda Permata**

Fakultas Teknologi Kelautan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember  
Jalan Raya ITS, Surabaya, 60111, Indonesia  
E-mail: nike.prasade@gmail.com

### **ABSTRAK**

*Indonesia merupakan negara maritim. Sebagai angkutan utama, moda transportasi laut, memiliki nilai penting dalam perekonomian Indonesia. Industri maritim di Indonesia, seharusnya dapat diandalkan di negara sendiri dan meningkatkan daya saingnya di tingkat Internasional. Mengingat sumber daya alam dan manusianya yang mencukupi. Oleh karena itu diperlukan konsep pengembangan industri kelautan dengan sasaran dan strategi serta kebijakan yang jelas dalam memberdayakan segenap potensi kelautan. Tujuan penelitian ini adalah memberikan masukan sebagai bahan pertimbangan bagi pemerintah untuk membuat kebijakan dan regulasi industri galangan kapal dalam meningkatkan daya saing industri perkapalan dimana nantinya dapat menunjang Industri Pelayaran pada program poros maritim dunia. Metode yang digunakan dalam menyelesaikan penelitian ini adalah metode deskriptif, studi kepustakaan dan analisis terintegrasi. Dalam meningkatkan daya saing industri perkapalan, dibutuhkan kolaborasi yang baik antara pemerintah, pengembang, dana yang cukup serta sumber daya manusia yang berkualitas. Pemerintah bertugas dalam pembuatan kebijakan yang baik dan mendukung sepenuhnya industri galangan kapal dalam negeri. Sebagai pengembang industri galangan bertugas membangun kerja sama dengan semua pihak, mengatur strategi sebaik mungkin, dan memperkuat basis industri dan manajemen yang baik. Serta diimbangi dengan Meningkatkan kompetensi sumber daya manusia industri galangan kapal dengan cara pelatihan dan sertifikasi operator las, blasting/coating, pengelasan non-ferro, dan pengelasan bawah air.*

**Kata Kunci:** *Maritim, Industri Perkapalan, Regulasi*

### **PENDAHULUAN**

Indonesia merupakan negara maritim. Pemerintah saat ini merencanakan industri di bidang maritim secara lebih efektif. Dalam paper ini, lebih difokuskan pada prospek industri galangan kapal nasional sebagai bentuk kontribusi dalam program poros maritim dunia. Industri maritim yang pesat saat ini diantaranya adalah perbaikan kapal yang memungkinkan kapal dapat melakukan perbaikan dan juga perawatan rutin.

Potensi tersebut seharusnya dapat memberikan nilai ekonomis bagi kemajuan usaha galangan-galangan di Indonesia. Akan tetapi, galangan-galangan kapal yang tersebar di seluruh Indonesia hingga saat ini masih kurang berkembang (Yoga, 2014). Selain karena kurangnya optimasi dari pihak galangan, juga karena kurangnya perhatian pemerintah sehingga perkembangan di bidang usaha ini sangat kurang. Pemerintah diharapkan dapat memberikan dukungan dengan melakukan pengelolaan secara profesional dan promosi yang baik pada galangan-galangan kapal, sehingga usaha galangan pun dapat memberikan nilai yang maksimal bagi perekonomian negara.

Pengembangan galangan kapal juga dapat dilakukan dengan cara meningkatkan sumber daya manusia yang terjun langsung dalam usaha tersebut, baik sebagai pengelolaan maupun sebagai pengguna. Dapat juga dilakukan dengan pengotimalkan perkembangan pengetahuan dan teknologi yang ada saat ini, khususnya dalam bidang kemaritiman. Serta dilakukan pengkajian kebijakan dan regulasi yang dalam sektor industri galangan kapal nasional (Aulia, 2009).

Industri maritim di Indonesia, seharusnya dapat diandalkan bukan hanya di negara sendiri, juga ditingkatkan daya saingnya di tingkat Internasional. Mengingat sumber daya alam dan manusianya yang mencukupi. Oleh karena itu diperlukan konsep pengembangan industri kelautan dengan sasaran dan strategi serta kebijakan yang jelas dalam memberdayakan segenap potensi kelautan. Agar dapat diimplementasikan secara efektif, seluruh komponen industri kelautan dan pihak terkait harus bekerja sama secara terpadu dan terkoordinasi. Semua masalah pokok dan strategis harus segera dituntaskan secara terencana dan sesegera mungkin.

Dari uraian di atas, diharapkan nantinya penelitian ini sebagai salah satu upaya untuk memberikan kontribusi dalam wacana pengembangan industri kelautan. Secara khusus, penelitian ini akan menitikberatkan pada prospek industri galangan kapal dalam meningkatkan daya saing industri perkapalan untuk menunjang program poros maritim dunia. Sehingga, maksud dan tujuan penelitian ini adalah memberikan masukan sebagai bahan pertimbangan bagi pemerintah untuk membuat kebijakan dan regulasi industri galangan kapal dalam meningkatkan daya saing industri perkapalan dimana nantinya dapat menunjang Industri Pelayaran pada program poros maritim dunia.

Dalam pembahasan ini hanya dibatasi dengan ruang lingkup profil industri galangan kapal nasional saat ini dan yang diinginkan kedepannya, pengaruh kebijakan yang digunakan di sektor industri perkapalan, perumusan pemecahan masalah – masalah internal dan eksternal yang dihadapi oleh industri galangan kapal, dan usulan kebijakan dan regulasi industri galangan kapal nasional dalam kemandirian dan berdaya saing industri perkapalan guna menunjang program poros maritim dunia.

## MATERI DAN METODE

Galangan merupakan suatu industri yang berorientasi untuk menghasilkan produk berupa kapal, bangunan lepas pantai, bangunan terapung dan lain-lain untuk kebutuhan pelanggan. Sebagian besar, produksi dilakukan berdasarkan atas spesifikasi yang dipersyaratkan oleh pemesan atau pembeli. Sedangkan kapal merupakan suatu struktur dengan kombinasi yang kompleks dari berbagai komponen, kapal yang diklasifikasikan berdasarkan atas ukuran utama, berat, kapasitas angkut dan kegunaan servisnya. Beberapa definisi yang lebih spesifik didasarkan pada tipe atau tujuan penggunaannya (Munawar, 2009).

Potensi galangan kapal di Indonesia saat ini tercatat ada sekitar 240 galangan kapal, (data: Kajian Ekonomi Regional Provinsi Kepulauan Riau) yang sebagian besar adalah galangan kapal dalam skala kecil dan 4 buah galangan kapal milik Pemerintah yaitu: PT Dok & Perkapalan Kodja Bahari, PT PAL Indonesia, PT Dok & Perkapalan Surabaya dan PT Industri Kapal Indonesia. Perusahaan galangan dalam negeri tersebar di Indonesia, 37% berada di pulau Jawa, 26% di Sumatra, 25% di Kalimantan dan 12% berada di kawasan timur Indonesia, dengan kapasitas pembangunan kapal sebesar 140.000 GT per tahun. Namun demikian rata-rata produksi kapal per tahun sebesar 85.000 GT sedangkan rata-rata reparasi kapal baru mencapai 65.000 GT per tahun (Aulia, 2009). Pemenuhan kebutuhan kapal dalam negeri dan perawatan terhadap 429 anjungan lepas pantai yang menghabiskan biaya perawatan berkisar US\$ 1 juta sampai US\$ 1,5 juta per anjungan serta pembuatan sarana eksploitasi, eksplorasi dan produksi sumur-sumur beru adalah pekerjaan rumah yang sangat menantang. Dalam hal ini perlu kajian yang sangat obyektif, kesadaran dan komperhensif tentang faktor-faktor penyebab ketidakmampuan galangan kapal dalam negeri untuk memenuhi kebutuhan dalam negeri (Andri, 2012).

Industri galangan kapal nasional saat ini masih belum berkembang. Peran industri galangan yang begitu penting ini perlu didukung dari berbagai pihak termasuk Pemerintah. Kebijakan pemerintah akan berperan penting dalam pertumbuhan industri galangan kapal karena kelancaran operasional industri ini salah satunya dipengaruhi oleh dukungan kebijakan pemerintah. Pemerintah mendorong industri perkapalan dengan keluarnya Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 tentang pemberdayaan industri pelayaran nasional. Pada Inpres No 5 Tahun 2005 ini menerapkan asas *cabotage* secara konsekuen dan merumuskan kebijakan serta mengambil langkah-langkah yang diperlukan sesuai dengan tugas, fungsi dan kewenangan masing-masing guna memberdayakan industri pelayaran nasional, salah satunya adalah perindustrian galangan kapal.

Dampak positif dari kebijakan ini diharapkan dengan diberlakukannya asas *cabotage* ini, mampu meningkatkan industri perkapalan dalam negeri karena naiknya permintaan atas kapal. Kenaikan permintaan kapal ke galangan kapal nasional memicu peningkatan permintaan tenaga kerja dalam negeri yang kemudian memicu pertumbuhan ekonomi dan menyelesaikan permasalahan sosial lainnya. Salah satu industri galangan kapal nasional yang sudah maju adalah industri galangan kapal di Batam. Dimana, industri galangan kapal di Batam mampu mengembangkan industrinya sampai dengan produksinya diekspor ke negara-negara lain. Berkembangnya industri galangan kapal di Batam ini disebabkan karena semua biaya PPN ditanggung oleh pemerintah. Hal ini sudah diatur dalam Peraturan Pemerintah No. 5 Tahun 2011 tentang kawasan berikat.

Metode yang digunakan dalam menyelesaikan penelitian ini adalah metode deskriptif, studi kepustakaan dan analisis terintegrasi. Dimana dalam pendekatan metode deskriptif ini adalah metode yang digunakan untuk mendeskripsikan, menginterpretasikan sesuatu fenomena dalam hal ini adalah kondisi industri galangan kapal nasional, pendapat dan informasi-informasi yang berkembang dengan

menggunakan prosedur ilmiah untuk menjawab masalah secara aktual. Informasi-informasi untuk menunjang penelitian ini didapatkan dari studi kepustakaan. Dan dilakukan analisis yang terintegrasi dalam menentukan kebijakan dan regulasi industri galangan kapal nasional.

Dalam pembahasan ini hanya dibatasi dengan ruang lingkup profil industri galangan kapal nasional saat ini dan yang diinginkan ke depannya, pengaruh kebijakan yang digunakan di sektor industri perkapalan, perumusan pemecahan masalah – masalah internal dan eksternal yang dihadapi oleh industri galangan kapal, dan usulan kebijakan dan regulasi industri galangan kapal nasional dalam kemandirian dan berdaya saing industri perkapalan guna menunjang program poros maritim dunia.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Peninjauan permasalahan pada industri galangan kapal untuk meningkatkan daya saing industri perkapalan dari faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal meliputi sumber daya manusia, kapasitas produksi, *project management*, permodalan. Dan faktor eksternal meliputi industri penunjang dan komponen, pendanaan dan kebijakan keuangan, kepabeanaan dan perpajakan serta harmonisasi peraturan dan kebijakan pemerintah. Kedua aspek permasalahan ini akan dijelaskan secara detail. Penjelasan permasalahan faktor internal yaitu sebagai berikut:

- a. Terbatasnya sumber daya manusia galangan yang berkompeten dan bersertifikasi terutama dalam keterampilan pengelasan bawah air. Serta sumber daya manusia yang ahli dibidang desain masih kurang. Sehingga untuk pembuatan kapal high-tech, desain kapalnya harus dibeli dari luar negeri (*LNG Carrier*).
- b. Kesulitan dalam hal permodalan terutama dalam hal tingginya bunga pinjaman dari perbankan. Di Indonesia, bunga pinjaman untuk usaha galangan kapal sebesar 12%, dibandingkan dengan di luar Negeri, yaitu Malaysia sebesar 1,5 – 3%. Sehingga, mengurangi daya saing Industri Galangan Kapal dalam Negeri. Permasalahan ini juga disebabkan karena masih kurangnya dukungan iklim investasi industri perkapalan.
- c. Waktu pembangunan kapal yang masih cukup lama. Kapal tanker 10.000 DWT diselesaikan dalam waktu 18 bulan oleh industri galangan kapal nasional. Sedangkan sebuah kapal tanker 260.000 DWT dapat diselesaikan hanya dalam waktu 9 bulan di Hyundai, Korea. Hal ini disebabkan karena teknologi produksi yang masih konvensional, ketergantungan dengan komponen luar negeri (60-70% komponen diimpor dari luar negeri) dan juga fasilitas produksi relatif sudah lama dan kurang efisien.
- d. Masih rendahnya produktifitas industri perkapalan karena peralatan dan fasilitas galangan yang sudah tua. Sedangkan permintaan jasa reparasi/perbaikan kapal semakin meningkat (karena konsumen lebih suka impor kapal bekas) tetapi *project management* masih kurang baik. Seharusnya industri galangan kapal dapat meningkatkan kapasitas galangan nasional dan mendorong galangan kapal nasional untuk meningkatkan efisiensi *cost*, *quality* dan *delivery* dalam produksi dan reparasi kapal. Maka diperlukan supporting untuk mendukung *project management* yang profesional.

Selain permasalahan dari faktor internal, juga ada permasalahan eksternal dari industri galangan kapal, diantaranya yaitu:

- a. Minimnya pertumbuhan industri penunjang dan komponen dalam negeri baik kualitas sesuai standar dan kuantitasnya.
- b. Belum tersedianya infrastruktur kawasan industri perkapalan. Sehingga mengakibatkan perijinan galangan, sewa lahan dan perairan serta pengerukan daerah sekitar galangan masih sulit.
- c. Terkait kepabeanaan dan perpajakan. Ada beberapa aturan tentang perpajakan dan kepabeanaan, salah satunya adalah Peraturan Pemerintah No. 38 Tahun 2003 tentang Impor dan atau Penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu dan atau Penyerahan Jasa Kena Pajak Tertentu yang Dibebeaskan dari Pengenaan Pajak Pertambahan Nilai (PPN) yang bertujuan untuk menurunkan biaya logistik angkutan penumpang dan angkutan barang. Hal ini juga untuk mendukung Inpres No. 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional. Dimana implementasinya aturan ini dalam industri galangan kapal

memiliki dampak positif dan negatif. Dampak positifnya adalah potensi kerjasama dengan pihak pelayaran dalam pengadaan suku cadang komponen dan peralatan keselamatan di kapal karena dapat menguntungkan industri pelayaran yang mengakibatkan turunnya biaya pengadaan kapal secara impor maupun lokal, pengadaan suku cadang dan peralatan keselamatan secara impor maupun lokal dan biaya *docking* juga reparasi kapal tanpa dikenakan PPN 10%. Namun dampak negatifnya yang didapatkan industri galangan kapal adalah PPN keluaran tidak dikenakan pada harga jual kapal sehingga PPN masukan pada saat produksi menjadi tanggungan industri galangan kapal. Hal ini mengakibatkan harga jual kapal mahal dibandingkan dengan kapal impor. Sedangkan PPN kapal impor nol persen (0%). Jika harga kapal buatan lokal lebih murah, maka banyak pengusaha kapal berminat dalam investasi. Sebenarnya, kapal buatan dalam negeri tidak kalah kompetitif, baik dari segi kualitas maupun kuantitas.

Permasalahan lainnya dalam hal perpajakan adalah pengenaan pajak 30% atas komponen kapal (Peraturan Menteri Keuangan No.121/PMK.011/2013 tentang Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM) terhadap Barang Kena Pajak yang tergolong mewah selain kendaraan bermotor. Pada lampiran Permenkeu ini, kelompok kapal atau kendaraan air lainnya untuk wisata, komponennya dikenakan PPnBM sebesar 30%. Sedangkan komponen – komponen kapal masih banyak yang impor, karena industri komponen kapal nasional masih belum lengkap.

Pada Peraturan Menteri Keuangan No. 580/KMK.04/2003 tentang tata laksana kemudahan impor tujuan ekspor (KITE) dan pengawasannya yang bertujuan untuk memberikan fasilitas fiskal, dan fasilitas fiskal tidak dapat dimiliki secara ganda oleh perusahaan yang sama, sehingga jika perusahaan tersebut mengajukan fasilitas KITE maka tidak dapat diberikan fasilitas fiskal yang lain untuk produk dengan pasar dalam negeri. Keuntungan dari peraturan ini adalah industri galangan kapal yang memiliki fasilitas KITE mendapatkan pembebasan atau pengembalian bea masuk atas bahan baku atau komponen impor jika produk akhirnya yaitu kapal akan diekspor. Namun kekurangan dari peraturan ini adalah fasilitas KITE untuk PPN merupakan PPN tidak dipungut, sehingga PPN akan dibayar terlebih dahulu dan akan direstitusi pada akhir tahun.

- d. Pendanaan dan kebijakan keuangan. BMDTP adalah fasilitas fiskal yang diberikan oleh Menteri Keuangan R.I karena UU No. 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanaan, yaitu Pasal 25 ayat (1) dan Pasal 26 ayat (1) telah dicabut dan dilakukan perubahan. Sebelumnya, Undang – Undang ini memberikan insentif pembebasan Bea Masuk Impor pada Komponen Kapal. Aturan yang digunakan saat ini adalah UU No. 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanaan yang memberikan fasilitas BMDTP kepada pelaku usaha yang dibebankan melalui APBN pada tahun yang bersangkutan. Wewenang Menteri Keuangan dalam pemberian fasilitas BMDTP hanya terbatas pada hal tersirat pada Pasal 25 ayat (1) dan Pasal 26 ayat (1) UU No. 17 Tahun 2006. BMDTP ini bertujuan untuk menurunkan biaya bahan baku produksi barang dan/atau jasa, dengan mengurangi komponen bea masuk dari harga bahan baku, sehingga harga jual dapat diturunkan dan bersaing dengan produk dari negara lain. Alasan lain, untuk meningkatkan daya saing industri sektor tertentu, memenuhi penyediaan barang dan/atau jasa untuk kepentingan umum. Alur pengusulan insentif BMDTP adalah Sektor industri membuat RIB (Rencana Impor Barang) dan diajukan kepada Pembina Sektor (Dirjen Industri). Pembina sektor dan bekerja sama dengan Menteri Keuangan menganalisa kriteria industri dan kriteria barang sesuai dengan peraturan Dirjen Bea dan Cukai dan ketika memenuhi syarat maka Menteri Keuangan mengeluarkan Peraturan Menteri Keuangan (PMK) per sektor. Dan ketika tidak memenuhi syarat akan dikembalikan lagi kepada Pembina Sektor. Permasalahan BMDTP adalah keterlambatan penerbitan Peraturan Menteri Keuangan (PMK) induk dan sektoral yang terlambat lagi-lagi menjadi penyebab stagnansi kinerja industri galangan kapal dalam negeri. Pasalnya, akibat keterlambatan ini, penyerapan bea masuk ditanggung pemerintah (BMDTP) diproyeksikan maksimal 30% dari total Rp60,8 miliar tahun ini. (Sumber: Koran Bisnis, 2013). Menurut informasi dari Ditjen Industri Unggulan Berbasis Teknologi Tinggi (IUBTT) menyatakan bahwa importasi komponen galangan kapal biasanya dilakukan pada awal tahun. Namun, baru pada akhir bulan PMK dirilis. Hal ini menyebabkan industri galangan kapal nasional mengalami kerugian. Industri galangan kapal menginginkan BMDTP dapat keluar pada awal tahun, sehingga bersamaan dengan produksi. Padahal, Ikatan Perusahaan Industri Kapal & Sarana Lepas Pantai Indonesia (Iperindo) memperkirakan nilai produksi kapal di dalam negeri tahun ini dapat mencapai US\$ 1,53 miliar dan dapat naik menjadi US\$ 1,99 miliar pada tahun 2014. Saat ini berdasarkan data dari Kemenperin, realisasi BMDTP baru

mencapai Rp 3.035.368.887 atau 4,99% dari total Rp 60,8 miliar. Seperti yang tertuang pada Peraturan Menteri Keuangan R.I No 57/PMK.011/2013 tentang Bea Masuk Ditanggung Pemerintah atas Impor Barang dan Bahan Guna Pembuatan dan / atau Perbaikan Kapal. Selain masalah keterlambatannya penerbitan PMK, permasalahan lainnya adalah rumitnya pengajuan BMDTP dan membutuhkan waktu lama dalam proses pencairan dana. Sehingga mengakibatkan pembebanan biaya *demurrage* (biaya penambahan waktu pemakaian kontainer).

- e. Peraturan tentang kawasan berikat. Wilayah atau kawasan yang sudah dijadikan sebagai kawasan berikat adalah Batam, Karimun dan Bintan yang sudah diatur pada Peraturan Pemerintah No. 47 – 48 Tahun 2007 tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Bintan dan Karimun dan Peraturan Pemerintah No. 5 Tahun 2011 tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam. Dimana kawasan berikat adalah kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas. Keuntungan dari daerah kawasan berikat adalah perusahaan atau industri galangan kapal yang berada di wilayah Batam, Bintan dan Karimun akan dibebaskan bea masuk dan PPN Impornya jika produk hasil jadinya diekspor kembali. Sehingga peraturan ini akan menguntungkan industri galangan kapal yang berada di daerah tersebut.

Untuk mengatasi permasalahan – permasalahan tersebut di atas, diperlukan adanya kebijakan dan regulasi pemerintah yang berpihak kepada Industri Galangan kapal nasional. Dimana nantinya dapat meningkatkan daya saing industri perkapalan dalam menunjang program poros maritim dunia. Beberapa upaya tersebut adalah:

- a) Pengembangan kawasan khusus berikat industri perkapalan. Diharapkan akan terbentuknya kawasan industri galangan kapal dengan cara yaitu penyusunan *master plant* kawasan khusus industri kapal dan koordinasi dan fasilitasi implementasi kebijakan kawasan industri perkapalan. Seperti pada daerah Batam, Karimun Jawa, dan Bintan yang sudah diatur pada Peraturan Pemerintah No. 47 – 48 Tahun 2007 dan Peraturan Pemerintah No. 5 Tahun 2011.
- b) Fasilitasi perpajakan, dimana meninjau kembali pengenaan pajak pada aturan PP No. 38 Tahun 2003 tentang Impor dan atau penyerahan barang kena pajak tertentu dan atau penyerahan jasa kena pajak tertentu yang dibebaskan dari pengenaan pajak pertambahan nilai terkait PPN keluaran tidak dapat dikenakan pada harga jual kapal sehingga PPN masukan pada saat produksi menjadi tanggungan industri perkapalan dan jika PPN tersebut dibebankan pada harga jual kapal, maka harga kapal yang dibuat di dalam negeri akan lebih mahal dari kapal impor. Peninjauan ulang pengenaan pajak pada komponen kapal sesuai dengan PMK No. 121/PMK.011/2013 yang menjelaskan bahwa impor komponen-komponen kapal akan dikenakan pajak sesuai pada lampiran Peraturan Menteri Keuangan.
- c) Fasilitas pemberian insentif Fiskal. Diharapkan dapat meningkatkan daya saing industri perkapalan nasional. Ada 4 langkah dalam pemberian insentif Fiskal yaitu pemberian BMDTP atas impor bahan baku untuk pembuatan dan reparasi kapal, Fasilitas pemberian BMDTP untuk pembuatan komponen kapal, Fasilitas keringanan PPN industri galangan kapal, Pemberian Insentif *Tax Holiday/Investment incentives* untuk industri galangan kapal. Dengan memudahkan pengajuan BMDTP, dapat meningkatkan kinerja ekspor dalam sektor industri perkapalan.
- d) Revitalisasi mesin dan peralatan industri perkapalan yang dapat meningkatkan kemampuan dan kualitas produksi industri perkapalan nasional. Dapat diwujudkan dengan penyusunan FS dan kebutuhan revitalisasi mesin dan peralatan dan Implementasi revitalisasi/restrukturisasi mesin industri perkapalan.
- e) Peningkatan kemampuan dan kompetensi sumber daya manusia industri perkapalan dengan cara adanya pelatihan dan sertifikasi kompetensi sumber daya manusia industri perkapalan di bidang pengelasan, pengelasan bawah air, *coating, blasting painting* dan pembangunan/reparasi kapal.
- f) Peningkatan penyusunan, penerapan standar, teknologi dan desain kapal pada industri komponen dan perlengkapan kapal yang dapat meningkatkan kemampuan desain dan rekayasa kapal, standarisasi kapal dan komponen/perlengkapan kapal. Untuk mencapai tujuan tersebut, dilakukan penyusunan standar produk industri kapal, pengembangan dan pembuatan *prototype* desain kapal, fasilitas laboratorium uji SNI dan bimbingan teknis penerapan SNI, dan bimbingan teknis penerapan SNI.

- g) Promosi peningkatan penggunaan produk dalam negeri dan investasi industri perkapalan. Sehingga, dapat meningkatkan penggunaan produk kapal dan komponen kapal dalam negeri.

Upaya-upaya yang dilakukan Pemerintah dalam mendukung peningkatan prospek industri galangan kapal nasional ditingkat ASEAN adalah:

- a. Mengintensifkan sosialisasi AEC 2015 kepada *stakeholder* industri.
- b. Menambah fasilitas laboratorium uji dan pembangunan pusat desain dan rekayasa kapal nasional (Nasdec).
- c. Meningkatkan kompetensi sumber daya manusia industri galangan kapal dengan cara pelatihan dan sertifikasi operator las, *blasting/coating*, pengelasan *non-ferro*, dan pengelasan bawah air.
- d. Penyusunan Standar Kompetensi Kerja Nasional Indonesia (SKKNI) pada masing-masing sektor industri.
- e. Mengusulkan percepatan pemberlakuan *safeguard* dan *anti-dumping*.

## KESIMPULAN DAN SARAN

Industri galangan kapal nasional merupakan industri perkapalan yang dapat menunjang industri Pelayaran pada program poros maritim dunia. Dalam meningkatkan daya saing industri perkapalan, dibutuhkan kolaborasi yang baik antara pemerintah, pengembang, dana yang cukup serta sumber daya manusia yang berkualitas. Semua harus bisa memainkan perannya dengan baik. Pemerintah bertugas dalam pembuatan kebijakan yang baik dan mendukung sepenuhnya industri galangan kapal dalam negeri. Pengembang industri galangan bertugas membangun kerja sama dengan semua pihak, mengatur strategi, dan memperkuat basis industri dan manajemen yang baik. Dan meningkatkan kompetensi sumber daya manusia industri galangan kapal dengan cara pelatihan dan sertifikasi operator las, *blasting/coating*, pengelasan *non-ferro*, dan pengelasan bawah air.

## DAFTAR PUSTAKA

- Febriani. (2013). Galangan Kapal: BMDTP Terlambat, Hanya Terserap 30%. <http://industri.bisnis.com/read/20130617/257/145455/galangan-kapal-bmdtp-terlambat-hanya-terserap-30> [18 Desember 2015]
- Instruksi Presiden No. 5 Tahun 2005 Tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional.
- Instruksi Presiden No. 2 Tahun 2009 Tentang Penggunaan Produk Dalam Negeri Dalam Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah.
- Iperindo. Permasalahan Industri Galangan Kapal Jawa Timur dalam Upaya Pengembangan Industri Perkapalan Nasional. Presentasi. Rakor Industri Maritim Disperindag. Jawa Timur. 13 November 2013.
- Jawa Pos. (2014). Desak Hapus PPN Kapal Lokal. <http://www.jawapos.com/baca/artikel/5708/Desak-Hapus-PPN-Kapal-Lokal> [18 Desember 2015]
- Kementerian Perindustrian. BMDTP Tahun 2014 untuk Sektor Industri. Presentasi. Pusat Pengkajian Kebijakan dan Iklim Usaha Industri. Jakarta. 27 Agustus 2014.
- Kementerian Perindustrian. Kebijakan Pemerintah Pusat dalam Rangka Meningkatkan Daya Saing Industri Perkapalan untuk Menghadapi ASEAN Economic Community 2015. Presentasi. Rapat Koordinasi Industri Maritim. Surabaya. 13 November 2013.
- Kompasiana. (2014). Kejayaan Industri Galangan Kapal dalam Pasar Bebas ASEAN 2015 Bukan Sebuah Fatamorgana. <http://ekonomi.kompasiana.com/bisnis/2014/04/20/kejayaan-industri-galangan-kapal-dalam-pasar-bebas-asean-2015-bukan-sebuah-fatamorgana-649579.html> [16 Desember 2015].
- Munawar. (2009). *Estimasi Kebutuhan Material Utama untuk Menunjang Industri Perkapalan di Indonesia*. Skripsi. Jurusan Teknik Perkapalan ITS. Surabaya.
- Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun 2007 Tentang Fasilitas Pajak Penghasilan untuk Penanaman Modal di Bidang-Bidang Usaha Tertentu dan/atau di Daerah-Daerah Tertentu (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 No. 132).
- Peraturan Pemerintah No. 5 Tahun 2011 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah No. 46 Tahun 2007 Tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 No. 16).

- Peraturan Pemerintah No. 38 Tahun 2003 Tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah no. 146 Tahun 2000 Tentang Impor dan atau Penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu dan atay Penyerahan Jasa Kena Pajak Tertentu yang Dibebaskan dari Pengenaan Pajak Pertambahan Nilai (Lembar Negara Republik Indonesia Tahun 2003 No. 79).
- Peraturan Pemerintah No. 47 Tahun 2007 Tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Bintan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 No. 108).
- Peraturan Pemerintah No. 48 Tahun 2007 Tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Karimun (Lembar Negara Republik Indonesia tahun 2007 No. 109)
- Peraturan Menteri Keuangan No. 176/PMK.011/2009 Tentang Pembebasan Bea Masuk atas Impor Mesin Serta Barang dan Bahan untuk Pembangunan atau Pengembangan Industri dalam Rangka Penanaman Modal (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2009 No. 432).
- Peraturan Menteri Keuangan No. 15/PMK.011/2011 Tentang Perubahan Ketiga atas Keputusan Menteri Keuangan No. 580/KMK.04/2003 Tentang Tatalaksana Kemudahan Impor Tujuan Ekspor dan Pengawasannya (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2011 No. 34).
- Peraturan Menteri Keuangan No. 255/PMK.04/2011 Tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Keuangan No. 147/PMK.04/2011 Tentang Kawasan Berikat (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2011 No. 944).
- Peraturan Menteri Keuangan No. 57/PMK.011/2013 Tentang Bea Masuk Ditanggung Pemerintah atas Impor Barang dan Bahan Guna Pembuatan dan/atau Perbaikan Kapal untuk Tahun Anggaran 2013 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2013 No. 397).
- Peraturan Menteri Keuangan No. 121/PMK.011/2013 Tentang Jenis Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah Selain Kendaraan Bermotor yang Dikenai Pajak Penjualan atas Barang Mewah (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2013 No. 1058).
- Undang-Undang No. 17 Tahun 2006 Tentang Perubahan atas Undang-Undang No. 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 No. 93).
- Warsono, A. (2012). *Pola Klaster Industri Perkapalan untuk Mendorong Daya Saing Industri Perkapalan Nasional*. Skripsi. Program Studi Teknik Perkapalan Universitas Indonesia. Depok.
- Windyandari, A. (2008). Prospek Industri Galangan Kapal dalam Negeri Guna Menghadapi Persaingan Global. *Teknik*, 29(1). ISSN 0852-1697.