

Karya Indonesia Kina

MEDIA EKUITAS PRODUK INDONESIA

EDISI 01 - 2011



MADE IN INDONESIA

- Ingin Terbang Tinggi, Kurang Proteksi
- PINDAD Perlu Dukungan Penuh Pemerintah
- PAL Siap Membangun Kapal Perang
- BBI Geluti Bisnis EPC
- Industri Pabrikasi Peralatan Pabrik
- Mesin Proses Tanki LPG dan BBM
- New Armada, Pelopor Industri Karoseri
- Blok Rem Kereta Api
- Peralatan Rumah Sakit
- Restrukturisasi Mesin Teknologi Tinggi
- Restrukturisasi Mesin Pabrik Gula
- LCR dengan Bodi Anti Peluru Standar NATO
- Alkom Fiscor-100

TEKNOLOGI

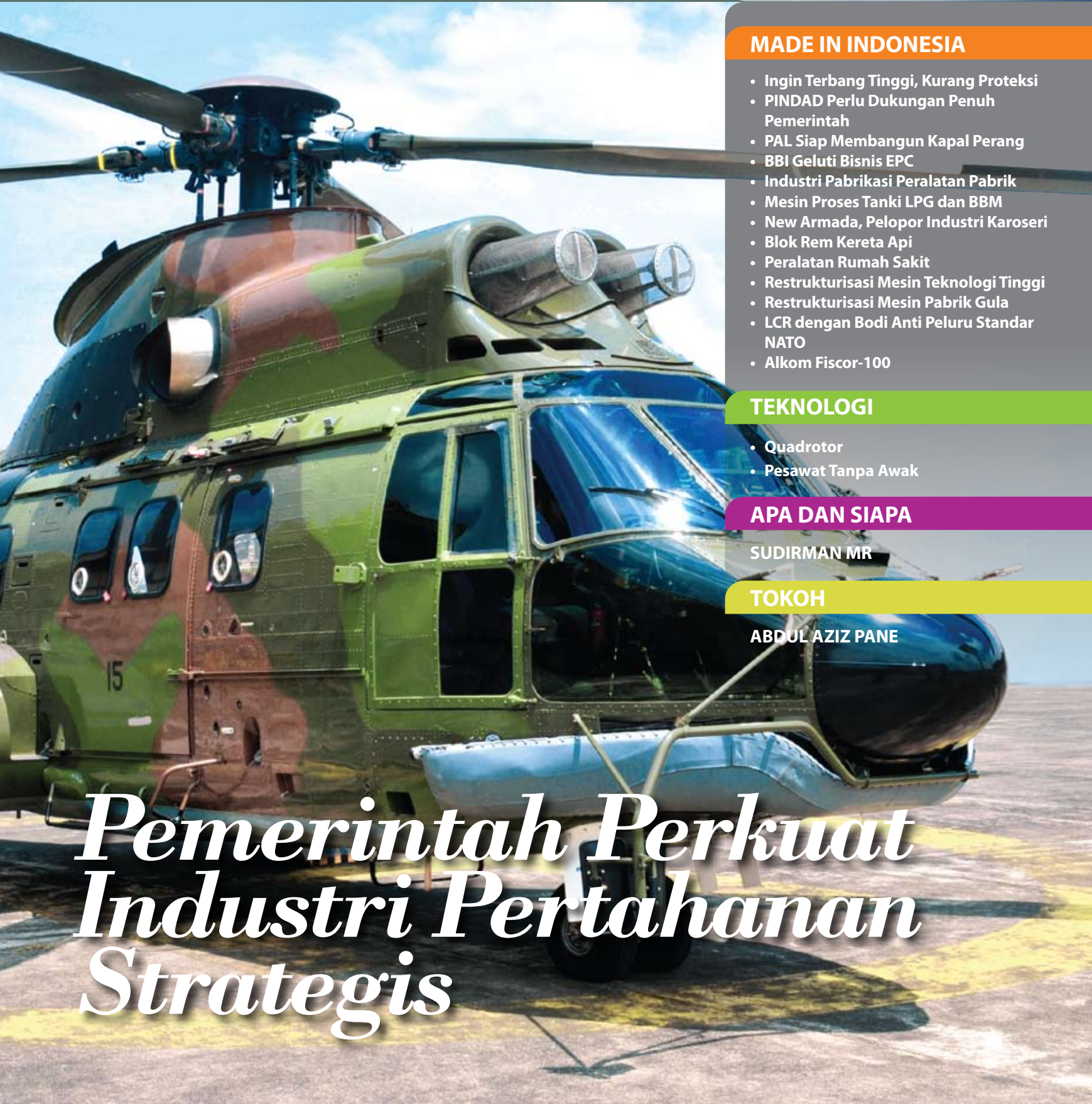
- Quadrotor
- Pesawat Tanpa Awak

APA DAN SIAPA

SUDIRMAN MR

TOKOH

ABDUL AZIZ PANE



Pemerintah Perkuat Industri Pertahanan Strategis

Pimpinan dan Segenap karyawan
Kementerian Perindustrian
Republik Indonesia
mengucapkan:

Selamat Hari Raya
Idul Fitri
1432 Hijriah

DariRedaksi

Para pembaca setia majalah KINA yang budiman, tidak terasa kini kita sudah berada di tengah tahun 2011. Banyak peristiwa di tahun 2010 yang kita lalui, baik peristiwa politik, ekonomi, sosial, budaya dan lain-lain. Tahun 2010 juga menjadi titik balik kebangkitan perekonomian nasional dan dunia pasca krisis ekonomi global tahun 2008-2009 yang dipicu oleh krisis keuangan yang melanda negara-negara maju, khususnya Amerika Serikat dan Eropa. Bahkan, sampai saat ini sejumlah bangsa di Eropa seperti Yunani dan Portugal (dan kini merembet ke Italia) masih berjuang keras mengatasi krisis finansial yang melanda negaranya.

Bersyukurlah bangsa Indonesia telah berhasil mengatasi dampak krisis ekonomi global itu dengan cukup baik. Krisis ekonomi global itu sempat mengakibatkan Indonesia mengalami penurunan ekspor secara signifikan pada tahun 2009. Hal itu terjadi karena permintaan berbagai produk di pasar global mengalami penurunan akibat krisis ekonomi tersebut. Menurunnya kinerja ekspor ketika itu sempat mengakibatkan turunnya pertumbuhan ekonomi di dalam negeri mengingat sektor-sektor ekonomi yang selama ini banyak mengandalkan pasar ekspor mengalami pukulan berat akibat menciutnya permintaan dunia.

Namun dengan berbagai upaya keras dari seluruh komponen bangsa, dampak krisis keuangan global itu dapat segera diatasi sehingga mulai tahun 2010 ekspor Indonesia sudah kembali pulih, bahkan mampu melampaui ekspor sebelum terjadinya krisis. Demikian juga pertumbuhan ekonomi di dalam negeri yang sempat menciut selama tahun 2009, kini sudah kembali pulih ke level yang lebih baik.

Krisis ekonomi nasional, regional maupun global yang telah kita lalui itu harus dijadikan sebagai pengalaman berharga bagi bangsa ini dalam mengelola dan menghadapi berbagai persoalan bangsa. Mungkin ada baiknya, berbagai langkah yang telah ditempuh pemerintah dan bangsa ini dalam menghadapi krisis ekonomi nasional, regional maupun global tetap dipertahankan, bahkan mungkin perlu lebih dipertajam.

Seperti berbagai langkah yang telah diambil pemerintah untuk mendorong daya saing berbagai sektor ekonomi nasional (industri, pertanian, jasa), penggalakkan penggunaan produksi dalam negeri, pengamanan pasar dalam negeri termasuk juga memperkuat berbagai sektor ekonomi strategis. Hal itu tidak lain dimaksudkan agar bangsa ini memiliki ketahanan ekonomi yang mantap dan agar bangsa ini tidak mudah digoyang oleh berbagai gejolak, baik gejolak nasional, regional maupun global.

Berkaitan dengan hal tersebut di atas, pada edisi perdana majalah KINA di tahun 2011 ini kami, sengaja mengangkat laporan mengenai pembenahan sektor-sektor ekonomi/industri strategis di dalam negeri sebagai salah satu upaya untuk mencapai ketahanan nasional yang mantap, baik di bidang ekonomi, pertahanan, politik, sosial dan budaya. Para pembaca yang budiman dapat menyimak laporan tersebut pada rubrik Aktualita edisi perdana ini.

Selanjutnya, pada rubrik Made in Indonesia kami juga sengaja menyajikan berbagai tulisan mengenai kemampuan bangsa ini dalam menghasilkan produk canggih dan bernilai tambah tinggi seperti mengenai PT Dirgantara Indonesia, PT PINDAD, PT PAL Indonesia, PT Boma Bisma Indra, PT Meco Inoxprima, PT Puspetindo dan lain-lain.

Yang tidak kalah menarik untuk disimak adalah pengalaman Sudirman Maman Rusdi dalam meniti karir di industri otomotif nasional hingga berhasil mengantarkan perusahaannya mencapai sukses besar di tanah air dan dia pun berhasil mencapai karir puncak sebagai Presdir PT Astra Daihatsu Motor. Simak juga sepak terjang tokoh industri versi majalah KINA kali ini, Abdul Aziz Pane dalam memperjuangkan bangkitnya industri hilir karet nasional.

Semoga semua sajian kami pada edisi perdana ini dapat menambah informasi dan memperluas wawasan para pembaca.

Selamat menyimak.

REDAKSI

Pemimpin Umum: Ansari Bukhari | **Pemimpin Redaksi:** Hartono | **Wakil Pemimpin Redaksi:** Nyoman Wirya Artha | **Redaktur Pelaksana:** Intan Maria | **Sekretaris:** Bimo | **Editor:** Djuwansyah | **Anggota Redaksi:** Krisna, Laras | **Desain:** Andi | **Fotografer:** J. Awandi | **Tata usaha:** Dedi, Sukirman S, Achyani, Suparman, Windy

Alamat Redaksi

Pusat Komunikasi Publik, Gedung Kementerian Perindustrian, Lt 6, Jl. Gatot Subroto Kav. 52-53, Jakarta
Telp: (021) 5255609, 5255509, Pes. 4074, 2174.

Daftar Isi

EDISI 01 - 2011

AKTUALITA

- 4** Pemerintah Perkuat Industri Pertahanan Strategis
- 8** Pengembangan Industri Strategis yang Dinamis

MADE IN INDONESIA

- 12** Ingin Terbang Tinggi, Kurang Proteksi
- 14** PINDAD Perlu Dukungan Penuh Pemerintah
- 18** PAL Siap Membangun Kapal Perang
- 20** BBI, Geluti Bisnis EPC
- 22** Industri Pabrikasi Peralatan Pabrik
- 24** Tanki LPG dan BBM
- 26** New Armada, Pelopor Industri Karoseri
- 28** Blok Rem Kereta Api
- 30** Peralatan Rumah Sakit
- 32** Restrukturisasi Mesin Teknologi Tinggi
- 34** Restrukturisasi Mesin Pabrik Gula
- 36** LCR dengan Bodi Anti Peluru Standar NATO
- 38** Alkom Fiscor-100



TEKNOLOGI

- 40** Quadrotor
- 42** Pesawat Tanpa Awak



LINTAS BERITA

- 44** 2011, Tahun Kebangkitan Industri Kakao dan Coklat Nasional
- 45** PT SMART Tbk Bangun Industri Hilir Sawit Rp 9 Triliun

OPINI

- 46** ACHMAD SAFIUN

APA DAN SIAPA

- 48** SUDIRMAN MR

TOKOH

- 52** ABDUL AZIS PANE



Redaksi menerima artikel, opini, surat pembaca. Setiap tulisan hendaknya diketik dengan spasi rangkap dengan panjang naskah 6000 - 8000 karakter, disertai identitas penulis. Naskah dikirim ke puskom@kemenperin.go.id

Majalah ini dapat diakses melalui www.kemenperin.go.id

Pemerintah Perkuat Industri Pertahanan Strategis



Sebagai bangsa yang besar dengan wilayah teritorial yang cukup luas dan jumlah penduduk yang cukup besar, sudah selayaknya Indonesia memiliki kemandirian dalam berbagai bidang, termasuk bidang pangan, teknologi, industri, maupun dalam peralatan pertahanan baik yang termasuk alat utama sistem pertahanan (alutsista) maupun non alutsista.

Karena itu, pemerintah terus berupaya untuk meningkatkan kapabilitas dan kredibilitas finansial perusahaan BUMN sebagai langkah awal menuju terciptanya BUMN yang kuat secara teknis maupun finansial dalam rangka mencapai kemandirian bangsa dalam berbagai bidang. Langkah inilah yang kini sedang diupayakan pemerintah terhadap lima perusahaan BUMN industri pertahanan

strategis yang dalam beberapa tahun terakhir ini mengalami masalah keuangan.

Akibat masalah keuangan tersebut perusahaan-perusahaan BUMN industri pertahanan strategis itu kini mengalami kesulitan modal kerja untuk membiayai berbagai pesanan pekerjaan dari para pelanggan mereka. Walaupun pesanan pekerjaan cukup banyak, mereka tidak dapat mengerjakannya karena keterbatasan modal kerja. Perbankan dalam negeri sendiri tidak bersedia membiayai berbagai pekerjaan BUMN strategis karena mereka menerapkan prinsip kehati-hatian (prudent) yang ketat mengingat neraca keuangan perusahaan BUMN strategis yang sedang jeblok.

Untuk mengangkat kembali kredibilitas finansial perusahaan-perusahaan industri

pertahanan strategis itu di mata dunia perbankan pemerintah merencanakan untuk melakukan restrukturisasi utang lima perusahaan industri pertahanan strategis milik negara (Badan Usaha Milik Negara/BUMN) sebesar Rp 5,1 triliun dengan mengubah utang kelima perusahaan tersebut menjadi penyertaan modal negara (PMN). Langkah strategis pemerintah terhadap perusahaan BUMN industri pertahanan strategis ini dikenal dengan mekanisme debt to equity swap. Hal itu disampaikan Menteri Perindustrian Mohamad S. Hidayat kepada pers belum lama ini.

Pola penghapusan hutang perusahaan BUMN industri pertahanan strategis ini, menurut Menperin, perlu dilakukan untuk membuat balance sheet (neraca keuangan) perusahaan-perusahaan tersebut menjadi



lebih baik dan lebih sehat sehingga kredibilitas keuangan mereka menjadi positif lagi di mata perbankan.

“Ada lima perusahaan BUMN industri pertahanan strategis, yaitu PT Dirgantara Indonesia, PT PAL Indonesia, PT PINDAD, PT Barata, dan PT Boma Bisma Indra yang hutangnya akan dihapus melalui pola debt to equity swap ini. Kelima perusahaan tersebut saat ini memiliki utang sebesar Rp 5,1 triliun,” kata Menperin.

Hidayat menambahkan proses restrukturisasi hutang kelima perusahaan BUMN industri pertahanan strategis itu kini sedang berjalan. “Kami sudah melakukan beberapa kali pertemuan antara Menteri Keuangan, Menteri Perindustrian dan Menteri BUMN untuk membahas masalah tersebut dan keputusannya mengarah ke restrukturisasi hutang dengan pola debt to equity swap,” tutur Hidayat.

Tujuan utama dari restrukturisasi hutang kelima perusahaan BUMN industri pertahanan strategis itu, lanjut Hidayat, adalah menjadikan neraca keuangan mereka kembali sehat dan bankable. “Kalau neraca keuangan mereka sudah sehat kembali maka perbankan pun akan kembali mempercayai mereka untuk mendapatkan kucuran kredit (pinjaman) lagi untuk mendukung kegiatan usaha mereka.”

Menurut Hidayat, PT Dirgantara Indonesia yang merupakan satu-satunya perusahaan industri pesawat terbang di tanah air saat ini, merupakan perusahaan BUMN strategis dengan hutang terbanyak yang akan direstrukturisasi, yaitu sebesar Rp 3,8 triliun. “Perusahaan tersebut sekarang sedang dalam



proses persetujuan untuk direstrukturisasi.”

Selain akan mengalami restrukturisasi hutang, kata Hidayat, PT Dirgantara Indonesia juga akan mendapatkan suntikan dana segar dari pemerintah sebesar Rp 300 miliar guna membiayai pembuatan prototype pesawat komersial ringan N219. Pesawat propeller bermesin ganda dengan kapasitas angkut penumpang sebanyak 19 orang itu direncanakan akan segera dapat diproduksi pada tahun 2013-2014 dengan bantuan dana pembuatan prototype dari pemerintah.

“Kementerian Perindustrian kini sedang mengajukan permohonan dana APBN kepada pemerintah melalui Bappenas dan Kementerian Keuangan sebesar Rp 300 miliar untuk membiayai proyek prototype N219 itu,” tegas Menperin.

Menperin mengatakan untuk memperkuat daya saing dan meningkatkan kemampuan industri kedirgantaraan nasional, pemerintah mengarahkan industri kedirgantaraan nasional

untuk mengembangkan pesawat yang memiliki teknologi yang matang dan memiliki kandungan lokal yang relatif tinggi. Dengan demikian, produk industri kedirgantaraan nasional akan mempunyai keunggulan berupa kemampuan untuk menjelajah seluruh Indonesia, terutama Indonesia wilayah Timur yang memiliki fasilitas bandara yang terbatas dan medan yang bergunung-gunung.

Demikian juga dengan industri perkapalan atau galangan kapal, tambah Menperin, kini memerlukan perhatian serius dari pemerintah karena merupakan industri yang memiliki keterkaitan yang sangat luas, baik ke hulu maupun ke hilirnya. Karena itu, industri perkapalan dikategorikan sebagai industri strategis dan merupakan industri masa depan yang memiliki prospek yang sangat cerah. Dewasa ini terdapat 200 perusahaan industri perkapalan atau galangan kapal yang mampu memproduksi kapal baru dan memperbaiki atau mereparasi kapal.



Menurut Menperin, industri galangan kapal mengalami perkembangan yang cukup menggembirakan dalam beberapa tahun terakhir ini. Investasi di industri galangan kapal mengalami pertumbuhan yang sangat pesat dalam beberapa tahun terakhir. Hal itu disebabkan oleh iklim investasi yang dikembangkan di Indonesia menarik minat investor asing. Investasi di industri perkapalan

semakin marak setelah diterbitkannya Instruksi Presiden (Inpres) Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional yang pada intinya merupakan kebijakan penerapan azas cabotage yang di dalamnya juga diamanatkan pengembangan industri perkapalan nasional untuk mendukung pelaksanaan pemberdayaan industri pelayaran nasional. ***



Pengembangan Industri Strategis yang Dinamis

Sudah menjadi rahasia umum bahwa **sektor industri memegang peranan yang sangat penting bagi perekonomian nasional**, terutama dalam peranannya sebagai penghela ekonomi nasional khususnya dalam mendorong pertumbuhan ekonomi.



Lebih khusus lagi, sektor industri mampu memberikan kontribusi yang sangat besar dalam menyediakan lapangan kerja bagi masyarakat dan dalam perolehan devisa negara melalui kegiatan ekspor berbagai produk hasil industri.

Dari sekian banyak cabang industri, ada sejumlah industri yang karena karakteristik industrinya memiliki fungsi yang strategis bagi bangsa dan negara Indonesia. Pengertian strategis dalam hal ini sangat dinamis sesuai dengan perkembangan lingkungan strategis yang terjadi, baik di dalam wilayah negara Republik Indonesia, regional dan internasional. Karena itu, definisi strategis itu sangat mungkin untuk diperdebatkan (debatable). Namun demikian dalam hal ini perlu ada kesepakatan bersama diantara seluruh komponen pemangku kepentingan (stakeholder) nasional dalam menentukan industri strategis bagi perekonomian nasional. Segera setelah ditentukan industri strategis maka seluruh stakeholder harus mendukung penuh upaya pengembangan industri tersebut secara habis-habisan (all out).

Budi Dharmadi, Dirjen Industri Unggulan Basis Teknologi Tinggi, Kementerian Perindustrian menilai dalam menghadapi



persaingan yang makin ketat di kancah ekonomi dunia dewasa ini, bangsa Indonesia perlu menetapkan kelompok industri yang termasuk ke dalam industri strategis secara ekonomi ini. Hal itu dimaksudkan agar terjadi satu kesatuan persepsi, visi dan misi dalam upaya mengembangkan sektor industri di tanah air.

Menurut Budi, definisi industri strategis itu sendiri masih harus dirumuskan secara tepat dan debatable, namun kriterianya antara lain mencakup industri yang berhubungan dengan hajat hidup orang banyak; industri yang paling berpengaruh dan dapat mempersatukan/mempertahankan NKRI; serta industri yang mampu mempertahankan eksistensi Indonesia di dalam kancah/percaturan ekonomi dunia sekaligus mampu menciptakan kemandirian ekonomi nasional.

"Pengertian strategis itu sangat dinamis terhadap waktu serta situasi dan kondisi perekonomian nasional, regional maupun global. Sebagai contoh, untuk kondisi perekonomian Indonesia dewasa ini dimana pendapatan perkapita nasional saat ini sebesar US\$ 3.000 per kapita per tahun maka dengan mengacu kepada kriteria di atas, beberapa industri yang dapat dikategorikan sebagai industri strategis secara ekonomis diantaranya

industri pupuk, semen, agro, transportasi, telekomunikasi, logam dasar, petrokimia dan lain-lain. Kriteria industri strategis secara ekonomis itu berlaku sampai pendapatan perkapita nasional mencapai US\$ 6.000 per kapita per tahun," kata Budi.

Status sebagai industri strategis itu pada beberapa tahun ke depan akan berubah sesuai dengan perkembangan yang terjadi pada perekonomian nasional dan perkembangan konstelasi ekonomi regional dan global. Diantaranya, jika pendapatan perkapita nasional melampaui US\$ 6.000 per kapita per tahun maka status sebagai industri strategis pun akan berubah.

"Pada dekade tahun 1970-an industri komponen produk mainan di Singapura merupakan industri yang sangat strategis, namun dewasa ini industri yang strategis bagi negara itu adalah Industri jasa dan perbankan. Demikian juga dengan Korea dimana dewasa ini industri otomotif, perkapalan, IT dan elektronika merupakan industri strategis karena survival negara itu ada di industri tersebut," kata Budi.

Bagi Indonesia sendiri yang saat ini masyarakatnya memiliki pendapatan perkapita sekitar US\$ 3.000 per tahun dimana setiap tahunnya pendapatan per kapita itu mengalami

kenaikan sekitar US\$ 400 per tahun, pada sekitar 7-8 tahun ke depan status industri strategisnya akan berubah. Karena itu, menurut Budi, pemerintah bersama seluruh pemangku kepentingan industri di tanah air perlu mempersiapkan diri menyongsong perubahan itu agar bangsa Indonesia tidak ketinggalan momentum perubahan itu.

Menurut Budi, pada 8-10 tahun ke depan industri permesinan di dalam negeri akan menjadi industri yang strategis. Karena itu, harus dipersiapkan dari sekarang agar industri tersebut menjadi mandiri. Beberapa industri mesin dimaksud antara lain industri permesinan untuk industri Tekstil dan Produk Tekstil (TPT), industri alas kaki, agro, pabrik gula, pertambangan, alat berat, galangan kapal di atas 50.000 DWT, kapal CNG/LNG carrier, peralatan telepon selular, logam dasar, instalasi petrokimia, mesin peralatan pengolahan pasca panen dan lain-lain.

“Pada saatnya nanti ketika kita ingin mendorong industri permesinan maka kita akan membutuhkan industri mesin perkakas. Sebab, industri mesin perkakas merupakan jalan untuk menuju kemandirian barang modal. Mesin perkakas adalah mesin yang digunakan untuk membuat mesin untuk industri, yaitu mesin untuk menekuk, membengkok, memotong dan melubangi. Di Indonesia saat ini baru ada sekitar lima perusahaan yang memproduksi mesin perkakas. Karena itu, untuk mengantisipasi hal itu, Kementerian Perindustrian akan menciptakan embrio Pusat Pengembangan Mesin Perkakas karena pada 8-10 tahun ke



“Pada saatnya nanti ketika kita ingin mendorong industri permesinan maka kita akan membutuhkan industri mesin perkakas. Sebab, industri mesin perkakas merupakan jalan untuk menuju kemandirian barang modal.



depan kita akan membutuhkan itu,” kata Budi.

Masih dalam rangka mempersiapkan industri ke depan, kata Budi, pemerintah c.q. Kementerian Perindustrian kini sedang melakukan pendalaman infrastruktur industri di dalam negeri. Pendalaman infrastruktur industri itu tidak lain adalah upaya untuk mempersiapkan industri strategis nasional di masa depan.

Menurut Budi, apabila dalam perkembangannya sebuah industri sudah berubah status strategisnya, maka bukan berarti industri yang sebelumnya dianggap strategis itu harus ditinggalkan. Industri tersebut tetap harus digarap dengan baik, namun industri tersebut sudah tidak strategis lagi bagi perekonomian nasional.

Sebagai contoh, ekspor produk elektornika konsumsi nasional saat ini telah mencapai

melibatkan tenaga kerja dan networking. Karena itu, kegiatan industri dan perdagangan harus sejalan dengan mengikuti keputusan yang strategis,” jelas Budi.

Budi menilai keputusan yang strategis serta grand design yang tepat merupakan dua kunci pengembangan industri strategis di masa depan. Sebab, pengembangan industri strategis tidak bisa dilakukan tanpa perencanaan yang matang sehingga harus dilakukan secara by design. Pemerintah dapat melakukannya dengan menerbitkan regulasi yang tepat dan regulasi itu dalam penerapannya harus didukung penuh oleh seluruh stakeholder.

Dalam rangka menyongsong pengembangan industri strategis itulah pemerintah bersama seluruh stakeholder industri nasional beberapa kali mengadakan urun rembuk guna mempersiapkan arah pengembangan industri



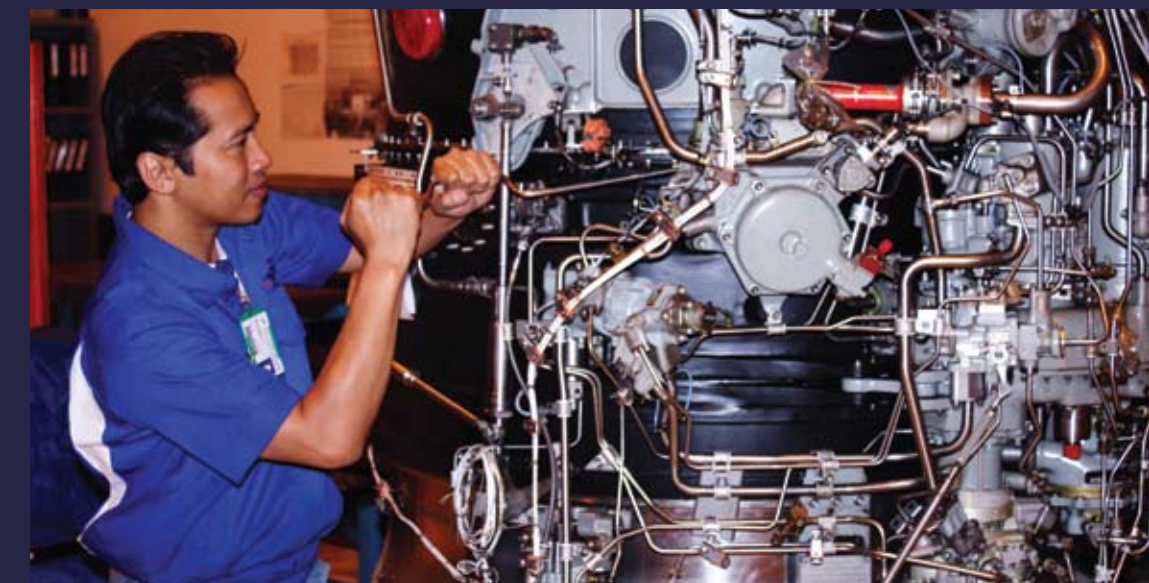
US\$ 7,4 miliar, sedangkan konsumsi produk elektronika konsumsi di dalam negeri hanya sekitar US\$ 3 miliar. Jadi, Indonesia saat ini merupakan negara net eksportir untuk produk elektronika konsumsi. Namun demikian industri elektronika saat ini tidak dianggap sebagai industri strategis dengan mengacu pada sejumlah kriteria di atas.

Menurut Budi, beberapa faktor yang mempengaruhi industri strategis adalah penguasaan teknologi dan political will yang lebih kuat dan lebih ekstra dari seluruh stakeholder. Teknologi menyangkut human ware (SDM), technoware (peralatan), infoware (perangkat lunak), dan organoware (manajemen teknologi). Sebab, yang membuat suatu produk memiliki nilai tambah tinggi di pasar sebetulnya adalah embedded technology atau kandungan teknologi dalam produk tersebut.

“Industri itu pada umumnya merupakan kegiatan jangka panjang, sedangkan kegiatan perdagangan itu umumnya merupakan kegiatan jangka pendek. Dalam hal ini industri

strategis ke depan. Kementerian Perindustrian sendiri telah mencoba meletakkan dasar pengembangan industri nasional ke depan dengan menyusun Kebijakan Industri Nasional

(KIN) yang diharapkan dapat menjadi panduan atau peta jalan (road map) dalam pengembangan industri di dalam negeri. ***



PT Dirgantara Indonesia

Berkembangnya PT Dirgantara Indonesia memiliki nilai strategis nasional sebagai bangsa kepulauan. Sayangnya, regulasi yang membolehkan pembelian pesawat bekas membuat PTDI daya saingnya rendah.

Tidak adanya proteksi dan beban utang yang tinggi membuat kinerja keuangan perusahaan terus sakit. Padahal, keberadaan industri alat utama sistem senjata (alutsista) harusnya menjadi salah prioritas untuk dikembangkan oleh pemerintah. Bukti tidak adanya proteksi dari pemerintah adalah diperbolehkannya pembelian pesawat bekas. "Kebijakan dibolehkannya membeli pesawat bekas itu dimulai tahun 2000. Jelas itu bagi industri nasional banyak merugikan. Idealnya pemerintah berpihak. Karena kita dipercaya oleh pihak luar negeri, sementara kebijakan di dalam negerinya sangat tidak terintegrasi," tegas Direktur Aerostructure PT Dirgantara Indonesia Andi Alisjahbana kepada Majalah KINA akhir pekan kemarin.

Bukti dipercayanya PTDI oleh pihak luar negeri adalah banyaknya pesanan dari berbagai perusahaan yang bergerak di industri pesawat terbang seperti Airbus, berperan sebagai subkontrak program yaitu untuk jenis A330, A340 dan A380. Boeing juga mensubkontrakkan untuk beberapa bagian dari pesawat yang diproduksinya kepada PTDI yaitu untuk Boeing 757. Demikian juga dengan Mitsubishi Heavy Industri yang mensubkontrakkan beberapa bagian dari produk yang dibuatnya. "Beberapa waktu lalu, kami pun menyerahkan komponen Tailboom MK II helikopter EC 225/725 kepada Eurocopter, perusahaan gabungan dari Aerospatiale Perancis dan Daimler Chrysler Aerospace AG Jerman," jelas Andi.

Menurut Andi, komponen airframe Helikopter mutakhir EC 725 (versi militer) dan EC 225 (versi sipil) itu merupakan realisasi kerjasama yang ditandatangani oleh PTDI dengan Eurocopter pada tahun 2008 lalu. "Ini bukti nyata kami dipercaya pihak luar negeri. Kami dinilai mampu memproduksi komponen helikopter mutakhir. Pesannya 125 unit komponen airframe (tailboom dan fuselage) sampai 2020 nanti. Jadi jika ditanyakan, apakah kami mampu menjadi global supplier untuk komponen pesawat terbang, tentu saja kami mampu," tegasnya.

Sebagai informasi, kerjasama dengan Eurocopter adalah lanjutan kerjasama yang telah dirintis sejak tahun 1978. Ketika itu, PTDI merakit helikopter NSA-330 Puma, kemudian



dilanjutkan dengan membuat airframe NAS-332 Super Puma yang dikerjakan PTDI sejak 1981.

Di sisi lain, tidak terintegrasinya kebijakan pengembangan industri alutsista terlihat dari kebijakan yang tidak protektif dan suku bunga perbankan yang tinggi. Bunga kredit modal kerja yang di atas dua digit membuat industri alutsista harus rendah daya saingnya. "Bandingkan dengan China, mereka bisa memberikan bunga kredit yang kecil kepada industrinya, antara 3 bahkan 2 persen. Kita bisa belasan persen bunga kreditnya. Inginnya sih ada subsidi bunga dari pemerintah," tegasnya.

Padahal menurut Andi, sistem pengembangan industri alutsista harusnya terintegrasi satu sama lain. Dari mulai kebijakan fiskal, pembiayaan dan dukungan pembelannya. Karena industri alutsista pembeli terbesarnya adalah pemerintah. "Setiap negara memproteksi dan mendukung industri alutsistanya. Jadi keberpihakan adalah penting agar industri alutsista bisa berkembang," tegasnya.

Di sisi lain, lanjut Andi, keberpihakan kepada industri alutsista adalah warisan dari pendiri bangsa ini yang sangat ingin punya industri strategis yang kuat. "Ini soal keinginan bangsa, spirit awal para pendiri bangsa ini. Jadi memiliki nilai strategis nasional, apalagi melihat kondisi Indonesia yang merupakan negara kepulauan," tandasnya.

Transformasi Bisnis

Kondisi keuangan PTDI masih merah. Karena itu, menurut Andi, pihaknya terus berjuang agar utang perusahaan yang hingga kini berjumlah Rp 3,9 triliun dikonversi menjadi Penyertaan Modal Negara (PMN). Perseroan berharap konversi tersebut bisa menyehatkan kondisi perseroan yang masih sakit. "Kami berharap utang tersebut bisa di PMN-kan walaupun tidak dalam bentuk cash. Ini akan memudahkan kami untuk bergerak dan mendapatkan kontrak-kontrak baru," katanya.

Utang tersebut, bukan semuanya dibayar ke pemerintah, namun juga pinjaman perbankan dan PT Pengelola Aset (PPA), serta denda keterlambatan pengiriman dan pajak. Dengan adanya konversi utang tersebut, maka debt to equity ratio (rasio ekuitas) akan membaik dan perusahaan pelat merah itu bisa mencari utang guna melaksanakan berbagai proyeknya. "Yang paling sederhana kalau kita bisa mengembangkan CN-235 next generation ada potensi jangka pendek seperti di TNI-AU dan TNI-AL. Emir Qatar juga telah memutuskan untuk membeli enam unit CN-235, begitu juga dengan korsel mereka membutuhkan 8 unit pesawat," katanya.

Hingga saat ini PTDI telah memproduksi delapan pesawat terbang per tahun. Namun, tingkat produksi sebesar itu masih belum bisa meraup untung akibat kondisi utangnya yang terlalu besar tadi. "Kita memang memiliki kesempatan untuk melakukan recovery, tetapi karena kesulitan cashflow kami mengurangi kontrak yang kami peroleh. Kami pernah laba di tahun 2006, kemudian merugi kembali," ujarnya.

Selain mencoba memperjuangkan agar utangnya berubah menjadi PMN, PTDI juga berupaya meningkatkan penjualan produknya, utamanya untuk pasar di dalam negeri. Meski dihadapkan pada tantangan diperbolehkannya pembelian pesawat bekas. Andi mengaku, PTDI terus masuk ke pesawat sipil karena melihat tingginya kenaikan jumlah penumpang di sektor transportasi udara yang mencapai 24 persen per tahunnya.

Salah satunya, PTDI akan membuat pesawat Nusantara-219 (N-219). Pesawat komersial ini disiapkan sebagai pesawat paling murah di kelasnya, karena 70 persen komponen pesawat buatan lokal. Hanya mesin saja yang didatangkan dari luar. Nantinya N-219 akan menjadi pesawat buatan Indonesia kedua setelah N-250. "Kemungkinan kita akan gunakan mesin dari Kanada, sedang aviasi dari Amerika dan Eropa," kata Andi.

Menurutnya, pengembangan N219 perlu waktu tiga tahun. Saat ini prosesnya akan menginjak tahun pertama. Rencananya, kata Andi, 2014 nanti dua prototype N-219 sudah siap diujicobakan terbang. Sedangkan gambar desain pesawatnya sudah ada. "Sekarang kita sedang mendesain dan menyiapkan prototypenya, baru tahap pre-eliminery design," jelas Andi.

N-219 memiliki kapasitas 19 penumpang. Mesin pesawat memakai dua kapasitas 850 Shaft Horse Power (HP). "30 persen pesawat, yakni mesin dan aviasi, kita datangkan dari luar. Pesawatnya kami rancang sesuai standar FAA/EASA. Indonesia dan Afrika akan butuh mengingat kondisi geografisnya membutuhkan pesawat yang berbadan sedang," kata Andi.

Andi enggan menyebutkan harga proyek N 219. Sebagai perbandingan, nantinya N-219 akan bersaing dengan pesawat sejenis seperti Harbin Y-12 buatan Cina yang harganya sekira USD 4,5 juta. "Pengembangan N 219 ini kita memang terkendala dan. Kita perlu dukungan pemerintah dan swasta," harap Andi.

Di luar itu, pihaknya juga terus mengembangkan bisnis komponen dengan memperkuat kapasitas komponen pesawat mengingat permintaannya sangat tinggi. "Termasuk dalam hal jasa maintenance, kami menyediakan dan menjadi salah satu sumber pendapatan perusahaan," katanya.

Di luar bisnis industri pesawat, Andi mengungkapkan jika pihaknya juga mengembangkan industri terkait, seperti alat turbin dan propulsi bahkan untuk pekerjaan software simulator di perbankan atau pemerintah. "Itu dikerjakan anak perusahaan kami," katanya.

Tentunya, apapun yang dilakukan PTDI, tetap saja kata kuncinya keberpihakan dari pemerintah untuk memproteksi dan menaikkan daya saing industri alutsista dengan berbagai kebijakan yang mendukung. ***

informasi »

PT DIRGANTARA INDONESIA
Jl. Pajajaran no. 154 Bandung 40174, Indonesia
Telp. 022- 605 4168 Fax. 022- 605 4185
E.mail: pub-rel@indonesian-aerospace.com
Web.: www.indonesian-aerospace.com

Ingin Terbang Tinggi, Kurang Proteksi



Siap Penuhi Kebutuhan Peralatan Militer Nasional

Pindad Perlu Dukungan Penuh Pemerintah



Kemampuan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) strategis sudah cukup memadai. Namun untuk mendorong agar industri alutsista nasional lebih berkembang lagi, harus ada kebijakan yang berpihak dari pemerintah. SALAH satu industri alat utama sistem persenjataan (alutsista) itu adalah PT Pindad (Persero).



Produknya pun sudah sangat dikenal dunia, utamanya senapan serbu SS2 yang diakui sebagai salah satu senjata serbu terbaik dunia. Oleh Pindad, SS2 telah diproduksi menjadi beberapa versi, SS2-V1, SS2-V2 dan SS2-V4. SS2 adalah senapan serbu generasi baru kaliber 5,56 x 45 mm dengan laras kisar 7. SS2 cukup ringan, handal dan memiliki akurasi tinggi, dengan menggunakan popor lipat sehingga fleksibel untuk digunakan sesuai kebutuhan.

SS2 pun dapat menggunakan mechanical maupun optical sight. Bahkan dapat pula dilengkapi dengan berbagai asesoris seperti silencer, sangkur, berbagai tipe pelontar granat dan yang lainnya.

Deputi Direktur Bidang Litbang PT Pindad Triono Prihutomo menyatakan, saat ini diproduksi sekitar 10 ribu unit SS2 dalam satu tahunnya. "Kapasitas produksi kita mencapai 10

Pengembangan produk untuk industri yang bersifat komersial dilakukan karena masih adanya sisa kapasitas yang harus dioptimalkan. PT Pindad, kompetensi dasarnya di bidang produk kebutuhan militer.

Keunggulan Operasional

Untuk menjadi industri alutsista kebanggaan bangsa, manajemen PT Pindad terus berbenah. Pada tahun 2011 ini, ada tiga fokus kerja yang akan dilakukan. Pertama, membenahi kualitas sumber daya manusia sebagai faktor utama kinerja perusahaan. Selain melakukan pembenahan pegawai, dilakukan rekrutmen tenaga baru dan melakukan pendidikan lanjutan untuk pegawai potensial. "Sudah lama kita tidak melakukan rekrutmen pegawai baru. Ini perlu

untuk kesinambungan organisasi perusahaan," tandas Triono.

Selain membenahi sumber daya manusianya, manajemen juga bergerak untuk membenahi mesin produksi yang sudah lumayan tua. Dengan kondisi mesin produksi yang ada, optimalisasi produksi menjadi sulit. Karena kapasitas optimalnya telah turun. Karena itu manajemen PT Pindad berupaya merehabilitasi mesin. Maklumlah, mesin itu telah beroperasi sejak tahun 1986. "Setidaknya dibutuhkan dana Rp 363,5 miliar untuk merehabilitasi mesin produksi," tegas Triono Prio.

Tentu saja keinginan itu bukan tanpa alasan. Dalam rangka menggenjot produksi dan meningkatkan kinerja, optimalisasi mesin produksi adalah harga mati.

ribu unit per tahun, dengan berbagai versinya," tegas Triono kepada Karya Indonesia di Bandung, pekan lalu.

Bahkan, direncanakan akan dikembangkan kendaraan tank tempur ringan, untuk memenuhi kebutuhan TNI Angkatan Darat. Panzer Anoa 6 x 6 pun sedang dikerjakan bekerjasama dengan Doosan DST Korea Selatan.

Selain itu, Pindad pun memproduksi mortir, pistol, revolver, riot control, bom, amunisi dengan berbagai kaliber, granat, dan berbagai peralatan militer lainnya. Selain peralatan militer, Pindad pun memproduksi peralatan untuk industri yang bersifat komersial.





Dorong Kemandirian Alutsista Nasional PAL Siap Membangun Kapal Perang



Industri strategis di dalam negeri telah berhasil membuktikan kemampuannya dalam memenuhi kebutuhan alat utama sistem pertahanan (alutsista) nasional dengan dirampungkannya pembangunan dua unit kapal perang tipe Landing Platform Dock (LPD) oleh PT PAL Indonesia Surabaya, sebuah perusahaan galangan kapal nasional kebanggaan bangsa Indonesia.

Kapal perang jenis ini mampu mengangkut personil pasukan dalam jumlah besar berikut kendaraan tempur seperti tank dan panser serta truk pengangkut pasukan. Biasanya kapal perang jenis ini digunakan untuk mendukung mobilisasi pasukan dan kendaraan tempur ke medan pertempuran.

Dua unit kapal perang tipe LPD dengan dimensi panjang sekitar 122 meter itu merupakan pesanan dari Kementerian Pertahanan (Kemhan) Republik Indonesia yang pengoperasiannya diserahkan kepada TNI Angkatan Laut. Satu unit LPD 125 M telah diserahkan PT PAL kepada Kemenhan pada bulan Nopember 2010 lalu dan satu unit lagi diserahkan pada bulan Maret 2011 lalu.

Sekretaris Perusahaan (Sekper) PT PAL Budiharta mengatakan kedua unit kapal perang LPD 125 M itu oleh pemesannya, yaitu Kementerian Pertahanan Republik Indonesia diberikan nama KRI Banjarmasin yang diserahkan lebih dulu pada bulan Nopember 2010 dan KRI Banda Aceh yang serahterimanya dilakukan pada bulan Maret 2011 lalu.

Kapal perang tipe LPD 125 M produksi PT PAL ini memiliki beberapa keunggulan yang tidak dimiliki kapal sejenis buatan negara lain atau galangan kapal lain di dunia. Keunggulan tersebut antara lain desain kapal yang 100% hasil karya anak bangsa dan disesuaikan dengan kondisi medan Indonesia serta dirancang khusus untuk memenuhi kebutuhan TNI Angkatan Laut. Demikian juga dengan kemampuan teknis kapal dalam melakukan manuver yang tidak kalah dengan kemampuan kapal sejenis buatan luar negeri.

Dalam sistem persenjataan kapal, PT PAL juga melakukan sejumlah inovasi antara lain dengan mengkombinasikan berbagai sistem persenjataan handal yang ada di dunia perkapalan dengan sistem persenjataan hasil karya cipta para ahli persenjataan di dalam negeri. Inovasi tersebut seringkali membuat pihak lawan dibuat terkejut karena kesulitan dalam menaksir kemampuan persenjataan kapal perang nasional itu.

Kapal perang tipe LPD 125 M memiliki panjang total sekitar 122 meter, panjang antar garis tegak sekitar 109,20 meter, lebar kapal sekitar 22 meter, kedalaman dek tank 6,7 meter, kedalaman dek truk 11,3 meter, dan displacement maksimum sekitar 7.300 ton. Dengan kemampuan melaju pada kecepatan maksimum sekitar 15 knot, kapal mampu



berlayar non stop selama 30 hari dengan daya jelajah (berdasarkan pada kecepatan jelajah) sejauh 8.600 mil, sedangkan daya jelajah berdasarkan kecepatan operasi sekitar 10.000 mil.

Selain kapal perang LPD 125 M, PT PAL kini juga sedang mempersiapkan proyek pembuatan kapal Perusak Kawal Rudal (PKR) pesanan Kementerian Pertahanan RI sebanyak dua unit dalam waktu empat tahun. Kapal PKR 105 M ini rencananya akan diproduksi di PT PAL mulai tahun 2011 atas kerjasama dengan Damen Schelde dari Belanda. Sebelumnya Kementerian Pertahanan RI telah melakukan pembelian dua unit kapal tipe PKR ini dari Damen Schelde.

Kemampuan PT PAL untuk membangun kapal perang sebetulnya sudah tidak perlu diragukan lagi mengingat pengalaman panjang perusahaan tersebut dalam membangun berbagai jenis kapal, termasuk kapal perang, kapal niaga, maupun kapal penumpang.

Dalam pembangunan kapal perang, PT PAL bukan pertama kalinya mendapatkan pesanan untuk membangun kapal perang, khususnya dari Kementerian Pertahanan/TNI Angkatan Laut. Sebelumnya PT PAL telah berhasil membangun 12 unit Fast Patrol Boat 57M untuk Kementerian Pertahanan RI. Kapal dengan panjang total 58,10 meter itu memiliki lebar 7,62 meter, Depth 4,75 meter, Draught 2,95 meter, Displacement (Full Load) 445 ton, Displacement (Half Load) 378 ton, kecepatan rata-rata 27 knot (maksimum 29,6 knot), kemampuan jelajah pada kecepatan 27 knot 2.200 mil, sedangkan kemampuan jelajah pada kecepatan 15 knot bisa sampai 6.000 mil.

PT PAL juga pernah membuat Fast Patrol Boat 28 M sebanyak dua unit atas pesanan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, Kementerian Keuangan. Kapal patroli cepat yang dibuat dari bahan aluminium ini memiliki panjang total

28,16 meter, lebar 6,60 meter, Depth 3,90 meter, Draught 1,35 meter, Displacement full load 89,0 ton, Displacement half load 79,50 ton, kecepatan maksimum 40 knot. Kapal patroli cepat yang dapat mengangkut 7 orang personil itu memiliki kemampuan jelajah pada kecepatan 35 knot sampai 500 nautical miles.

Sementara itu, dalam pembangunan kapal niaga dan kapal penumpang PT PAL memiliki sederet pengalaman yang sangat membanggakan, mulai dari kapal berukuran kecil sampai kapal berukuran raksasa. Beberapa jenis kapal niaga dan kapal penumpang yang pernah dibangun PT PAL antara lain Chemical Tanker dengan bobot mati 6.500 DWT, Chemical Tanker 24.000 DWT, Cargo Vessel 18.500 DWT, Anchor Handling Tug Supply 5400 HP (pesanan PT Pertamina), Tanker 17.500 LTDW, Tanker 30.000 LTDW (pesanan PT Pertamina), Open Hatch Bulk Carrier 43.200 DWT, Star 50 (50.000 DWT pesanan Jerman dan Turki), Roro Ferry 300 Pax (kapal ferry roll on roll off atas pesanan pemerintah Timor Leste dengan kapasitas 300 penumpang), dan Passenger Ship Pax 500 (kapal penumpang berkapasitas 500 orang di luar 43 orang awak kapal).

Kemampuan galangan kapal nasional dalam membangun berbagai jenis kapal tersebut perlu menjadi perhatian para pengambil keputusan di tanah air, baik di kalangan pelaku usaha maupun di kalangan pemerintah, agar mereka dapat memanfaatkan kemampuan tersebut bagi sebesar-besarnya kepentingan ekonomi nasional. ***

informasi »

PT PAL INDONESIA

Ujung Surabaya, PO BOX 1134
Telp. +62-31-3292275 (hunting)
Fax. +62-31-3292530
Web.: www.pal.co.id



Boma Bisma Indra

Geluti Bisnis EPC



Pengalaman panjang selama ratusan tahun dalam industri manufaktur permesinan dan pabrikasi peralatan industri yang digelar sejak abad ke-19 telah membuat PT Boma Bisma Indra (Persero) begitu matang dalam menghadapi perkembangan pasar. Perusahaan milik negara yang dulu dikelompokkan sebagai BUMN strategis itu kini siap menjawab tantangan teknologi maupun tantangan pasar dalam menjalankan bidang usaha yang relatif baru digarapnya, yaitu usaha pengerjaan proyek perkerayaan, pengadaan dan konstruksi atau lebih populer dikenal dengan istilah engineering, procurement and construction (EPC).

Bidang usaha yang relatif baru digelar ini kini menjadi bidang usaha strategis yang sangat menjanjikan bagi masa depan perusahaan, khususnya dalam rangka meningkatkan kinerja keuangan PT BBI pasca krisis keuangan perusahaan yang terjadi menjelang dekade tahun 2000-an. Bidang usaha baru ini juga menjadi salah satu jalan keluar dari masalah keuangan dalam kerangka pelaksanaan restrukturisasi perusahaan.

Tanpa meninggalkan bisnis inti foundry & machining serta industrial & equipment yang sudah digelar selama ratusan tahun lamanya, bidang usaha EPC PT BBI yang telah digelar dalam kurun waktu 10 tahun terakhir ini dalam waktu relatif singkat mampu mulai banyak berbicara di tanah air. Sejumlah proyek EPC untuk pembangunan pembangkit listrik dan pabrik kelapa sawit pun telah dikerjakannya di sejumlah daerah.

Selain proyek pembangunan pembangkit listrik (combined cycle power plant) di Belawan, Sumatera Utara dengan kapasitas pembangkitan 400 MW, PT BBI juga telah berhasil menyelesaikan pembangunan sejumlah pabrik kelapa sawit (PKS) atau pabrik CPO (CPO mill). Beberapa PKS yang sudah rampung dibangun PT BBI antara lain PKS milik PT Bima Palma Nugraha di Sangata, Kalimantan Timur dengan kapasitas pengolahan tandan buah segar (TBS) sebesar 30 ton per jam yang dapat ditingkatkan sampai 60 ton per jam.

Beberapa tahun sebelumnya, PT BBI juga telah berhasil merampungkan pembangunan PKS milik PT Astra Agro Lestari di Pangkalanbun, Kalimantan Tengah dengan kapasitas pengolahan TBS sebesar 80 ton per jam dan PKS milik PT Kurnia Luwuk Sejati di Sulawesi Tengah dengan kapasitas pengolahan TBS 30 ton per jam yang dapat ditingkatkan menjadi 60 ton per jam.

"Ke depan kami akan lebih banyak lagi mengerjakan proyek-proyek EPC yang lebih besar



sebagai main contractor (kontraktor utama). Di industri pengolahan kelapa sawit kami akan mengarah ke pengerjaan kontrak EPC untuk industri sawit yang lebih hilir sejalan dengan program pemerintah untuk lebih mendorong pengembangan industri hilir sawit. Setelah proyek pembangunan PKS, dalam waktu dekat ini kami juga akan mulai ekspansi ke proyek pengolahan kernel sawit," kata Muhammad Mudhiq, General Manager PT BBI kepada Kina di Surabaya belum lama ini.

Masih dalam industri pengolahan produk pertanian, PT BBI sampai saat ini tetap memproduksi Mill Roll yang merupakan komponen utama pabrik gula dalam pengolahan tebu menjadi gula. Mill Roll merupakan peralatan utama yang digunakan untuk memeras tebu menjadi nira tebu yang selanjutnya digunakan sebagai bahan baku dalam proses pembuatan gula.

Menurut Muhammad Mudhiq, PT BBI sudah berpengalaman selama ratusan tahun dalam memproduksi Mill Roll untuk pabrik gula. Selain memproduksi Mill Roll baru, PT BBI juga melayani jasa perbaikan Mill Roll milik perusahaan pabrik gula di seluruh Indonesia. Beberapa perusahaan pabrik gula biasanya memperbaiki Mill Roll yang masih bisa dipakai untuk pabrik gulanya menjelang musim giling tebu berlangsung. Jika Mill Roll tersebut sudah tidak bisa diperbaiki lagi, perusahaan pabrik gula biasanya memesan pembuatan Mill Roll baru kepada PT BBI.

Saat ini di Indonesia hanya ada dua perusahaan yang memproduksi Mill Roll, yaitu PT BBI dan PT Barata (persero) yang keduanya

merupakan perusahaan milik negara. Biasanya perusahaan pabrik gula di Indonesia memesan pembuatan Mill Roll kepada kedua perusahaan tersebut.

"Saat ini kebutuhan Mill Roll di Indonesia mencapai 130 unit per tahun. Biasanya pesanan pembuatan Mill Roll terbesar terjadi antara bulan Januari sampai April, yaitu ketika pabrik gula sedang tidak melakukan giling tebu. Pada tahun 2011 ini PT BBI mendapat pesanan pembuatan Mill Roll sebanyak 80 unit yang 70 unit diantaranya sudah berhasil diselesaikan sampai awal Maret 2011," kata Muhammad Mudhiq.

Muhammad Mudhiq mengatakan kapasitas pembuatan Mill Roll PT BBI sebetulnya mencapai 130 unit per tahun, namun sejauh ini pesanan yang masuk ke PT BBI baru sekitar 80-90 unit. Volume pesanan pembuatan Mill Roll seharusnya mengalami peningkatan sejalan dengan program pemerintah untuk mendorong pembangunan pabrik gula baru dan revitalisasi pabrik gula yang sudah ada untuk mendukung pelaksanaan program swasembada gula tahun 2014. "Mudah-mudahan pada tahun depan pesanan pembuatan Mill Roll bisa meningkat menjadi 100 unit," tuturnya. ***

informasi »

PT BOMA BISMA INDRA

Jl. KH Mas Mansyur 229 Surabaya 60162
Telp. +62-31-3530513, 3530514,
Fax. +62-31-3531686,
website: <http://www.ptbbi.co.id>.

Industri Pabrikasi Peralatan Pabrik

Tidak banyak perusahaan industri di Indonesia yang memiliki kemampuan melakukan rekayasa, perancangan dan pembuatan peralatan pabrik dan peralatan proses dengan kualitas tinggi dan berpresisi tinggi hingga dipercaya banyak perusahaan bereputasi internasional untuk mengerjakan berbagai jenis peralatan pabrik yang sangat sensitif dan kritis bagi kegiatan operasional sebuah industri.

Adalah PT Puspertino, perusahaan yang berbasis di Gresik, Jawa Timur, salah satu dari sedikit perusahaan itu di Indonesia. PT Puspertino kini banyak mendapat kepercayaan dari kalangan perusahaan internasional dalam mengerjakan perancangan, perakasaan hingga pembuatan berbagai jenis peralatan pabrik yang sensitif dan kritis itu.

Beberapa jenis produk peralatan pabrik dan peralatan proses yang selama ini banyak

dikerjakan PT Puspertino diantaranya Heat Transfer Equipment (shell and tube heat exchanger, condenser, evaporator, waste heat boiler, steam drum, fin-tube exchanger), Bejana Tekan/ Pressure Vessels/Process Equipment (distillation and absorption column, reactors, autoclave, separator, filter, stripper, agitator, polymerization vessels, jacketed reactor vessels, cryogenic vessels, vacuum vessels),

Peralatan Penyimpanan/Storage Equipment (bulk LPG storage bullets, oil/gas storage tank, air receiver, storage and silos, tank for storage of acid and other chemicals), Peralatan Khusus (reformer, EDC cracker, hydro cracker, rotary and fluidized bed dryer, cyclone, scrubber, turbine casing, penstock, rotary kiln, calciner, digester, fermentator dan lain-lain).

Semua produk peralatan pabrik PT Puspertino dibuat dengan mengikuti standar yang berlaku secara internasional seperti Japan Industrial Standard (JIS), API, ASME (the American Society of Mechanical Engineers), ANSI dan lain-lain. Semua standar itu dapat dipenuhi, tinggal perusahaan pemesan mau menggunakan standar yang mana.

Produk peralatan pabrik yang umumnya memiliki tingkat kandungan lokal antara 85%-90% itu kini banyak digunakan oleh berbagai industri mulai dari industri petrokimia, industri pupuk, industri minyak dan gas bumi dan industri terkait, industri kimia, fasilitas pengilangan, pembangkit listrik, industri semen, industri baja, industri pulp dan kertas, industri gula, industri makanan dan farmasi, dan industri pertambangan.

Presiden Direktur PT Puspertino, Ridjaluddin Tamar mengatakan dengan kemampuan dan pengalamannya yang sudah teruji di laboratorium maupun di lapangan, PT Puspertino kini menjadi satu-satunya perusahaan di Indonesia yang direkomendasikan oleh Total Indonesia, sebuah perusahaan eksplorasi dan eksploitasi minyak dan gas bumi asal Prancis, untuk pembuatan storage/heat exchanger berbasis British standard.

"Keunggulan produk kami dibandingkan dengan produk sejenis lainnya adalah karena kami sangat mengutamakan kualitas produk dan ketepatan waktu delivery. Kami sangat ketat dalam menjaga kualitas produk dan layanan kami, mulai dari pembuatan desain, pemilihan material bermutu tinggi untuk konstruksi produk, proses pengerjaan oleh SDM yang handal dan trampil dengan menggunakan mesin dan peralatan yang canggih, hingga pengendalian mutu yang ketat," kata Ridjaluddin.

Dengan modal keunggulan itu maka tidak mengherankan apabila pesanan pembuatan peralatan pabrik kepada PT Puspertino pun terus mengalir, tidak hanya dari dalam negeri tetapi juga dari luar negeri. Banyak sudah produk peralatan pabrik dan peralatan proses buatan PT Puspertino yang telah diekspor ke berbagai negara di dunia diantaranya ke Afrika Selatan, Mauritius, Singapura, Qatar, Australia, Jepang, Thailand, Amerika Serikat dan lain-lain.

Menurut Ridjaluddin, perusahaan kini mempekerjakan 500 orang tenaga kerja yang terdiri dari 300 orang karyawan tetap dan 200

orang buruh lepas yang seluruhnya merupakan tenaga kerja Indonesia, kecuali satu orang konsultan berkebangsaan India. Namun demikian jumlah tenaga buruh lepas ini sewaktu-waktu dapat ditambah apabila perusahaan sedang mendapatkan pesanan pembuatan peralatan pabrik dalam jumlah besar.

PT Puspertino berdiri sejak tahun 1990 dengan modal awal sebesar US\$ 31,4 juta. Perusahaan turut terlibat di dalam pembangunan pabrik pupuk milik PT Petrokimia Gresik pada tahun 1992 dengan memasok sejumlah komponen dan peralatan pabrik. Dalam perjalanannya PT Puspertino kemudian terpesok ke dalam lilitan hutang yang cukup besar kepada kreditur hingga akhirnya terpaksa harus menjadi pasien Badan Penyehatan Perbankan Nasional (BPPN). Ridjaluddin melalui PT Central Trust Indonesia mengambilalih kepemilikan saham mayoritas PT Puspertino dari BPPN pada tahun 2003 dengan menanggung hutang ketika itu sebesar Rp 325 miliar.

Setelah beralih kepemilikan saham dan perubahan manajemen, PT Puspertino masih sempat mengalami kerugian sampai tahun 2004 karena masih dalam masa transisi dan konsolidasi bisnis. Namun mulai tahun 2005 sampai dengan tahun 2009 perusahaan berhasil meraih keuntungan dengan rata-rata omset mencapai Rp 100 miliar per tahun. Walaupun pada tahun 2010 perusahaan sempat mengalami kerugian sebagai dampak krisis ekonomi pada tahun 2008-2009, namun pada tahun 2011 ini Ridjaluddin optimistis perusahaannya dapat kembali meraih keuntungan sejalan dengan meningkatnya kembali pesanan dari dalam dan luar negeri menyusul pulihnya perekonomian dunia. ***



informasi »

PT PUSPERTINDO

Jl. Jend. A. Yani PO BOX 176, Gresik 61101 Jawa Timur,
Telp. (031) 3982111, Fax. (031) 3982105,
website: <http://www.puspertino.com>,
e-mail: sec@puspertino.com.



Tanki LPG dan BBM Berkualitas Tinggi

Tidak banyak perusahaan yang secara konsisten membangun industri manufakturnya merangkak dari bawah hingga akhirnya berhasil menjadi perusahaan terkemuka dan memimpin pasar di bidang usaha yang digelutinya. Lebih-lebih bidang usaha dimaksud memiliki karakteristik yang unik dan penuh tantangan teknologi dan inovasi karena makin tingginya tuntutan pasar akan inovasi dan teknologi serta presisi tinggi.

Itulah gambaran singkat mengenai apa yang terjadi pada PT Meco Inoxprima yang didirikan pada tahun 1977 oleh Subjahta Widjaja, seorang pengusaha brilian dan pekerja keras

dari Surabaya, Jawa Timur. Lulusan Teknik Mesin dari salah satu perguruan tinggi terkemuka di Jerman itu pada tahun 1965 lebih memilih untuk 'pulang kampung' dan membangun tanah airnya. Setelah sempat bekerja membantu usaha ayahnya selama beberapa tahun sambil mengajardi Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS) Surabaya, akhirnya Subjahta memutuskan untuk membangun usaha sendiri pada tahun 1977 yang diberinya nama CV Meco.

Pada awalnya perusahaan yang bergerak dalam pembuatan berbagai peralatan dan mesin itu menggunakan teknologi yang relatif sederhana. Namun dengan berkembangnya



bisnis dan tuntutan pasar, CV Meco pun terus meng-up-grade SDM dan teknologi industri manufakturnya secara bertahap. Pada awal-awal dekade tahun 1980-an PT Meco untuk pertama kalinya mendapatkan pesanan dari PT Nestle Indonesia untuk membuat tutup got. Pesanan tersebut berhasil diselesaikan tepat pada waktunya sesuai dengan spek yang diinginkan pemesan.

Setelah pesanan pertama diselesaikan dengan baik, pesanan berikutnya terus mengalir berdatangan dalam jumlah yang lebih besar. Bahkan, pesanan pun semakin bervariasi ke jenis produk lainnya dengan spesifikasi yang semakin

bervariasi pula. Makin meningkatnya variasi pesanan produk dan makin meningkatnya spesifikasi produk yang dipesan telah mendorong CV Meco untuk terus meningkatkan kualitas produk dengan menerapkan teknologi dan inovasi yang makin canggih. Untuk menyesuaikan dengan perkembangan bisnis dan tuntutan pasar, CV Meco pun mengubah nama dan status perusahaan menjadi PT Meco Inoxprima pada tahun 1988.

Yanuar B. Widjaja, Managing Director PT Meco Inoxprima mengatakan setelah berjalan sekian puluh tahun lamanya perusahaannya kini lebih fokus bergerak dalam kegiatan manufaktur tiga produk utama, yaitu tanki bertekanan tinggi untuk transportasi LPG; tanki aluminium untuk transportasi bahan bakar minyak (BBM); serta mesin proses untuk industri susu, farmasi, petrokimia dan makanan/minuman.

Pembuatan tanki LPG pertama kali dilakukan PT Meco Inoxprima pada tahun 1992 dan PT Meco sendiri merupakan perusahaan pertama di Indonesia yang berhasil memproduksi tanki bertekanan tinggi untuk transportasi LPG. Kini PT Meco memproduksi tanki LPG dengan ukuran mulai dari 5 ton sampai 150 ton. Sampai saat ini perusahaan yang mempekerjakan 600 orang karyawan tetap ini sudah berhasil merampungkan pembuatan tanki LPG sebanyak 500 unit.

Sementara itu, produksi mesin proses untuk industri susu (spray dryer), farmasi, petrokimia serta industri makanan dan minuman telah digeluti PT Meco sejak tahun 2002. Pada awalnya PT Sari Husada (sebuah perusahaan produsen susu formula yang berlokasi di Yogyakarta)

memesan pembuatan spray dryer (mesin untuk membuat susu bubuk) kepada PT Meco pada tahun 2002. Dengan penerapan sistem standar kualitas yang sangat ketat dan ketepatan dalam memenuhi jadwal pengiriman pesanan, pihak pemesan ternyata sangat puas dengan produk mesin spray dryer buatan PT Meco.

"Dengan track record yang bagus di mata pelanggan, baik dalam hal kualitas barang maupun waktu pengiriman,

perusahaan kami kini dipercaya oleh perusahaan industri susu, industri makanan dan minuman, industri farmasi dan lain-lain untuk membuat mesin proses seperti spray dryer bagi mereka. PT Nestle Indonesia pun kini mempercayakan pembuatan mesin spray dryer-nya kepada PT Meco," tutur Yanuar.

Sampai saat ini, PT Meco telah berhasil menyelesaikan pesanan pembuatan mesin spray dryer sebanyak 15 unit, baik untuk memenuhi pesanan dari perusahaan di dalam negeri maupun dari perusahaan di luar negeri seperti dari Australia dan Selandia Baru. Pesanan ekspor dari Australia dan Selandia Baru ini menunjukkan bahwa produk spray dryer buatan PT Meco sudah dapat diterima pasar internasional, khususnya oleh Australia dan Selandia Baru yang selama ini dikenal sebagai

dua negara terkemuka di dunia dalam industri susu bubuk.

Namun jauh sebelum melakukan ekspor spray dryer ke Australia dan Selandia Baru, PT Meco Inoxprima sebetulnya sudah melakukan kegiatan ekspor (untuk produk yang lain) sejak tahun 1989. Ekspor perdana yang dilakukan PT Meco adalah untuk produk autoclave (alat untuk melakukan sterilisasi terhadap cairan infus) atas pesanan Otsuka Group di Pakistan.

Yang juga tidak kalah pentingnya adalah kegiatan produksi tanki aluminium untuk transportasi BBM. Walaupun kegiatan produksi tanki aluminium BBM ini relatif baru ditekuni PT Meco, yaitu sejak awal tahun 2010, namun bisnis baru ini berkembang cukup pesat. Dalam waktu yang relatif singkat PT Meco hingga kini telah berhasil memproduksi 115 unit tanki aluminium BBM atas pesanan dari berbagai perusahaan transportasi BBM mitra PT Pertamina.

Tanki aluminium BBM produksi PT Meco memiliki sejumlah keunggulan spek yang sangat cocok dengan kebutuhan dan tuntutan perusahaan transportasi BBM mitra PT Pertamina. Keunggulan itu antara lain adanya sejumlah sensor yang dipasang pada tanki yang dapat mencegah praktek 'kencing' (pencurian BBM di perjalanan) dan kehilangan/kebocoran BBM lainnya selama dalam perjalanan. "Dengan keunggulan tersebut kami dapat memberikan jaminan 'zero lost' bagi BBM yang diangkut melalui tanki aluminium BBM kami," tegas Yanuar. ***



informasi »

PT MECO INOXPRIMA

Jl. Beringinbendo 29, Trosobo Surabaya 61257
Telp. +62-31-7881903, Fax. +62-31-7881160
website: www.meco.co.id.

New Armada, Pelopor Industri Karoseri

Industri karoseri sempat mengalami masa-masa jaya pada dekade tahun 1970-an hingga dekade awal tahun 1990-an. Ketika itu, industri karoseri hampir tidak bisa dilepaskan dari perkembangan industri otomotif nasional yang terus tumbuh dan berkembang. Pada saat itu hampir seluruh produksi kendaraan, khususnya kendaraan niaga seperti minibus, truk, bus dan kendaraan khusus seperti ambulans, mobil pemadam kebakaran, mobil box dan lain-lain pasti melibatkan industri karoseri.

Perusahaan pemegang merek mobil atau yang ketika itu dikenal dengan istilah Agen Tunggal Pemegang Merek (ATPM) biasanya tidak menyelesaikan seluruh pengerjaan produksi mobil di pabriknya, melainkan hanya mengerjakan perakitan (assembling) mesin dan rangka (chassis), selebihnya pengerjaan badan (body) mobil dikerjakan oleh industri lain yang bernama industri karoseri. Karena itu, tidak mengherankan kalau industri karoseri nasional ketika itu tumbuh cukup pesat.

Industri karoseri nasional mulai mengalami pukulan berat terutama setelah terjadinya krisis ekonomi dan moneter tahun 1997-1998 yang dipicu oleh penurunan nilai tukar rupiah yang sangat drastis terhadap mata uang US\$. Krisis ekonomi dan moneter telah mendorong perusahaan-perusahaan prinsipal otomotif Jepang mengambil alih kepemilikan saham perusahaan-perusahaan ATPM di dalam negeri, sehingga kendali perusahaan pun langsung berada di tangan para prinsipal. Itulah awal keterpurukan industri karoseri di dalam negeri karena pihak prinsipal memiliki kebijakan lain dalam mengembangkan industri otomotif mereka yang agak mengesampingkan peranan industri karoseri nasional.

Kebijakan pengembangan industri komponen otomotif dan industri pendukung (supporting industries) lainnya di dalam negeri pun sepenuhnya menjadi kewenangan perusahaan prinsipal. Karena itu, pasca terjadinya krisis ekonomi dan moneter tahun 1997, kebanyakan industri karoseri di dalam negeri mengalami kemunduran akibat merosotnya pesanan pasar disamping industri otomotif (perakitan mobil) yang kini membangun body kendaraan sendiri.

Namun dalam beberapa tahun terakhir ini, seiring dengan pertumbuhan ekonomi yang semakin baik, pesanan pembuatan karoseri untuk kendaraan niaga (komersial) kembali memperlihatkan geliat peningkatan cukup signifikan. Lebih-lebih penjualan

kendaraan niaga pun terus memperlihatkan peningkatan yang signifikan.

Bagi PT Mekar Armada Jaya (MAJ), salah satu perusahaan karoseri tertua dan terbesar di Indonesia yang berbasis di Magelang, Jawa Tengah dan Bekasi Jawa Barat, trend peningkatan penjualan kendaraan niaga itu merupakan sinyal kebangkitan kembali industri karoseri nasional.

Direktur Utama PT MAJ yang juga Ketua Umum Asosiasi Perusahaan Karoseri Indonesia, David Herman Jaya mengatakan sepanjang tahun 2010 pasar kendaraan niaga nasional mencapai 220.000 unit dan tahun 2011 ini diprediksi meningkat sekitar 23% menjadi 270.000 unit.

Menurut David, jumlah tersebut menjadi captive market yang dapat digarap industri karoseri nasional. Karena itu, David menyatakan tumbuhnya kembali pasar karoseri di dalam negeri itu perlu segera disikapi kalangan pelaku industri dengan meningkatkan kapasitas industri mereka.

PT MAJ sendiri dalam beberapa tahun terakhir ini mengalami peningkatan pesanan pembuatan karoseri yang cukup signifikan. Tahun ini perusahaan menargetkan pembuatan karoseri sebanyak 5.000 unit atau naik lebih dari 65% dibandingkan dengan produksi karoseri tahun 2010 yang hanya mencapai 3.000 unit.

Kalau ongkos pembuatan karoseri dirata-ratakan pada angka Rp 50 juta per unit, David memperkirakan nilai omset industri karoseri yang bisa diraih pada tahun 2011 ini sedikitnya dapat mencapai sekitar Rp 1,25 triliun.

Sejak Tahun 1974

David mendirikan usaha industri karoseri PT MAJ pada tahun 1974 di Magelang, Jawa Tengah dengan mengusung nama dagang 'New Armada'. Belakangan merek dagang New Armada jauh lebih dikenal masyarakat konsumen ketimbang nama perusahaannya sendiri.

Seiring dengan perkembangan perusahaan yang cukup pesat dan didukung kondisi pasar yang cukup kondusif ketika itu, maka dalam waktu yang relatif singkat New Armada pada tahun 1981 telah menjelma menjadi sebuah industri otomotif (karoseri) terbesar di Indonesia.

Pada tahun 1991 perusahaan memperluas fasilitas industrinya di Magelang menjadi 350.000 m² dengan mempekerjakan 4.000 karyawan dan kapasitas produksi karoseri bus mencapai 100 unit per bulan, microbus 330 unit per bulan, heavy duty dan box 80 unit per bulan dan dies sebanyak 72 unit per tahun.

Selanjutnya perusahaan juga melakukan ekspansi industri dengan membuka fasilitas produksi di Tambun, Bekasi, Jawa Barat yang mulai beroperasi pada tahun 2004. Fasilitas produksi di Tambun, Bekasi itu difokuskan untuk memproduksi berbagai jenis komponen mobil seperti blok mesin, pintu mobil, kap mesin, bodi mobil dan produk die manufacturing lainnya yang dipasok kepada perusahaan perakitan mobil merek Daihatsu, Toyota, Nissan, Mitsubishi dan Suzuki (untuk mobil Toyota Avanza, Toyota Innova, Suzuki APV, Nissan Livina, Isuzu Panther, Daihatsu Grand Max dan Kia Pregio).

Dengan peralatan manufaktur canggih dan tenaga kerja yang handal dan berpengalaman, PT MAJ mampu menjadi perusahaan terkemuka dalam pembuatan body mobil dan komponen mulai dari pembuatan dan pengembangan desain sampai pada teknis pembuatannya.

Perusahaan yang berhasil memperoleh sertifikasi manajemen mutu ISO 9001 pada tahun 2005 dan sertifikasi manajemen lingkungan ISO 14001 pada tahun 2010 ini memiliki misi utama untuk menciptakan kendaraan "New Armada" yang aman dan nyaman dengan disain yang stylish, affordable, comfort, durable, safety, dan berkualitas ekspor.

Dengan menerapkan kebijakan mutu yang ketat, PT MAJ mampu bertahan selama hampir 40 tahun di

bisnis karoseri padahal banyak perusahaan sejenis di tanah air yang bertumbangan akibat kondisi pasar yang kurang kondusif.

Kini PT MAJ antara lain terlibat dalam mengerjakan pesanan pembuatan bus kapangye partai atau kandidat pilkada di berbagai daerah, pembuatan karoseri bus Transjakarta, mobil ambulans, Minibus Prona, L-300, Bus Evolution Next, pembuatan mobil khusus seperti mobil anti peluru, Unit jehandak POLRI, Satellite Up-link Truck, mobil box, truk heavy duty dan lain-lain.

Produk karoseri New Armada juga tidak hanya diminati para pembeli di dalam negeri tetapi juga para pembeli dari luar negeri. Sejumlah produk New Armada sudah diekspor ke beberapa negara seperti Makao, Vietnam, Malaysia, Afrika Selatan, Bangladesh, Kenya, Nigeria dll.

Produk karoseri bus terbaru dari New Armada diberi nama Evobus (singkatan dari Evolution Bus). Keistimewaan Evobus diantaranya ukuran rangka besi lebih besar sehingga konstruksi rangka lebih kuat, ait dumper, desain aerodinamis kendaraan lebih stabil saat melaju, konsep irroring (sisi kiri dan sisi kanan sangat presisi ukurannya), ukuran kaca lebih besar (sangat cocok untuk bus pariwisata), ruang bagasi (dilapisi ABS, karpet cirius), pintu bagasi (bahan aluminium), dop roda (bahan stainless steel import), spion electric (standard di seluruh Evobus), full ABS (pintu depan dan pintu belakang, plafon dan ending plafon), interior yang lapang dan mewah, toilet model baru (desain modern dan lebih lega), sandaran guide (sangat cocok untuk bus pariwisata), lantai (bahan bambu impor dan karpet tarabus).

Beberapa kelebihan bamboo flooring antara lain tahan panas, tahan korosi, tahan minyak/oli dan tahan air kencing/muntahan. Semua kehandalan itu sudah terbukti karena telah berhasil melewati/lokos serangkaian pengujian.

Pada tahun 2009, PT MAJ telah berkembang menjadi sebuah kelompok usaha yang membawahi lebih dari 35 divisi usaha. Selain bisnis inti berupa industri karoseri dan komponen otomotif, kelompok usaha PT MAJ juga menggarap bisnis manufaktur interior mobil, jok mobil, per (coil spring), kulit pembungkus jok mobil, asesoris mobil, sistem pendingin mobil, dealer mobil, penyewaan mobil, hotel, pusat perbelanjaan, pom bensin, air mineral, galeri seni, furniture, kontraktor, properti dan jasa keuangan. Total jumlah tenaga kerja yang terlibat dalam kegiatan usaha kelompok usaha PT MAJ pada tahun 2009 mencapai 10.000 orang dengan pendapatan sebesar US\$ 450 juta. ***

informasi »

PT MEKAR ARMADA JAYA

Jl. Mayjen Bambang Soegeng No. 7 PO BOX 160
Magelang 56172, Jawa Tengah, Telp. (62-293) 363591,
364371, 365211, Fax. (52-293) 363904, website: www.
newarmada.co.id, email: maj@newarmada.co.id.



BLOK REM KERETA API

Blok rem adalah salah satu komponen yang penting dalam kegiatan operasional alat transportasi kereta api. Keberadaan komponen ini diperlukan agar sistem pengereman bisa berjalan sempurna. Mengingat komponen yang terbuat dari besi cor ini cepat aus, dimana setiap pekan harus diganti dengan yang baru, maka diperlukan pasokan blok rem yang cukup besar agar kegiatan operasional kereta api bisa berjalan

lancar dan aman. Kebutuhan blok rem dalam jumlah besar juga dialami oleh PT Kereta Api Indonesia (KAI).

Mungkin belum banyak yang tahu kalau pemasok utama blok rem bagi PT Kereta Api Indonesia (KAI) adalah sebuah koperasi yang bernama Batur Jaya.

Koperasi industri pengecoran logam & permesinan yang berada di Kecamatan Ceper, Klaten, Jawa Tengah ini, sejak tahun 1990 telah

menjadi pemasok utama blok rem bagi PT KAI.

Menurut Ketua Koperasi Batur Jaya, H. Anas Yusuf Mahmudi, setiap tahun koperasi yang berdiri pada tahun 1976 itu memasok sekitar 250.000 unit blok rem untuk memenuhi kebutuhan PT KAI terhadap komponen utama pada sistem pengereman kereta api itu. "Boleh dikatakan, hampir seluruh kebutuhan blok rem PT KAI telah dipasok dari Batur Jaya," paparnya.



Untuk bisa memenuhi kebutuhan blok rem bagi pelanggannya, Koperasi Batur Jaya melibatkan anggotanya untuk memproduksi komponen tersebut.

Caranya, koperasi memanggil semua anggotanya yang berjumlah 230 pengrajin untuk bertemu membahas volume pesanan blok rem yang diperoleh koperasi dari pelanggan.

Volume produksi blok rem yang diperoleh koperasi itu kemudian dilelang kepada anggotanya. Setiap anggota diberi kesempatan untuk mendapatkan kuota produksi. Pada prakteknya, kuota produksi itu hanya diambil oleh beberapa anggota saja.

Sebagai wujud kebersamaan, kepada anggota yang tidak mengambil atau tidak mendapatkan kuota, koperasi tetap memberikan fee kepada mereka yang besarnya disepakati bersama.

Sedangkan jika kuota produksi masih tersisa, maka kuota produksi itu akan dikerjakan sendiri oleh Koperasi Batur Jaya. Seperti yang tengah dilakukan koperasi tersebut.

Saat ini, koperasi tersebut tengah melakukan kegiatan produksi untuk membuat blok rem kereta api guna memenuhi volume yang diminta pelanggannya. Untuk periode Januari-Maret 2011, koperasi tersebut mendapatkan pesanan sekitar 102.000 unit blok rem.

"Kegiatan produksi di koperasi saat ini dilakukan karena memang masih ada kuota produksi yang masih tersisa dan tidak diambil oleh anggota," kata Anas.

Kegiatan produksi blok rem dilakukan melalui sejumlah proses. Proses pertama adalah membuat bahan baku yang terdiri dari scrap dan campuran bahan lainnya yang dilebur



dalam tungku induksi dengan temperatur 1350 derajat celsius. Dibutuhkan waktu sekitar satu jam untuk meleburkan bahan baku.

Penyediaan bahan baku berupa scrap hingga saat ini belum menjadi kendala bagi koperasi Batur Jaya karena bahan baku 100% masih bisa diperoleh dari dalam negeri.

Setelah bahan baku benar-benar berubah menjadi cairan logam, proses selanjutnya adalah menuangkan cairan logam tersebut dalam cetakan-cetakan blok rem dan diamkan selama 5 menit. Setelah itu blok rem yang sudah terbentuk diangkat dari cetakan dan didiamkan lagi di atas pasir selama satu hari.

Menurut Anas, dalam satu hari, Koperasi Batur Jaya bisa memproduksi 350 unit blok rem. Hal itu bisa terjadi karena tungku induksi senilai Rp1 miliar sumbangan dari Ditjen Industri Kecil dan Menengah (IKM) Kementerian Perindustrian akhir tahun lalu, mampu menampung 500 kg bahan baku.

Tungku induksi tersebut mampu digunakan sebanyak 7 kali dalam sehari. Artinya dalam sehari, tungku tersebut dapat mengolah bahan baku sekitar 3,5 ton. Sementara untuk memproduksi satu unit blok rem dibutuhkan bahan baku sekitar 10,5 kg.

Untuk menjamin kualitas produksi, koperasi Batur Jaya juga menerapkan standar kualitas yang tinggi. Hal ini antara lain dilakukan melalui kerjasama dengan Politeknik Manufaktur (Polman) Ceper. Produk blok rem yang dihasilkan anggota dan koperasi harus menjalani uji lab di Polman Ceper.

Dari uji lab ini, pihak Polman kemudian menerbitkan sertifikat yang menyebutkan kalau blok rem yang diproduksi koperasi dan



anggotanya ini telah memenuhi persyaratan yang ditentukan.

"Hanya produk-produk yang bersertifikat saja yang kami kirimkan kepada pelanggan," kata Anas.

Agar produksi yang dihasilkan anggota bisa memenuhi kualitas yang ditentukan, pihak koperasi juga terus memberikan pelatihan dan pendidikan kepada anggotanya.

"Semua itu diperlukan mengingat persaingan bisnis blok rem makin ketat. Jika produk kita kurang baik, akan kalah bersaing dengan pihak lain," kata Anas merujuk pada kebijakan tender yang dilakukan PT Kereta Api Indonesia untuk mendapatkan pasokan komponen tersebut.

informasi »

KOPERASI INDUSTRI PENGECORAN LOGAM & PERMESINAN BATUR JAYA

Batur Jaya, Ceper, Klaten
Telp: (0272) 551346, 551964 Fax: (0272) 551984
Email: batur.jaya@yahoo.com

Peralatan Rumah Sakit Berbasis Teknologi Mekanik

Meningkatnya kesadaran masyarakat akan arti kesehatan telah berdampak melonjaknya kebutuhan alat kesehatan di dalam negeri saat ini. Dengan jumlah penduduk yang cukup besar, potensi alat kesehatan di Indonesia terus meningkat. Gabungan Perusahaan Alat Kesehatan dan Laboratorium (Gakeslab), menyebutkan potensi alat kesehatan di Indonesia tahun 2010 mencapai sekitar Rp 22 triliun.

Nilai ini meliputi semua uang yang beredar berkaitan dengan industri ini, meliputi produsen/eksportir, distributor, importir dan maintenance. Meskipun kebutuhan alat kesehatan dirasakan tinggi dan urgen, bisnis ini tak begitu disimak orang. Tak banyak produsen peralatan kesehatan di Indonesia. Jumlahnya hanya sekitar 30-an produsen.

Dari jumlah produsen alat kesehatan yang ada di Indonesia, salah satunya adalah PT Mega Andalan Kalasan (MAK). MAK merupakan perusahaan yang berbasis teknologi mekanik yang menfokuskannya pada produk perlengkapan

rumah sakit (hospital equipment). Direktur PT MAK, Ir. Hendy Rianto menyebutkan, setidaknya ada 100 item perlengkapan rumah sakit yang diproduksi perusahaan yang berlokasi di Provinsi Yogyakarta itu.

Melalui dua pabriknya yang beroperasi di wilayah Kalasan dan Prambanan, DIY, setiap bulan perusahaan mampu menghasilkan 4.000 unit perlengkapan rumah sakit. Perlengkapan rumah sakit yang diproduksi MAK sebagian besar adalah tempat tidur pasien rawat inap, tempat tidur khusus untuk operasi dan lemari di ruang inap.

Produk perlengkapan rumah sakit MAK sudah menjangkau rumah sakit, baik milik pemerintah maupun swasta, yang ada di wilayah Indonesia dari Sabang hingga Merauke. Dengan produk terlengkap dan berkualitas, perusahaan yang kini memiliki karyawan tetap sekitar 400 orang itu, di antaranya lulusan akademi teknologi mesin, telah menjadi salah satu pemimpin pasar perlengkapan rumah sakit di Indonesia.



Jeli Menangkap Peluang

Pencapaian yang diraih perusahaan memang tidak lepas dari kejelian pemilik perusahaan ini dalam mengamati potensi yang cukup besar di sektor perlengkapan rumah sakit. Menurut Hendy Rianto, MAK sebelumnya bergerak dalam pembuatan bumper mobil. Namun di tahun 1988, perusahaan mengubah fokus bisnisnya ke sektor perlengkapan rumah sakit. Salah satu alasannya, sektor ini masih minim digeluti

oleh pemain dari dalam negeri. Sebagian besar produk perlengkapan rumah sakit pada saat itu masih diimpor.

Dengan kekuatan 28 karyawan dan peralatan yang sederhana, MAK mulai memproduksi tempat tidur untuk pasien rawat inap. Jumlah produksi awalnya hanyalah 10 unit tempat tidur dan dipasarkan ke sejumlah rumah sakit di sekitar Yogyakarta. Karena kualitas produk yang dihasilkan cukup memuaskan, secara perlahan tapi pasti, permintaan akan produk perlengkapan rumah sakit buatan MAK pun terus meningkat.

"Meningkatnya kesadaran masyarakat akan arti kesehatan, yang ditandai dengan berdirinya banyak rumah sakit pemerintah maupun swasta, menjadi salah satu tonggak keberhasilan usaha kami," ujar Hendy. Sesuai permintaan pasar, produk yang dihasilkan tidak hanya berupa tempat tidur untuk rawat inap saja, tetapi juga sejumlah item perlengkapan rumah sakit lainnya, dari yang mudah dan ringan, hingga yang sulit. Ada 100 item perlengkapan rumah sakit yang diproduksi perusahaan.

Sebagai perusahaan lokal, MAK juga lebih

mengutamakan bahan baku dari dalam negeri. Hingga saat ini, untuk produk konvensional atau non elektrik, seluruh bahan baku didapatkan dari dalam negeri. Sedangkan untuk produk elektrik, perusahaan masih harus mendatangkan sekitar 20 % dari total bahan baku dari mancanegara.

"Beberapa peralatan elektrik, seperti activator motor, hingga kini belum bisa dibuat di dalam negeri sehingga kami terpaksa mengimpornya," papar Hendy. Walaupun mayoritas bahan baku produknya berasal dari lokal, namun kualitas produk yang dihasilkan perusahaan tidak kalah bersaing dengan produsen asing.

Hal ini dikarenakan perusahaan menerapkan sistem Quality, Cost and Delivery (QCD) berupa kualitas yang tinggi, cost yang sesuai dengan kemampuan konsumen serta sistem delivery yang cepat dan tepat. Kegiatan produksi dilakukan sesuai dengan ISO 9001 yang diperoleh perusahaan di tahun 2001.

Walaupun saat ini perseroan memfokuskan pada pangsa pasar dalam negeri. Namun, pangsa pasar mancanegara tetap tidak ditinggalkan. Sekitar 10 % dari total produk perusahaan,

telah diekspor ke negara-negara seperti Arab Saudi, Abu Dhabi, Aljazair, Singapura, Malaysia, Filipina dan Kamboja.

"Kami ingin meningkatkan pendapatan ekspor sebanyak dua kali lipat dari tahun lalu," ucap Hendy. Jika tahun lalu perolehan ekspornya mencapai 1 juta dolar AS, maka tahun 2011 ini perusahaan menargetkan perolehan sebesar 2 juta dolar AS. Untuk mencapai target itu, tentunya tak terlepas dari peran pemerintah dalam mendorong terciptanya produk yang memiliki daya saing tinggi.

Menurut Hendy ada beberapa hambatan yang dihadapi perusahaan untuk menghasilkan produk berdaya saing tinggi agar mampu bersaing dengan produk asing. Salah satu hambatan itu adalah penerapan Pajak Penjualan Barang Mewah (PPn BM) sebesar 15% yang harus ditanggung perusahaan ketika mendatangkan sejumlah bahan baku berupa peralatan elektrik. Sedangkan jika perusahaan mengimpor utuh tempat tidur elektrik, tidak dikenakan bea masuk (BM).



informasi »

PT MEGA ANDALAN KALASAN
Jalan Tanjung Tirta 34, Tirtomartani KM 13, Yogyakarta
Telp : 0274 496393
Fax : 0274 496226
Website : www.mak-techno.com

RESTRUKTURISASI MESIN TEKNOLOGI TINGGI

Selama hampir lima tahun belakangan ini pemerintah terus mendorong agar industri tekstil dan produk tekstil (TPT) berinvestasi mesin berteknologi tinggi untuk mengganti mesin-mesin TPT yang sudah tua. Kegiatan itu dilakukan bukan hanya sekadar mengejar produksi, tetapi juga didorong untuk melakukan efisiensi energi.

Berdasarkan data Kementerian Perindustrian, anggaran restrukturisasi mesin TPT tahun 2007 mencapai Rp 255 miliar, tahun 2008 sebesar Rp 330 miliar, tahun 2009 sebesar Rp 240 miliar, dan tahun 2010 menjadi Rp 154,15 miliar, dan tahun 2011 mencapai Rp 177 miliar.

Program restrukturisasi mesin TPT masih diperlukan karena saat ini, masih ada lebih dari empat juta unit mesin sektor spinning sudah berusia lebih dari 20 tahun dan 200.000 mesin weaving, lebih dari 34.000 mesin knitting, dan lebih 210.000 unit mesin garmen yang berusia lebih dari 20 tahun, kondisinya sudah harus digantikan dengan mesin baru.

Salah satu perusahaan TPT yang telah mengikuti program restrukturisasi mesin TPT dan menikmati dampak positif dari program itu adalah PT DAN LIRIS. Perusahaan yang berlokasi di wilayah Sukoharjo, Jawa Tengah itu, telah mengikuti program restrukturisasi mesin tahun 2008, 2009 dan 2010.

Direktur General Affairs and Human Resources PT DAN LIRIS, Djoko Santoso, mengatakan, restrukturisasi mesin dilakukan untuk membeli mesin spinning, garment dan finish printing berteknologi tinggi guna menggantikan mesin-mesin yang sudah tua.

Dalam menjalankan program restrukturisasi mesin, sebenarnya perusahaan lebih

mengutamakan mesin-mesin dari dalam negeri. Hal ini dilakukan selain untuk mendorong pengembangan industri mesin di dalam negeri serta mendapatkan diskon lebih besar dari pemerintah, dimana jika membeli mesin dari lokal akan mendapatkan diskon sebesar 15 % dari pemerintah dan jika membeli mesin asing diskon yang diterima perusahaan dari program restrukturisasi mesin TPT yang dilakukan pemerintah hanya sebesar 10%.

"Namun hingga saat ini mesin TPT yang kami butuhkan belum banyak dibuat produsen lokal sehingga sebagian besar mesin dibeli dari luar negeri," ujar Djoko.

Misalnya, untuk mendapatkan mesin spinning berteknologi tinggi, perusahaan terpaksa membelinya dari China. Untuk mesin garment dari Jepang dan finish printing dari Jerman. Sementara mesin-mesin yang bisa diperoleh dari produsen lokal antara lain baru berupa alat bantu saja, seperti boiler.

Mengingat kondisi keuangan perusahaan yang sangat ketat, DAN LIRIS memang belum bisa melakukan program restrukturisasi mesin secara besar-besaran. Dan yang baru di kurcikan untuk program tersebut baru mencapai Rp 15 miliar.

Walaupun kecil, namun perusahaan tersebut bertekad untuk terus melanjutkan program restrukturisasi mesinnya mengingat hingga saat ini masih banyak mesin-mesin produksinya yang sudah berusia di atas 20 tahun.

Data perusahaan menunjukkan, mesin-mesin spinning yang dimiliki perusahaan untuk produksi benang katun, saat ini berusia antara 2 tahun hingga 34 tahun. Di sektor weaving, mesin-mesin yang memproduksi kain lebar baik untuk lokal maupun ekspor, usianya berkisar

antara 21 tahun hingga 35 tahun.

Sementara untuk mesin finishing yang digunakan untuk memproduksi kain lebar 47-63 inci untuk ekspor dan lokal hingga kini usia mesinnya antara 17 tahun hingga 27 tahun.

Yang paling muda usia mesin terdapat di sektor garment. Di sektor ini, PT DAN LIRIS memiliki empat unit mesin dengan umur mesin antara 1 tahun hingga 15 tahun.

"Mengingat masih banyak mesin yang sudah tua, maka program restrukturisasi mesin adalah suatu keharusan bagi perusahaan," papar Djoko Santoso.

Menurutnya, penggunaan mesin berteknologi tinggi dan efisiensi dalam penggunaan energi sangat dibutuhkan perusahaan TPT di dalam negeri guna meningkatkan daya saing produk mereka di pasar internasional dan menjadi tuan rumah di pasar dalam negeri.

Upaya meningkatkan daya saing produknya di pasar internasional dan nasional telah menjadi hal penting bagi Dan Liris mengingat produknya selama ini menyasar pangsa pasar internasional dan nasional.

Selama tahun 2010, perusahaan yang didirikan di Colomadu, Karanganyar oleh Hardiman Tjokrosaputro setelah menyelesaikan sekolah tekstil di Amerika Serikat tahun 1974 ini, mampu meraih pendapatan lewat ekspor

sebesar 53,8 juta dolar AS.

Produk yang diekspor adalah berupa kain grey dengan tujuan Turki, Italia, Belgia, Usa, Taiwan, Thailand dan Tunisia. Sementara kain finish dan printing diekspor ke Italia, Jerman, Turki dan Australia.

Sedangkan untuk produk garment, 100% produknya diekspor ke Inggris, Amerika Serikat, Australia (14%), Jepang dan lainnya Italia, Meksiko.

Sementara omset yang diraih perusahaan dari kegiatan penjualan produk tekstilnya di dalam negeri mencapai Rp380,4 miliar/tahun.

Perusahaan berharap dengan kelanjutan program restrukturisasi mesin berteknologi tinggi, kinerja yang dicapai bisa meningkat lagi di tahun-tahun mendatang.



informasi »

PT DAN LIRIS

Kelurahan Banaran Kecamatan Grogol Sukoharjo,
Jawa Tengah PO BOX 166 Solo 57100
Telp : (62-271) 740888, 714400 (hunting)
Fax : (62-271) 735222, 740777
Website : www.danliris.com

Restrukturisasi Mesin Pabrik Gula

Program restrukturisasi mesin/peralatan pabrik gula telah diluncurkan pemerintah sebagai bagian dari dukungan pemerintah untuk melaksanakan program revitalisasi industri gula tebu di dalam negeri guna mewujudkan swasembada gula di tahun 2014 nanti.

Hingga kini, program restrukturisasi mesin pabrik gula telah dijalankan oleh sejumlah pabrik gula di dalam negeri, di antaranya adalah Pabrik Gula Gondang Baru.

Pabrik gula yang berada di daerah Klaten, Jawa Tengah dan di bawah naungan PT Perkebunan Nusantara (PTPN) IX itu, telah menjalankan program restrukturisasi untuk mengganti mesin-mesin operasionalnya.

Program restrukturisasi mesin menjadi suatu keharusan bagi Pabrik Gula (PG) Gondang Baru, mengingat sejarah pabrik tersebut yang sudah beroperasi sejak 1860 dan mesin yang digunakan hingga saat ini sudah banyak yang uzur.

Administratur PG Gondang Baru, Hanung Tri Hutomo, ST,MM, menyatakan, kegiatan restrukturisasi permesinan telah menjadi bagian dari kegiatan off farm yang dilakukan perusahaan untuk meningkatkan produksi dan efisiensi usaha.

Saat ini, Gondang Baru memiliki kapasitas produksi gula sebesar 1600 TCD dengan kemampuan produksi sebanyak 136 ton gula Kristal putih (GKP) setiap harinya. Selain itu, pabrik gula tersebut juga memproduksi 56 ton tetes/hari.

Dalam menjalankan kegiatan produksinya, sekitar 80% pasokan bahan baku berupa tebu berasal dari perkebunan tebu milik masyarakat yang ada di sekitar pabrik gula. Sedangkan 20% sisanya dipasok dari areal kebun tebu milik perusahaan seluas 2.000 hektar.

Menurut Hanung, kapasitas produksi tersebut masih kurang untuk mengolah tebu jika program on farm yang dijalankan perusahaan memberikan kesuksesan. Setidaknya di tahun 2014 nanti pabrik gula tersebut harus mampu menggiling tebu sebanyak 260.000 ton atau meningkat sekitar 80% dari kegiatan giling tebu yang dilakukan tahun ini sekitar 150.000 ton.

Untuk meningkatkan kemampuan produksi mesin, tidak ada jalan lain bagi pabrik gula tersebut untuk melakukan restrukturisasi permesinan dengan mengganti mesin-mesin lama dengan yang baru.

Kegiatan restrukturisasi itu telah dilakukan PG Gondang Baru sejak tahun lalu dan hingga saat ini dana yang dikucurkan untuk program tersebut telah mencapai Rp 8 miliar.

"Dana tersebut digunakan untuk mengganti mesin-mesin yang sudah tua dan rusak," kata Hanung.

Sesuai keinginan pemerintah, dalam melakukan restrukturisasi mesin, pabrik gula tersebut juga mengutamakan pembelian mesin dari produsen di dalam negeri. Beberapa komponen mesin telah berhasil dipasok oleh produsen lokal untuk pabrik gula ini.

Pasokan komponen mesin dari produsen lokal kebanyakan masih berupa komponen yang tidak membutuhkan persyaratan teknis metalurgi yang khusus. "Misalnya, gir untuk mesin produksi, blok bantalan dan roda lori serta peralatan pendukung produksi lainnya, telah dapat dipasok dari lokal," kata Hanung.

Beberapa produsen mesin lokal, di antaranya koperasi industri pengecoran logam dan permesinan Baturjaya dari Ceper, Klaten, tercatat sebagai pemasok komponen mesin yang dibutuhkan PG Gondang Baru

dalam program restrukturisasi permesinannya itu.

Sedangkan untuk mesin-mesin yang belum bisa dibuat produsen lokal, pabrik gula ini terpaksa mendapatkannya dengan mendatangkan mesin-mesin dari sejumlah negara.

Dana investasi yang dikeluarkan pabrik gula itu untuk melakukan restrukturisasi permesinannya itu diakui Hanung masih kecil. Setidaknya dibutuhkan dana sekitar Rp100 miliar hingga Rp150 miliar untuk bisa menjadikan PG Gondang Baru sebagai pabrik gula yang efisien di dalam negeri yang mampu bersaing dengan pabrik gula pabrik gula lainnya di tahun 2014 nanti.

Kemampuan untuk mengucurkan dana bagi program restrukturisasi mesin pabrik, ungkap Hanung, akan bergantung pada kemampuan keuangan pabrik gula itu sendiri serta kebijakan PTPN IX selaku induk perusahaan dan tentunya kebijakan pemerintah pusat.

Namun, dia mengatakan keberhasilan program restrukturisasi permesinan pabrik gula juga harus didukung oleh peningkatan hasil panen tebu. Tanpa adanya peningkatan produksi bahan baku, maka mesin-mesin hasil restrukturisasi yang dimiliki pabrik gula akan menjadi kurang bermanfaat dan iddle sehingga akhirnya menyebabkan kegiatan operasional pabrik gula menjadi tidak efisien.

Untuk mengantisipasi peningkatan pasokan bahan baku, PG Gondang Baru telah menerapkan sejumlah program di on farm. Program yang diluncurkan antara lain berupa pemberian bibit unggul, pelatihan dan pemberian informasi mengenai budidaya tebu yang baik serta memberikan fasilitas bagi petani tebu untuk mendapatkan kredit berbunga rendah dari perbankan.

informasi »

PABRIK GULA GONDANG BARU

Jalan Klaten-Jogja Km 5, Plawikan, Jogonalan
Klaten, Jawa Tengah 57452
Telp: (0272) 326067
Fax : (0272) 322328

LCR Dengan Bodi Anti Peluru Standar NATO

Wilayah Indonesia yang cukup luas dan terdiri dari rangkaian pulau-pulau membutuhkan kegiatan pengamanan yang cermat dan berkesinambungan. Untuk menjaga wilayah Indonesia dari berbagai ancaman yang datang, Tentara Nasional Indonesia (TNI) membutuhkan peralatan yang taktis dan mudah dioperasikan.

Misalnya saja untuk kegiatan operasi militer di danau, sungai atau pantai, diperlukan alat transportasi berupa perahu karet yang mampu bergerak cepat untuk mengejar musuh dan mendaratkan pasukan.

Selain itu, peralatan tersebut juga harus mampu menembus berbagai medan berat serta tidak mudah menjadi sasaran serangan musuh.

Saat ini, produksi perahu karet untuk kegiatan operasi militer atau kegiatan lainnya telah dilakukan oleh sejumlah produsen, baik yang berasal dari dalam negeri maupun luar negeri. Masing-masing produk memiliki keunggulan yang berbeda.

Salah satu produsen dalam negeri yang memproduksi perahu karet untuk kegiatan militer adalah PT Aman Sentosa Persada. Perusahaan ini memproduksi dua jenis perahu karet, yakni landing

craft rubber (LCR/perahu karet untuk pendaratan) dan rigid inflatable boat (RIB/ perahu karet untuk kegiatan search and rescue serta kegiatan petualangan lainnya).



Untuk produk perahu karet jenis LCR, diberi nama Kartika Spirit. Sedangkan untuk perahu karet jenis RIB, perusahaan menamakannya dengan sebutan Kartika Spirit HGR-470-W.

Menurut Yung Yunardi, chairman PT Aman Sentosa Persada, kedua jenis perahu karet ini dibuat oleh tenaga-tenaga ahli dari Indonesia di pabrik perusahaan yang berlokasi di Tangerang, Banten

Kartika Spirit, ungkapnya, diproduksi dengan tingkat kecermatan tinggi untuk menjamin mutu yang meyakinkan dalam operasi penyelamatan, kewaspadaan dan keperluan profesional lainnya.



“Perahu karet tersebut mudah diangkut dan mudah dalam pemasangan,” ujarnya.

Teknologi yang dipakai perusahaan dalam produksi perahu karet tersebut adalah teknologi terbaru, 2 step hull, yang secara teliti dikembangkan untuk memenuhi kebutuhan tugas dan kondisi laut yang memungkinkan munculnya potensi-potensi yang dapat terjadi. “Hull terbaru tersebut dirancang untuk mencapai keseimbangan tenaga, kecepatan, kenyamanan serta bahan bakar.

Yung mengatakan, Kartika Spirit dibuat setelah melalui kegiatan riset selama satu tahun. Para ahli di perusahaan telah mempelajari prototype produk sejenis yang dibuat oleh produsen-produsen di kawasan Eropa. Berbagai kelebihan dan kekurangan dari sejumlah produksi itu dipelajari dengan seksama untuk kemudian ditranformasikan dalam produk Kartika Spirit.

Setelah kegiatan riset dinilai selesai, kegiatan produksi Kartika Spirit pun mulai dilakukan perusahaan pada tahun ini dengan membuat prototype kedua jenis perahu karet tersebut.

Dalam memproduksi perahu karet tersebut, perusahaan menggunakan bahan baku dari dalam negeri sekitar 65%. Sedangkan 35% komponen lainnya terpaksa harus diimpor. “Kegiatan impor dilakukan karena ada beberapa bahan baku yang belum bisa dibuat di dalam negeri,” papar Yung.

Spesifikasi

Perahu karet LCR Kartika Spirit diproduksi perusahaan dengan mengacu pada sebuah peralatan yang bisa digunakan di segala macam medan. Alat transportasi ini memiliki panjang keseluruhan 860 cm, lebar 292 cm dan berat 1.580 kilogram. Alat tersebut

bisa mengangkut 10 personel.

Perahu karet ini dapat melaju dengan kecepatan 52 knot atau sekitar 100 kilometer/jam. Bahan bakar yang digunakan juga cukup irit, dimana perbandingannya mencapai 1: 20.

Keunggulan lainnya, bodi dari perahu karet ini dibuat dengan bahan anti peluru standar NATO sehingga tidak mudah dilumpuhkan oleh serangan musuh dalam menjalankan kegiatan operasi. Kursinya juga dilengkapi dengan pegas (per).

Sementara untuk perahu karet jenis RIB Kartika Spirit HGR-470-W memiliki panjang tptal 475 cm dengan lebar 204 cm serta berat sekitar 210 kilogram. Dalam operasionalnya, alat ini bisa digunakan dengan berat maksimal 1.400 kilogram. Selain kemampuannya mengangkut 10 personel, RIB ini memiliki kekuatan mesin sebesar 40 hp.

Dengan kelebihan yang dimiliki produknya itu, PT Aman Sentosa Persada telah mendapat order dari pihak Tentara Nasional Indonesia (TNI) Angkatan Darat untuk memproduksi dua jenis perahu karet tersebut.

Menurut pengakuan Yung, pihaknya telah mendapat pesanan atau order berupa perahu karet jenis LCR sebanyak 52 unit dan jenis RIB sebanyak 3 unit dari pihak Angkatan Darat.

Perolehan order ini, selain dikarenakan keunggulan yang dimiliki, juga didukung oleh harga jual yang jauh lebih murah dibandingkan dengan harga jual produk serupa dari produsen lainnya. “Harga produk kami jauh lebih murah dibandingkan harga produk dari luar negeri,” ucap Yung Yunardi. Bw



informasi »

PT AMAN SENTOSA PERSADA
CIMB NIAGA (Lippo) Plaza Building 14th Floor
Jakarta 12920
Phone 021 526 7933

Alkom Fiscor-100

Produk Kerjasama Kemenristek dan PT LEN Industri



Dalam dunia militer, alat komunikasi (Alkom) memiliki nilai penting bagi keberhasilan suatu kegiatan operasi militer. Alat komunikasi dibutuhkan antara lain untuk membantu pasukan yang ada di lapangan berhubungan dengan unit-unit lainnya yang berada di tempat berbeda.

Alat komunikasi yang banyak dipakai pihak militer di dunia sekarang ini adalah yang mudah dibawa ke mana-mana dalam berbagai medan. Saat ini, kebanyakan alat komunikasi untuk kegiatan militer diproduksi oleh perusahaan-perusahaan di luar negeri. Tentunya harga jual yang dipatok juga tergolong mahal.

Namun saat ini, Indonesia juga sudah mampu memproduksi alat komunikasi untuk dunia militer yang tidak kalah kualitasnya dengan produk-produk serupa buatan luar negeri. Adalah Kementerian Riset dan Teknologi (Kemenristek) yang menggalang kerjasama dengan PT Len Industri (Persero) untuk membuat dan mengembangkan alat komunikasi untuk dunia militer. Kerjasama tersebut telah menghasilkan suatu produk alat komunikasi yang diberi nama Alkom Fiscor-100.

Kegiatan produksi Fiscor-100 telah mulai dilaksanakan PT Len Industri sejak Agustus 2010 lalu. Hingga Oktober 2010, sudah 30 unit yang diproduksi oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN) tersebut. Ke-30 unit Alkom Fiscor-100 itu telah diserahkan Menristek kepada Kementerian Pertahanan untuk dilakukan ujicoba oleh Tentara Nasional Indonesia (TNI) di berbagai medan terhadap alat tersebut.

Menurut Nurman Setiawan, bagian pemasaran PT Len Industri, kegiatan ujicoba itu

dilakukan agar user (pengguna) bisa mencoba alat komunikasi tersebut sebelum membeli dan diharapkan adanya masukan-masukan dari user mengenai kekurangan-kekurangan yang harus diperbaiki pada alat itu.

Selain itu, ujicoba di lapangan dengan berbagai medan juga diperuntukkan agar produsen bisa mendapatkan bahan masukan bagi pengembangan alat tersebut di kemudian hari. Kegiatan ujicoba diperkirakan memakan waktu paling cepat tiga bulan dan paling lambat satu tahun.

Miliki Keunggulan

Nurman menjelaskan, Alkom Fiscor-100 merupakan alat komunikasi yang dibuat oleh tenaga-tenaga ahli dari dalam negeri yang berasal dari Kemenristek dan PT Len Industri. Alat ini dibuat dengan mengkombinasikan teknologi yang ada pada alkom buatan Australia dan Prancis sehingga dipastikan Alkom Fiscor-100 lebih maju dari produk kedua negara tersebut.

Kandungan lokal yang dimiliki oleh alat itu kini telah mencapai 85%. Hanya komponen berupa handset, komponen elektronika dan connector yang masih harus diimpor. Menurut Nurman, kegiatan impor terhadap komponen-komponen itu terpaksa dilakukan karena di dalam negeri sendiri belum ada pabrik yang membuat komponen-komponen tersebut.

Karena dibuat oleh tenaga ahli dari dalam negeri, Alkom Fiscor-100 juga memiliki sejumlah keunggulan lainnya jika digunakan oleh pihak TNI. Keunggulannya itu antara lain sistem sekuriti nya bisa didesain oleh tenaga-



tenaga lokal sehingga tidak sama dengan sistem yang digunakan di luar negeri. Alat ini juga bisa dicustomisasi sesuai keinginan.

Desain operasional dan maintenance dibuat sederhana sehingga mudah bagi pengguna dan teknisi untuk melakukan kegiatan operasional dan perawatan. Selain itu, di kelas HF, Alkom Fiscor-100 memiliki kecepatan hopping yang sangat tinggi sehingga bisa dipilih kecepatan 5 hope/second, 10 hope/second, 20 hope/second dan 50 hope/second.

Keunggulan lainnya adalah soal harga jual. Menurut perhitungan PT Len Industri, harga jual satu unit Alkom Fiscor-100 berkisar antara Rp200 juta hingga Rp300 juta. Harga itu jauh lebih murah jika dibandingkan dengan produk serupa buatan luar negeri yang mencapai Rp250 juta hingga Rp500 juta/unit.

Kemampuan Alkom Fiscor-100 untuk menembus pasar yang sangat potensial itu kini bergantung pada hasil ujicoba yang tengah dilakukan pihak TNI di sejumlah medan. Selain itu, kebijakan pemerintah untuk menggunakan produk dalam negeri juga memegang peranan penting bagi pengembangan Alkom Fiscor-100. Bw

informasi »

PT Len Industri (Persero)

Jalan Soekarno-Hatta, 442 Bandung 40254 Indonesia
Telp 62-22-5202682, Fax :62-22-5202695

Robot Pengintai Terbang dari Bandung

Quadrotor

D i era modern dewasa ini penggunaan pesawat terbang tanpa awak sebagai sarana atau peralatan pengintai dari udara sudah menjadi satu kebutuhan yang mendesak dipenuhi, khususnya dalam kondisi-kondisi tertentu seperti dalam menghadapi kasus terorisme, penyanderaan, atau konflik terbuka sekalipun.

Penggunaan pesawat terbang tanpa awak memiliki banyak keunggulan ketimbang cara-cara konvensional dalam mengetahui atau memata-matai kondisi dan pergerakan lawan seperti menyusupkan mata-mata atau informan. Salah satu keunggulan itu diantaranya adalah cepat dan mudahnya pengiriman informasi terkini mengenai kondisi dan pergerakan pihak lawan, bebas resiko kehilangan nyawa personil apabila terjadi kegagalan operasi, informasi yang diperoleh lebih tepat dan akurat serta kegiatan operasi pengintaian dapat dilakukan secara lebih efektif dan efisien.

Salah satu alternatif yang sangat layak dipertimbangkan untuk mengatasi kasus-kasus tersebut adalah Quadrotor. Quadrotor adalah wahana terbang nirawak atau Unmanned Aerial Vehicle (UAV) yang terdiri dari badan utama yang dilengkapi empat buah baling-baling horizontal atau rotor. Badan utama sendiri terdiri dari sumber elektrik, sensor-sensor, dan perangkat pengontrol. Keempat rotornya digunakan untuk mengontrol pergerakan Quadrotor.

Rancangan awal dan pertama Quadrotor yang kemudian dikenal dengan rancangan Quadrotor Tipe I merupakan hasil karya seorang pakar/peneliti aeronautika dari Institut Teknologi Bandung (ITB) bernama Dr. Judojono Kartidjo.

Quadrotor Tipe I yang memiliki dimensi panjang dan lebar kurang dari satu meter itu sangat praktis dan dapat terbang ke segala arah termasuk terbang vertikal dan horizontal. Selain itu, dalam pengoperasiannya Quadrotor tidak membutuhkan landasan khusus karena mampu terbang vertikal seperti helikopter. Namun yang lebih mengagumkan lagi, Quadrotor dapat mengudara sejauh 50 kilometer dari pusat



kendali di darat.

Rancangan asli Quadrotor Tipe I cukup sederhana, yaitu terdiri dari badan pesawat yang terbuat dari dua pelat aluminium ringan yang disatukan secara menyilang.

Pada tiap ujung pelat aluminium itu dipasang satu buah rotor, sedangkan modul elektronik untuk mengendalikan gerakan motor dipasang di bagian tengah yang merupakan titik pertemuan pelat.

Pada bagian tengah itu dipasang kamera rol untuk mengendalikan arah terbang dan sebuah kamera video untuk merekam obyek yang menjadi sasaran. Selain itu, ada sebuah antena yang menjadi penerima dan pengirim sinyal. Prototipe ini digerakkan dengan tenaga baterai yang bisa bertahan setengah jam.

Menurut perancangannya, Dr. Judojono, Quadrotor lebih mirip sebuah robot terbang ketimbang pesawat terbang yang umum dikenal masyarakat. Hal itu mengingat bentuknya yang tidak mirip pesawat terbang namun lebih mirip robot yang mampu terbang secara vertikal maupun horizontal.

Robot terbang ini sangat cocok untuk kegiatan pengamatan wilayah-wilayah yang berada di luar jangkauan pandangan mata dengan bantuan teleskop sekalipun. Produk robot terbang Quadrotor karya anak bangsa ini kini sudah siap untuk diproduksi secara massal, sedangkan fungsinya dapat dirancang sesuai dengan keinginan pengguna.

Judojono mengembangkan robot terbang Quadrotor berdasarkan teknologi pesawat nirawak yang sudah dia teliti selama lebih dari lima tahun. Quadrotor sendiri bersifat autonomous, yaitu pesawat bergerak menjaga keseimbangannya sendiri yang dikontrol oleh modul pengontrol yang dipasang di badan pesawat.

Inilah yang membedakan Quadrotor dengan pesawat tanpa awak lainnya yang dioperasikan

melalui pengontrol jarak jauh (remote control). Sebab, pesawat dengan remote control hanya bisa dikendalikan apabila mata pengendali masih bisa melihat pesawat. Semua gerakan dan keseimbangan pesawat tanpa awak non-autonomous dikendalikan penuh dari darat, sehingga sulit difungsikan sebagai pengintai.

Kelebihan lainnya dari Quadrotor adalah stabilitas ketika terbang di udara yang sangat prima, karena pesawat ini dilengkapi sensor terhadap benda di sekitarnya, sehingga bisa digunakan di ruangan tanpa khawatir bakal menabrak dinding. Untuk penggunaan dengan jarak yang lebih jauh dan waktu yang lebih lama, tenaga penggerak Quadrotor dapat diganti dengan mesin berbahan bakar bensin.

Quadrotor karya Judojono pernah mendapat penghargaan sebagai rancangan terbaik pada kompetisi robot di Korea. Pesawatnya dirancang dengan tingkat kemandirian tinggi dimana seluruh rancangan pesawat, dari desain pesawat nirawak, unit sistem pengendali, navigasi, hingga kontrol darat merupakan hasil rancangan sendiri, dan tidak memakai komponen pabrikan (on-the-shelf) yang dapat dibeli di pasar.

Bagi pihak yang berminat, apakah itu lembaga pemerintah, perusahaan swasta ataupun perorangan dapat segera mendapatkan Quadrotor di pasaran karena pesawat tersebut dalam waktu dekat sudah dapat diproduksi massal. Satu unit Quadrotor dijual dengan harga sekitar Rp 850 juta. ***

SRITI, Pesawat Tanpa Awak Karya Anak Bangsa

Siap Mengabdi di Kala Perang Maupun Damai

Pesawat udara nir awak (PUNA) atau Unmanned Aerial Vehicles (UAV) merupakan salah satu teknologi terbaru yang kini banyak digunakan di dunia militer sebagai pesawat pengintai atau pesawat mata-mata.

Pesawat udara nir awak (PUNA) atau Unmanned Aerial Vehicles (UAV) merupakan salah satu teknologi terbaru yang kini banyak digunakan di dunia militer sebagai pesawat pengintai atau pesawat mata-mata. Dalam sejarah perang modern, pesawat tanpa awak ini digunakan pertama kali oleh pasukan Amerika Serikat ketika pasukan aggressor Paman Sam itu menginvasi negeri 1001 malam Irak pada tahun 2003.

Selain di dunia militer, pesawat tanpa awak juga banyak digunakan dalam kegiatan surveillance atau pemantauan lewat udara seperti untuk mendeteksi terjadinya kebakaran hutan, pembalakan hutan secara liar, pencurian ikan oleh nelayan asing atau memantau aktivitas gunung berapi secara visual dan realtime. Pendek kata, teknologi UAV memang sangat dibutuhkan manusia baik dalam kondisi perang maupun damai, baik untuk tujuan militer maupun untuk tujuan sipil.

Demikian juga dengan bangsa Indonesia yang kini sedang giat membangun negerinya, tentu membutuhkan teknologi UAV ini. Sebab, wilayah Indonesia yang sangat luas dan terdiri dari puluhan ribu pulau, dimana luas lautannya mencapai 2/3 dari total luas wilayahnya, sangat membutuhkan bantuan teknologi UAV untuk memonitor seluruh wilayahnya secara realtime.

Beberapa permasalahan yang belakangan ini muncul seperti penumpasan teroris maupun gerakan separatist yang bermarkas di hutan-hutan, pencegahan kasus pencurian ikan di wilayah territorial Indonesia oleh nelayan asing, kebakaran hutan, illegal logging, sampai pada kegiatan mitigasi bencana banjir, tsunami, gempa, gunung meletus dan lain-lain semuanya akan sangat terbantu dengan pemanfaatan teknologi UAV.

Dengan pertimbangan itu pula lah, kalangan pegiat teknologi di tanah air, baik perseorangan, perusahaan swasta, BUMN, maupun lembaga resmi pemerintah, seolah tidak mau ketinggalan dalam bidang teknologi yang relatif baru itu. Mereka berlomba-lomba melakukan riset dan pengembangan teknologi UAV demi kemaslahatan dan kemajuan negeri tercinta.

Salah satu lembaga pegiat teknologi dari kalangan pemerintahan yang sudah melakukan pengembangan UAV adalah Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi (BPPT). Lembaga pelat merah ini belum lama ini memperkenalkan kepada publik pesawat tanpa awak hasil rancang bangunnya yang diberi nama SRITI. Penampilan Sriti di depan publik pertama kali terjadi di arena pameran R&D Ritech Expo 2010, bulan Agustus 2010. Selanjutnya pada

pameran pertahanan INDO DEFENCE 2010 di Jakarta International Expo, Kemayoran, Jakarta pada bulan November 2010 lalu, Sriti kembali diperkenalkan kepada publik.

Dr.Ir.AbdulAziz,MSc,anggotatimpengembangan Sriti BPPT mengatakan Sriti merupakan pesawat tanpa awak 100% ciptaan anak bangsa. Sebab, pengembangan pesawat tersebut mulai dari pembuatan desain sampai dengan pembangunan pesawatnya seluruhnya dilakukan oleh putra putri Indonesia.

Sriti merupakan pesawat kelima yang telah dibuat BPPT. Sebelumnya Sriti, BPPT juga sudah membuat pesawat Pelatuk, Wulung, Gagak, dan Alap-alap. Namun demikian, dari kelima pesawat tanpa awak itu, baru Sriti yang akan segera memasuki masa tugas di lingkungan pemerintah.

Rencananya, Sriti akan digunakan oleh Kementerian Kehutanan dan Kementerian Kelautan dan Perikanan untuk pengawasan wilayah hutan dan wilayah laut terluar Indonesia. Penggunaan Sriti dalam kegiatan pengawasan dan pemantauan wilayah hutan oleh Kementerian Kehutanan ditujukan untuk mengawasi/memantau wilayah hutan dalam rangka upaya deteksi dini kegiatan illegal logging, kebakaran hutan dan lain-lain. Sedangkan penggunaan Sriti oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan dimaksudkan terutama untuk mencegah kegiatan penetrasi wilayah laut Indonesia oleh kapal-kapal asing.

Menurut Abdul Aziz, Sriti menggunakan bahan bakar berupa methanol dengan kapasitas tanki sebesar 1 liter. Dengan menggunakan mesin berdaya 1,75 HP dan dengan bobot total pesawat maksimum 8,5 kg, Sriti mampu terbang selama 1 jam dengan kecepatan jelajah minimal 55 knot.

Pesawat bertipe sayap bahu (shoulder wing) dan konfigurasi pendorong tanpa ekor (tailless pusher) ini memiliki rentang sayap (wing span) 2.838,3 mm dan total panjang pesawat 1.078,1 mm. Terbuat dari rangka kayu balsa yang diperkuat dengan karbon serta badan pesawat yang terbuat dari fiber glass, Sriti mampu menjelajahi wilayah dengan radius jelajah maksimum 40 km pada ketinggian jelajah 3.000 kaki dari permukaan bumi.

Pesawat Sriti cukup unik karena pesawat ini tidak memiliki roda untuk lepas landas (take off) maupun untuk mendarat (landing). Untuk lepas landas, Sriti menggunakan Catapult Take Off, sejenis peluncur (launcher) terbuat dari logam baja stainless yang bisa dibongkar pasang setiap saat. Untuk keperluan pendaratan, Sriti menggunakan jaring penangkap (net catcher) yang terbuat dari bahan yang kuat dan lentur.

Kelebihan desain pesawat Sriti lainnya adalah setiap bagian pesawat ini dapat dengan mudah dibongkar pasang (collapsible aircraft design). Bagian-bagian pesawat dapat disimpan dengan rapi di dalam koper pembawa hingga mudah dibawa kemana-mana.

Untuk keperluan pengawasan dan pemantauan, Sriti dilengkapi dengan IP Camerayang dapat merekam kejadian atau aktivitas di permukaan bumi. Selain itu, pesawat tanpa awak ini juga dilengkapi dengan Telemetry System untuk kebutuhan pentransmisi gambar video yang ditangkap kamera maupun untuk keperluan pengendalian pesawat dari stasiun pengendali di darat (ground control station/GCS). GCS terdiri dari remote control yang digunakan saat lepas landas dan mendarat. Saat di udara, Sriti bergerak autonomus, sesuai titik-titik yang telah ditentukan di komputer. ***



2011, Tahun Kebangkitan Industri Kakao dan Coklat Nasional



Menteri Perindustrian (Menperin) Mohamad S. Hidayat tanggal 24 Juni 2011 lalu di Bandung, Jawa Barat, mencanangkan tahun 2011 sebagai tahun Kebangkitan Industri Kakao dan Cokelat Nasional. Pencanangan itu sekaligus ditandai dengan diresmikannya 14 industri pengolahan kakao dan cokelat di berbagai daerah di tanah air, baik yang merupakan investasi baru maupun industri lama yang melakukan perluasan.

Peresmian ke-14 industri kakao dan cokelat itu telah meningkatkan kapasitas produksi industri pengolahan kakao di dalam negeri sebesar 57,9% dari 272.875 ton per tahun menjadi 430.950 ton per tahun, atau meningkat sebesar 158.075 ton per tahun.

"Keberhasilan ini telah membawa era baru pengembangan industri pengolahan kakao dan cokelat Indonesia sekaligus menjadi momentum kebangkitan industri kakao dan cokelat nasional. Oleh karena itu, tidak berlebihan apabila tahun 2011 ini kita canangkan sebagai tahun kebangkitan industri kakao dan cokelat

nasional," kata Menperin.

Keberhasilan itu, tambah Menperin, merupakan buah dari berbagai program dan kebijakan yang telah dan sedang dijalankan pemerintah dimana industri pengolahan kakao (bersama CPO dan karet) telah ditetapkan sebagai salah satu industri prioritas agro yang dikembangkan melalui program hilirisasi produk agro.

Kebijakan penghapusan PPN komoditi primer; penyesuaian tarif bea masuk kakao olahan di negara tujuan ekspor; Program Gernas Kakao; penerapan SNI wajib kakao bubuk; dan penerapan Bea Keluar atas ekspor biji kakao sudah mulai memberikan hasil. Beberapa industri yang sebelumnya "mati suri" kini bangkit kembali, bahkan beberapa industri sedang dan telah melakukan ekspansi. Selain itu, banyak investor asing yang tertarik berinvestasi di Indonesia. Salah satunya, PT Asia Cocoa Indonesia sudah membangun pabrik pengolahan kakao di Batam.

Industri pengolahan kakao nasional mendapat dukungan ketersediaan bahan baku yang cukup

besar, dimana produksi biji kakao Indonesia tahun 2009/2010 mencapai 550.000 ton (terbesar ketiga seteah Pantai Gading 1,24 juta ton dan Ghana 632.000 ton). Namun sayangnya selama ini sebagian besar (72%) biji kakao itu diekspor dan hanya 28% yang diolah di dalam negeri.

Diharapkan dengan semakin berkembangnya industri pengolahan kakao, maka produksi kakao olahan dan produk cokelat semakin meningkat, karenanya, pemasarannya pun perlu ditingkatkan. Salah satunya dengan mendorong konsumsi kakao per kapita nasional yang kini masih rendah, yaitu 0,2 kg per kapita per tahun.

Agar industri pengolahan kakao dan cokelat lebih berkembang ke depan, tambah Menperin, pemerintah sedang merevisi PP No. 62 Tahun 2008 tentang Fasilitas Pajak Penghasilan untuk penanaman modal di bidang usaha tertentu dan/atau di daerah tertentu. Industri kakao dan industri makanan berbasis kakao termasuk bidang industri yang diusulkan mendapatkan insentif investasi tax allowance.

Raksasa minyak sawit nasional, PT SMART Tbk akan menanamkan investasinya senilai Rp 9 triliun sampai tahun 2015 untuk menggarap industri hilir minyak kelapa sawit di berbagai wilayah di tanah air sebagai upaya untuk meningkatkan nilai tambah, meningkatkan penyerapan tenaga kerja dan meningkatkan ekspor berbagai produk bernilai tambah tinggi.

Komisaris Utama PT SMART Tbk., Franky O. Widjaja mengatakan untuk tahap awal, perusahaan telah dan akan menanamkan investasinya senilai Rp 2,3 triliun hingga tahun 2013 untuk membangun industri hilir minyak kelapa sawit di Marunda Centre International Warehouse & Industrial Estate, Kabupaten Bekasi, Jawa Barat dengan kapasitas pengolahan sebesar 300.000 ton CPO per tahun.

"Pabrik pengolahan minyak kelapa sawit itu setiap tahunnya mampu menghasilkan 168.000 ton minyak goreng dan 112.000 ton margarine. Selain itu, kami juga sedang melakukan perluasan pabrik seluas 5 hektar untuk membangun pabrik cocoa butter substitute (CBS) atau bahan pengganti coklat dengan kapasitas produksi sebesar 140.000 ton per tahun," kata Franky usai acara peresmian industri hilir sawit di Marunda, Bekasi, Jawa Barat akhir Maret 2011 lalu.

Peresmian pabrik pengolahan minyak kelapa sawit milik PT SMART Tbk itu dilakukan oleh Menko Perekonomian Hatta Rajasa yang didampingi Menteri Perindustrian MS Hidayat, Menteri Perdagangan Mari Elka Pangestu, Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal Gita Wirjawan, Wakil Menteri Pertanian Bayu Krisnamurthi, Wakil Gubernur Jawa Barat Dede Jusuf, Ketua Umum Kadin Indonesia Suryo B. Sulisto dan sejumlah pejabat lainnya.

Pabrik pengolahan minyak kelapa sawit milik PT SMART Tbk di Marunda yang baru diresmikan itu mampu menyerap tenaga kerja langsung sebanyak 700 orang dan tenaga kerja tidak langsung sebanyak 1.300 orang. Dengan demikian total tenaga kerja yang terlibat bisa mencapai 2.000 orang.

PT SMART Tbk, lanjut Franky, akan terus mengembangkan industri hilir pengolahan minyak kelapa sawit baru di Jawa, Sumatera dan Kalimantan dengan total rencana investasi sebesar Rp 9 triliun sampai tahun 2015. Dengan pengembangan industri hilir minyak kelapa sawit tersebut diharapkan akan mampu menyerap tenaga kerja sebanyak 20.000 orang sampai tahun 2015.

Menurut Franky, industri hilir minyak kelapa sawit sangat diperlukan untuk meningkatkan nilai tambah, meningkatkan penyediaan lapangan kerja bagi masyarakat dan sekaligus meningkatkan kemampuan ekspor berbagai produk hilir bernilai tambah tinggi.

Untuk mendorong berkembangnya industri hilir minyak sawit di dalam negeri, tambah Franky, diperlukan kebijakan fiskal dan kebijakan lainnya dalam rangka menciptakan iklim usaha yang kondusif. "Agar sektor ini tumbuh sehat dan mampu

PT SMART Tbk Bangun Industri Hilir Sawit Senilai Rp 9 Triliun



menjawab tantangan global selaku produsen CPO dan minyak nabati utama dunia, kebijakan pemerintah yang komprehensif sangatlah dibutuhkan. Kebijakan tersebut termasuk mendorong tersedianya kebijakan yang mampu menghapus hambatan ketersediaan dan alokasi lahan, infrastruktur pendukung, riset dan pengembangan berikut akses terhadap teknologi serta dukungan pendanaan," kata Franky.

Menurut Franky, pengembangan sektor hulu hingga ke industri hilir secara terintegrasi merupakan sebuah sinergi lintas institusi yang tidak sederhana. Namun dengan mengacu kepada praktik agribisnis terbaik maka akan diperoleh manfaat yang sangat besar, baik bagi kesejahteraan sosial, pelestarian lingkungan, maupun bagi peningkatan nilai ekonomi bagi sektor industri itu sendiri dan industri nasional pada umumnya.

Industri hilir pengolahan minyak sawit PT SMART Tbk di Marunda mulai dibangun pada 20 Oktober 2009. Beberapa fasilitas produksi yang dibangun diantaranya refinery plant, fractionation plant, semi continuous deodorizer (SCD) plant, hydrogenation plant, margarine plant dan filing plant yang dilengkapi

dengan fasilitas laboratorium utama dan pemrosesan serta tangki penyimpanan, pergudangan, jembatan timbang serta sarana pengolahan limbah.

Franky mengatakan fasilitas serupa juga telah dan akan dioperasikan perusahaan di sejumlah wilayah lainnya seperti di Surabaya (Jawa Timur), Tarjun (Kalimantan Selatan), dan Belawan (Sumatera Utara) dengan kapasitas yang akan terus ditingkatkan.

Sementara itu, Menko Perekonomian Hatta Rajasa mengatakan pengembangan industri hilir sumber daya alam (khususnya produk pertanian/kehutanan dan mineral) merupakan strategi pembangunan yang ditempuh pemerintah dengan tujuan untuk meningkatkan perolehan nilai tambah di dalam negeri.

"Untuk mendorong industri hilir ini kami sedang menggodok kebijakan insentif dan disinsentif. Melalui pengembangan industri hilir ini kita tidak hanya menginginkan terjadinya peningkatan kemampuan supply bagi pasar dalam negeri tetapi juga kita menginginkan agar menjadi supply base bagi kawasan dan dunia," tutur Hatta. (*)

Achmad Safiun

Indonesia Harus Kembangkan Industri Bahan Baku dan Barang Modal

Fenomena globalisasi yang bersifat multidimensial saat ini sudah begitu nyata terjadi dalam berbagai aspek kehidupan. Globalisasi sudah tidak bisa dihindarkan lagi oleh masyarakat dari berbagai bangsa di dunia ini.



Pada era globalisasi, beragam perkembangan dari berbagai sektor bergulir begitu cepat dan meluas menembus batas wilayah dan waktu.

Globalisasi sering kali diibaratkan sebagai pedang bermata dua. Di satu sisi, fenomena ini mampu menciptakan peluang bagi terjadinya kemakmuran ekonomi suatu masyarakat atau negara. Namun di sisi lain, globalisasi juga dapat menimbulkan suatu kekuatan yang bisa memicu kerawanan bagi suatu negara di sektor ekonomi.

Karena globalisasi adalah fenomena yang tidak bisa dihindarkan, maka yang diperlukan bagi suatu bangsa atau negara adalah bagaimana caranya agar perkembangan yang terjadi pada era globalisasi sekarang ini tidak menimbulkan dampak buruk bagi bangsa dan negara tersebut.

Hal ini juga berlaku bagi Indonesia. Untuk dapat berpartisipasi dan memenangkan persaingan dalam era globalisasi, Indonesia harus mampu memiliki keunggulan-keunggulan yang tidak dimiliki negara lain.

Misalnya di sektor industri, harus ada industri unggulan atau industri strategis yang secara ekonomi bisa memberikan dampak positif bagi peningkatan kesejahteraan rakyat sekaligus sebagai perisai bagi Indonesia dalam menghadapi ancaman yang muncul dari pihak lain.

Pentingnya keberadaan industri strategis secara ekonomi diyakini A. Safiun sebagai solusi utama dalam menciptakan kemandirian ekonomi bagi negara Indonesia.

Menurut pemerhati masalah industri itu, industri-industri strategis akan berada di garis depan dalam menopang, bukan hanya pembangunan ekonomi negara, tetapi juga memperkuat daya saing negara dalam percaturan ekonomi internasional.

Terkait dengan keberadaan industri strategis bagi Indonesia, saat ini muncul beragam definisi untuk menentukan industri apa saja yang bisa digolongkan sebagai industri strategis? Banyak pihak yang mendefinisikan industri strategis dengan mengacu pada berbagai kepentingan, baik dari sisi keamanan dan pertahanan, politik dan ekonomi, maupun budaya.

Jika mengacu pada kepentingan ekonomi, menurut Safiun, industri strategis secara ekonomi adalah suatu industri yang mampu menghasilkan suatu produk sehingga ketergantungan Indonesia terhadap produk tersebut dari pasokan impor makin menyusut.

"Dengan definisi ini, kita bisa melihat kondisi yang dihadapi industri-industri di Indonesia dalam menerapkan kegiatan operasinya di lapangan," ujar pria yang sudah puluhan tahun berkecimpung dalam pengembangan sejumlah sektor industri.

Menurutnya, ternyata industri di dalam negeri banyak yang mengalami kesulitan dalam mendapatkan bahan baku dan mesin-mesin yang dipakai mereka juga sebagian besar dari impor.

Memang banyak jenis bahan baku yang dibutuhkan dalam kegiatan industrinasional. Namun dalam konteks industri strategis secara ekonomi, bahan baku yang dimaksud adalah bahan baku yang paling banyak dipakai di industri di dalam negeri dan bahan baku tersebut seluruhnya atau sebagian besar harus didatangkan dari luar negeri.

"Jadi bahan baku dalam konteks industri strategis secara ekonomi adalah bahan baku yang banyak dipakai oleh kalangan industri dan seluruh atau sebagian besar bahan baku itu selama ini masih diimpor," kata Safiun.

Dia menjelaskan, untuk menentukan bahan baku apa saja yang diperlukan, bisa disimak dari barang-barang yang diimpor. Misalnya saja di sektor logam. Memang hingga saat ini sudah ada beberapa bahan baku dari industri logam yang bisa dipasok oleh industri di dalam negeri, seperti PT Krakatau Steel dan produsen lainnya. Namun, masih banyak bahan baku industri logam, terutama besi baja, yang belum diproduksi di dalam negeri sehingga untuk mendapatkannya harus diimpor dari negara lain.

Keberadaan industri bahan baku tentunya juga harus dimbangi dengan keberadaan industri yang menggunakannya. Terkait industri strategis secara ekonomi di sektor logam, Safiun menilai industri barang modal juga sangat penting bagi Indonesia.

"Industri barang modal merupakan industri utama yang sangat penting bagi pengembangan industri-industri lainnya," papar Safiun.

Di sektor bahan baku logam, sejumlah produsen barang modal di Indonesia memang telah membuat mesin-mesin tool, tetapi mesin-mesin itu baru sebatas untuk keperluan sekolah kejuruan dan balai-balai industri saja. "Pembuatan mesin tool belum menyentuh untuk kegiatan produksi bagi industri-industri di sektor lain," kata Safiun.

Dengan mengacu pada kondisi di atas, Safiun menilai industri strategis secara ekonomi Indonesia yang perlu dikembangkan saat ini saat ini adalah industri bahan baku dan industri industri barang modal.

Bagi Safiun, industri strategis itu dapat dibangun di negeri ini karena Indonesia memiliki sumber bahan baku yang cukup besar untuk membangun industri-industri strategis seperti itu.

Selain itu, Indonesia juga memiliki potensi pasar yang sangat besar bagi pemasaran hasil industri-industri strategis itu. Dengan jumlah

penduduk yang mencapai lebih dari 230 juta jiwa, Indonesia merupakan pangsa pasar yang menarik bagi suatu industri.

Untuk dapat menciptakan industri-industri strategis secara ekonomi itu, A. Safiun menyatakan perlunya dukungan dari seluruh elemen di negeri ini, baik masyarakat maupun pemerintah.

Di sisi pemerintah, dia mengakui adanya upaya dari instansi-instansi pemerintah untuk mendorong terciptanya industri-industri strategis itu. Sudah banyak kebijakan dan aturan yang diluncurkan pemerintah.

"Namun, masih ada sejumlah hal yang masih harus dibenahi dalam hal kebijakan dan peraturan pemerintah itu," papar Safiun.

Menurutnya, kebijakan PP 17 tahun 2007 harus ditinjau kembali karena ada gap antara kementerian-kementerian yang melakukan pembinaan terhadap suatu industri.

"Masih banyak juga peraturan-peraturan yang belum sinkron yang mengakibatkan pelaksanaan aturan itu tidak berjalan sempurna," ucapnya.

Mengingat pentingnya keberadaan industri strategis itu, Safiun meminta pemerintah segera menyelesaikan permasalahan-permasalahan yang ada dalam upaya pembangunan industri strategis tersebut. "Pembenahan perlu dilakukan secepatnya. Kita harus sudah bisa merasakan keberadaan dan manfaat industri strategis itu dalam tempo dua atau lima tahun mendatang," jelasnya.



SUDIRMAN MR

Menggapai Impian Menjadikan Indonesia Sebagai Basis R&D

Kejujuran, keuletan, kerja keras dan loyalitas tinggi pada pekerjaan dapat mengantarkan seseorang menapaki tangga karir dan cita-citanya hingga mencapai posisi puncak. Setidaknya itulah antara lain rahasia sukses Sudirman MR, Presiden Direktur PT Astra Daihatsu Motor (ADM), perusahaan otomotif patungan Indonesia-Jepang yang kini sukses menjadi market leader di pasar otomotif nasional.

Berkat keuletan, kerja keras dan loyalitas tinggi itulah, anak bangsa bernama lengkap Sudirman Maman Rusdi bersama timnya di PT ADM, mampu membalikkan kondisi perusahaan dari keterpurukan menjelang akhir dekade 1990-an menjadi sebuah perusahaan yang sangat sehat dan sukses sebagai pemimpin pasar mobil di tanah air.

Di bawah kepemimpinan Sudirman, selama bertahun-tahun produk mobil merek Daihatsu Xenia, Toyota Avanza, Daihatsu Terios, Toyota Rush, serta Daihatsu Gran Max dan Luxio menjadi idaman para pelanggan di tanah air. Saking tingginya minat beli masyarakat, selama bertahun-tahun lamanya tipe-tipe mobil tersebut terpaksa dijual secara indent, padahal kegiatan produksi mobil telah digenot secara besar-besaran.

Peranan pria kelahiran Tasikmalaya, Jawa Barat tanggal 1 Juli 1954 itu dalam membawa PT ADM bangkit dari keterpurukan sangatlah penting. Ide-ide cemerlang yang dilontarkan

Sudirman berikut berbagai terobosan di bidang teknik produksi maupun langkah untuk meningkatkan efisiensi perusahaan telah mengantarkan PT ADM kepada kesuksesan besar.

Prestasi itulah yang telah mendorong pemegang saham mayoritas PT ADM, yaitu Daihatsu Motor Corporation (DMC) untuk menunjuk Sudirman sebagai Presdir PT ADM terhitung mulai Februari 2011. Penunjukkan itu merupakan satu fenomena langka dan luar biasa bagi Sudirman pribadi, Astra International maupun bagi bangsa Indonesia, mengingat berdasarkan tradisi maupun perjanjiannya posisi Presdir di PT ADM seharusnya dipegang oleh wakil dari DMC yang nota bene adalah orang Jepang.

Seiring dengan makin menciutnya kepemilikan saham Astra di PT ADM dari 75% pada tahun 1992-1989 menjadi tinggal 31,8% pada tahun 2002, maka posisi pimpinan perusahaan pun berubah. Kini DMC menjadi pemegang saham mayoritas dengan 62,2%, sementara saham Nichimen sebesar 6% dialihkan kepada Toyota Tsusho Corporation.

Ketika kepemilikan saham antara pihak Indonesia (Astra) dan Jepang (DMC) masih berimbang 50:50% pada tahun 1998, posisi Presdir disepakati bergantian setiap dua tahun antara orang Indonesia dan orang Jepang. Namun setelah pihak DMC menjadi pemegang saham mayoritas, posisi Presdir menjadi hak DMC, sedangkan Astra berhak atas posisi Wapresdir.

Sudirman mengaku penunjukkan dirinya (selaku wakil Astra) sebagai Presdir PT ADM memang di luar agreement yang telah disepakati sebelumnya. Namun Sudirman melihat penunjukkan itu sebagai sebuah kepercayaan dan amanah yang diberikan khususnya kepada dirinya sebagai pribadi dan umumnya kepada

PT Astra International dan bangsa Indonesia.

“Saya juga kaget sekali, karena kalau dilihat perjanjiannya pihak Jepanglah yang berhak memegang posisi Presdir. Namun posisi itu dilimpahkan kepada orang Indonesia. Pimpinan di Astra International pun kaget. Saya pikir ini sebuah kepercayaan sekaligus amanah yang harus dijaga dengan baik,” kata Sudirman yang kini menjadi satu-satunya orang Indonesia dalam jajaran Board of Directors PT ADM bersama tujuh orang Jepang lainnya.

Menurut Sudirman, orang pertama yang diberitahu tentang penunjukkan itu (setelah yang bersangkutan sendiri) adalah Menteri Perindustrian MS Hidayat. Hanya berselang sekitar 10 menit setelah Chairman DMC Mr. K. Teramizu memberitahu Sudirman mengenai penunjukkan itu, Mr. K. Teramizu juga menyampaikan hal itu kepada Menperin secara langsung.

Mr. K. Teramizu menyampaikan penunjukkan Sudirman itu pada tanggal 31 Agustus 2010 di ruang

tunggu tamu Menperin di Gedung Kementerian Perindustrian Jakarta. Ketika itu Sudirman hendak mendampingi Mr. K. Teramizu bertemu Menperin MS Hidayat. Mr. K. Teramizu sendiri ingin bertemu Menperin untuk menyampaikan terima kasih karena Menperin ketika berkunjung ke Jepang pada bulan Mei 2010 menyempatkan diri berkunjung ke Daihatsu. Selain itu, Mr. K. Teramizu juga ingin menyampaikan kepada Menperin tentang rencana pengembangan Daihatsu di Indonesia ke depan.

Ketika berkunjung ke Jepang rombongan Menperin sempat melihat secara langsung rencana pengembangan Daihatsu, fasilitas R&D, fasilitas pengujian kendaraan hingga sempat mencoba kendaraan di fasilitas pengujian kendaraan milik Daihatsu. Rombongan Menperin juga sempat menyaksikan produk kebanggaan PT ADM, yaitu Gran Max yang diekspor ke Jepang dengan merek Toyota Town Ace dan Toyota Lite Ace, banyak beroperasi di jalan-jalan tol di Jepang.

“Pada awalnya Mr. K. Teramizu menanyakan umur saya, lalu beliau menyampaikan bahwa perusahaan (PT ADM) kini menjadi semakin besar dan salah satu key person perusahaan ini menjadi besar adalah anda (menunjuk Sudirman). Untuk itu pada tahun depan DMC akan menunjuk anda sebagai Presdir,” tutur Sudirman menirukan ucapan Mr. K. Teramizu.

Meniti Karir dari Bawah

Posisi puncak sebagai Presdir PT ADM tidaklah diraih Sudirman secara instan. Posisi itu diraihnya melalui perjuangan dan kerja keras, keuletan serta loyalitas tinggi selama hampir 33 tahun. Bahkan, karier puncak itu diraihnya secara bertahap dari bawah dan dimulai ketika perusahaan masih dalam tahap embrio atau cikal bakal.

Lulus dari Sekolah Teknik Menengah (STM) jurusan mesin di Kota Tasikmalaya, Jawa Barat tahun 1974, Sudirman langsung merantau ke Jakarta. Setelah sempat bekerja di sejumlah perusahaan, pada tahun 1978 dia bergabung dengan PT Daihatsu Indonesia sebagai staf produksi. PT Daihatsu Indonesia adalah perusahaan patungan pertama antara DMC dengan PT Astra International yang juga baru berdiri tahun 1978. Perusahaan didirikan untuk memproduksi body component kendaraan bermotor niaga sederhana (KBNS) sehingga tahun 1978 muncul mobil niaga Daihatsu Hi-jet 55 wide yang cukup populer.

Pada tahun 1982 Sudirman promosi jabatan menjadi kepala seksi dan selang tiga tahun kemudian (tahun 1985) promosi lagi menjadi asisten manajer. Di sela-sela kesibukannya sebagai karyawan PT Daihatsu Indonesia, Sudirman masih menyempatkan diri untuk melanjutkan pendidikan formalnya di Universitas Terbuka (UT). Dia tercatat sebagai mahasiswa UT angkatan pertama tahun 1984 pada jurusan Administrasi Niaga. Anak kedua dari tujuh bersaudara ini berhasil menyelesaikan studinya di UT pada tahun 1989.

Selanjutnya pada tahun 1989 Sudirman diangkat menjadi manajer, tahun 1991 diangkat menjadi general manajer, dan tahun 1996 diangkat menjadi direktur di PT Gaya Motor. “Ketika saya menjadi general manajer PT Daihatsu Indonesia tahun 1989, saya juga merangkap jabatan sebagai manajer di PT Nasional Astra Motor. Pada tahun 1992 juga merangkap sebagai manajer PPC di PT Gaya Motor,” kenangnya.

Pada tahun 1998 Sudirman merangkap jabatan lagi sebagai Direktur di PT Astra Daihatsu Motor untuk technical, engineering and manufacturing. PT ADM sendiri berdiri pada tahun 1992 menyusul keputusan merger antara PT Daihatsu Indonesia, PT Daihatsu Engine Manufacturing Indonesia dan PT National Astra Motor membentuk PT ADM sebagai produsen sekaligus agen tunggal Daihatsu.

Selanjutnya pada tahun 2006 Sudirman diangkat sebagai Vice President Director di PT ADM. Mulai Maret tahun 2010 Sudirman juga merangkap sebagai Direktur di PT Astra International yang menangani Astra Motor III yang meliputi kegiatan manufacturing untuk

merek Daihatsu, Isuzu, BMW, Peugeot dan UD Truck (Nissan Diesel), yaitu kendaraan roda empat non Toyota. Terhitung mulai Februari 2011 Sudirman resmi ditunjuk sebagai President Director PT ADM.

Membalikkan Keadaan

Sebelum krisis ekonomi 1997/1998, PT Gaya Motor yang ketika itu 22,5% sahamnya dimiliki pemerintah, sempat melakukan ekspansi kapasitas produksi menjadi 78.000 unit per tahun dalam rangka mengantisipasi perkiraan kenaikan pasar otomotif ketika itu. Namun kenyataannya pada tahun 1997 terjadi krisis ekonomi sehingga realisasi produksinya paling tinggi hanya 20.000 unit (sekitar 25% dari kapasitas atau 75% kapasitasnya idle). Ketika itu Astra meminta PT ADM untuk mengambil alih PT Gaya Motor untuk menyelamatkan perusahaan.

Akibat pengambilalihan itu, PT ADM terpaksa harus menanggung beban hutang yang sangat besar. Pada tahun 2000 beban hutang bunga PT Gaya Motor yang harus ditanggung PT ADM adalah sebesar Rp 400 juta per hari. PT ADM sendiri tidak mampu melunasi hutang itu. Untuk mengatasinya, Sudirman yang ketika itu menjabat Direktur Technical, Engineering and Manufacturing PT ADM, terpaksa melobi prinsipal hingga akhirnya tercetuslah ide pembuatan mobil Xenia dan Avanza.

Sebelum memutuskan proyek Xenia dan Avanza, PT ADM terlebih dahulu melakukan survey kendaraan idaman masyarakat Indonesia. PT ADM menilai kalau hanya mengandalkan produk Daihatsu Zebra dan Taruna maka PT ADM tidak akan kompetitif lagi. Melalui survey itu kemudian disimpulkan bahwa kendaraan idaman orang Indonesia adalah kendaraan MPV (Multi Purpose Vehicle) yang memiliki bonnet dan mampu memuat 7 orang penumpang. Namun harganya harus sekitar Rp 70 jutaan dan bahan bakarnya harus cukup hemat.

Konsep kendaraan itu kemudian dibawa ke Jepang dan disodorkan kepada Daihatsu (DMC) dan Toyota (TMC) ---51% saham DMC dikuasai TMC. Hal itu dilakukan karena untuk mencapai cost sekitar Rp 70 jutaan, maka volumenya harus tinggi. Sebetulnya Toyota sendiri sudah punya rencana untuk mengembangkan produk barunya Kijang Innova. Namun Toyota setuju bergabung dengan syarat harus betul-betul memenuhi standar kualitas yang ditetapkan Toyota.

PTADM, kata Sudirman, menginginkan agar kegiatan produksi dilakukan di PT ADM karena ketika itu PT ADM memiliki tingkat utilisasi pabrik hanya 25% dari kapasitas produksi 78.000 unit per tahun. Namun ketika itu ADM tidak bisa melakukan produksi dengan standar

kualitas yang tinggi kalau tanpa melakukan perubahan di pabrik, khususnya di bidang QCD. Akhirnya PT ADM meluncurkan program QCD level up sehingga kemudian dibentuk CPS (Committee on Product and Strategy) yang dibantu oleh DMC.

“Dalam keadaan sulit PT ADM mencoba melakukan berbagai perbaikan. Untuk itu PT ADM butuh dana Rp 25 miliar yang harus diperoleh dari pinjaman. Namun dalam pelaksanaannya PT ADM hanya memanfaatkan pinjaman sebesar Rp 17 miliar dan hanya dalam jangka enam bulan, pinjaman itu sudah bisa dikembalikan,” tegas Sudirman yang sejak tahun 2010 juga menjadi Ketua Umum Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (GAIKINDO).

Ketika Xenia dan Avanza diluncurkan kepada publik, ternyata mobil tersebut betul-betul menjadi impian masyarakat dan langsung pasarnya booming. Kesibukan pun serentak terjadi di PT ADM, rekrutmen pegawai baru segera dilakukan dan training digalakkan. Hal itu dilakukan untuk mengejar produksi dan penjualan menyusul melonjaknya permintaan pasar.

Pada bulan Oktober 2004, seluruh akumulasi minus neraca keuangan PT ADM berhasil dinolkan. Pada akhir tahun 2006 semua hutang PT ADM pun berhasil dilunasi menyusul suksesnya Xenia dan Avanza di pasar. Selanjutnya PT ADM memperkenalkan produk baru lagi, yaitu Daihatsu Terios dan Toyota Rush secara parallel sehingga kapasitas produksi harus disiapkan lagi. Pabrik yang ada di Sunter ditingkatkan kapasitasnya dan pabrik mesin (engine) dipindahkan ke pabrik baru di Karawang.

PT ADM berhasil mencapai produksi mobil 303.000 unit tahun 2010 padahal kapasitas produksinya baru 211.000 unit per tahun. Model-model baru terus dikembangkan dalam sepuluh tahun terakhir, setelah Terios dan Rush diluncurkan Gran Max. Mulai tahun 2007 Gran Max diekspor ke Jepang dengan Merek Toyota Town Ace dan Lite Ace. Toyota Town Ace dan Lite Ace merupakan satu-satunya merek mobil Jepang yang dibuat di luar Jepang dan masuk ke Jepang secara kontinyu, yaitu dari Indonesia. “Setiap bulannya antara 900 sampai 1.000 unit Town Ace dan Lite Ace diekspor ke Jepang. Itu kebanggaan tersendiri bagi kami dari sisi produk,” tutur Sudirman.

Saat ini PT ADM telah menjadi salah satu global production base untuk Daihatsu dan Toyota di luar Jepang dengan standar kualitas global yang sudah diakui pihak Jepang sejak tahun 2007. Produksi PT ADM pun terus meningkat dan eksportnya tidak hanya ke Jepang, tapi juga ke Malaysia (Avanza dalam

bentuk CKD), ke Thailand (CBU), ke Filipina (CBU), ke Brunei (CBU), ke Mexico (CBU), ke Afrika Selatan dan beberapa negara Afrika lainnya. Gran Max juga diekspor ke beberapa negara Timur Tengah dan Afrika Selatan.

Daihatsu Terios juga diekspor ke Venezuela dalam bentuk CKD (dirakit di Venezuela di pabriknya Toyota). “Yang membanggakan dalam ekspor Terios ke Venezuela adalah orang Indonesialah yang mengajarkan karyawan Toyota di Venezuela bagaimana merakit Terios yang baik. Itu juga satu kebanggaan tersendiri bagi kami,” tutur Sudirman.

PT ADM kini tidak hanya menjadi production base, tetapi juga telah menjadi product base. Sebab, Xenia dan Avanza hanya dikembangkan di Indonesia, Terios dan Rush hanya dikembangkan di Indonesia, demikian juga dengan Gran Max dan Luxio hanya dikembangkan di Indonesia. Karena itu, Indonesia dapat dikatakan sebagai product base.

“Namun saya belum puas dengan pencapaian ini. Saya masih punya mimpi lainnya yang belum dapat diwujudkan saat ini, yaitu menjadikan PT ADM sebagai basis rancang bangun. Jadi, setelah menjadi production base dan product base, kami ingin product design dan product development-nya juga dilakukan di Indonesia oleh orang-orang PT ADM. Itulah mimpi kami berikutnya. Kalau itu bisa dicapai, maka PT ADM akan betul-betul menjadi pabrik kendaraan yang komplit,” kata Sudirman.

Untuk menuju ke sana, PT ADM sudah mulai mencari lahan yang luas untuk fasilitas R&D. Sementara itu, fasilitas produksi PT ADM di Karawang, Jawa Barat pun kembali diperluas tahun 2011 ini dengan investasi sebesar Rp 2,1 triliun. Hal itu dilakukan untuk meningkatkan kapasitas produksi dari 330.000 unit menjadi 430.000 unit per tahun dalam rangka mengantisipasi perkembangan pasar mobil di Indonesia yang pada tahun 2014 diperkirakan mencapai 1 juta unit.

Dalam hal lokalisasi, saat ini Gran Max telah memiliki kandungan lokal paling tinggi, yaitu 85% (sisanya sekitar 9% diimpor dari negara-negara ASEAN, dan 6% diimpor dari Jepang). Kini PT ADM mampu menghasilkan satu mobil setiap 1,2 menit sekali. “Di sisi penjualan, kami bersama-sama dengan Astra International dan Daihatsu Motor Corporation terus mengembangkan jaringan penjualan dan meningkatkan mutu jaringan penjualan. Tujuannya adalah untuk memberikan layanan penjualan dan purna jual sebaik-baiknya kepada konsumen dalam rangka mencapai Customer Satisfaction,” kata Sudirman. ***

Abdul Azis Pane

Industri Perkaretan

Masa Depan Ekonomi Indonesia

Berbicara soal industri perkaretan kita akan langsung teringat sosok tokoh industri perkaretan nasional bernama lengkap Drs. Abdul Azis Pane, MBA. Dia adalah Ketua Umum Dewan Karet Indonesia (Dekarindo) yang pertama yang dikukuhkan secara resmi sebagai ketua umum Dekarindo pada bulan Juli 2010 melalui Rapat Umum Majelis Anggota Dewan Karet Indonesia.

Dekarindo sendiri sebetulnya baru terbentuk (dideklarasikan) pada tanggal 2 Juni 2010 dengan tujuan untuk meningkatkan kerjasama antar pelaku usaha dari hulu hingga hilir guna memperkuat sistem dan usaha agribisnis perkaretan nasional. Selain itu, Dekarindo juga ditujukan untuk memberikan bahan masukan kepada pemerintah dalam rangka menyusun regulasi maupun kebijakan di bidang pengembangan industri perkaretan nasional; memperkuat kerjasama internasional di bidang usaha industri perkaretan; meningkatkan kesejahteraan masyarakat pelaku usaha industri perkaretan; dan meningkatkan kelestarian lingkungan.

Dalam dunia perkaretan nasional, Azis, demikian biasa dia dipanggil, bukanlah orang baru kemarin sore, melainkan orang yang sudah

banyak makan asam garam. Hampir sepanjang karir dalam hidupnya dia habiskan dalam bidang yang terkait dengan perkaretan. Bahkan, dia sendiri mengaku sebagai ‘anak karet’, karena dia lahir dan dibesarkan di lingkungan yang sangat kental dengan nuansa perkaretan. Ayah Azis adalah seorang pegawai perusahaan perkebunan karet di Sumatera Utara pada jaman kolonial Belanda dulu.

Sementara itu, Azis sendiri berpuluh-puluh tahun lamanya bekerja di industri ban nasional yang menggunakan karet alam sebagai bahan baku utamanya. Tidak hanya itu, sejak tahun 1995 hingga saat ini Azis tetap dipercaya kalangan industri ban nasional untuk menjadi Ketua Umum Asosiasi Perusahaan Ban Indonesia (APBI). Azis kini juga aktif di berbagai organisasi a.l. sebagai Ketua Komite Tetap Standarisasi dan Peningkatan Produktivitas Kadin Indonesia, Ketua BKS INKIM (Badan Kerjasama Industri Kimia) dan Penasehat Indonesian Public Relations Association (PERHUMAS).

Mengenai komoditas karet, Azis menilai bangsa Indonesia patut bersyukur mendapatkan anugerah dari Tuhan YME berupa tanaman karet (*Hevea brasiliensis*) yang sangat cocok tumbuh di wilayah Indonesia. Walaupun tanaman karet



bukanlah tanaman asli Indonesia (masuk ke Indonesia dibawa oleh penjajah Belanda dari Brazil), namun tanaman ini dapat tumbuh dengan baik di Indonesia. Bahkan Indonesia kini menjadi produsen karet alam terbesar kedua di dunia setelah Thailand.

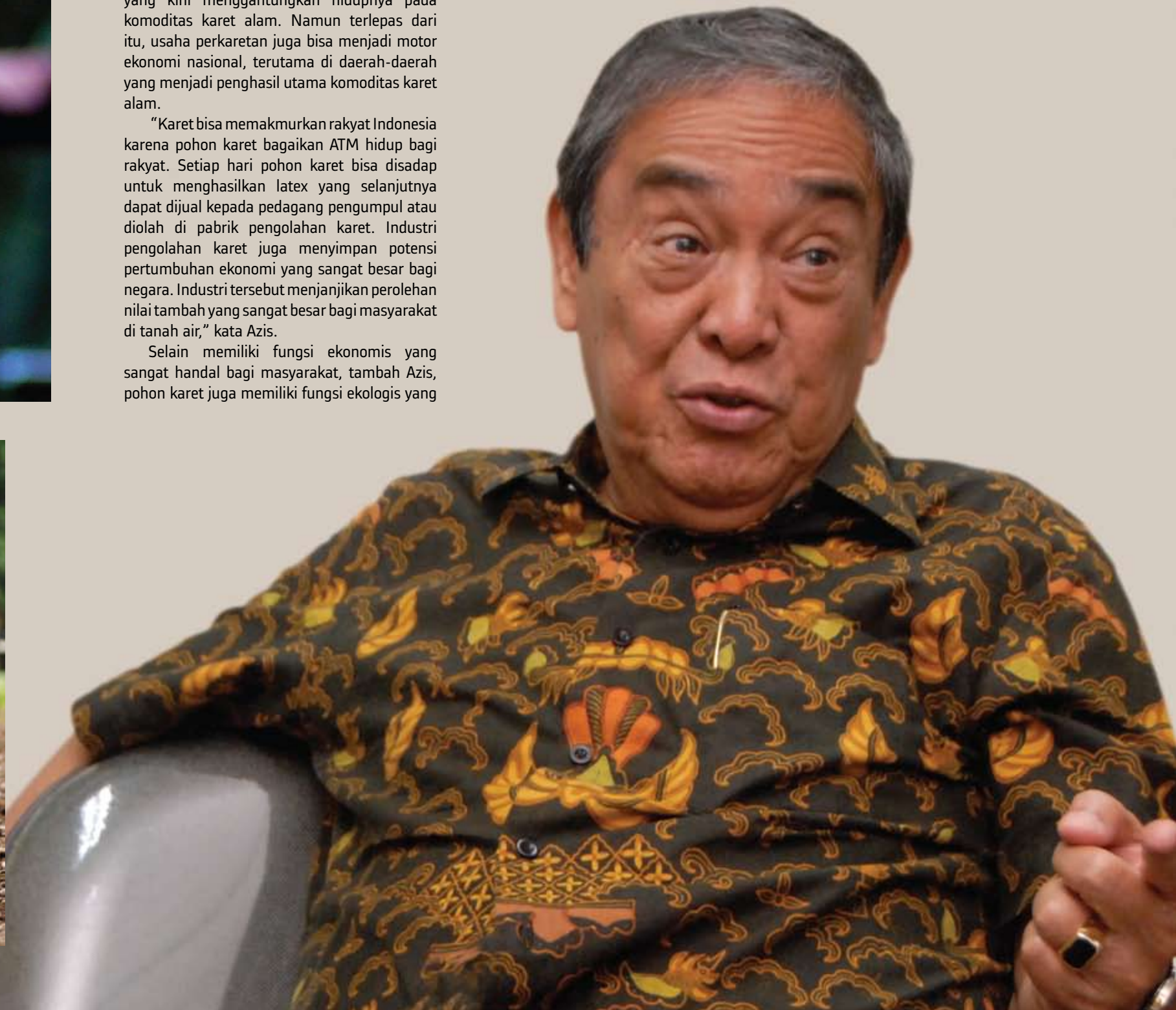
Menurut Azis, karet merupakan tanaman yang sangat penting bagi rakyat Indonesia karena lebih dari 80% produksi karet alam Indonesia berasal dari perkebunan karet rakyat. Karena itu, banyak diantara rakyat Indonesia yang kini menggantungkan hidupnya pada komoditas karet alam. Namun terlepas dari itu, usaha perkaretan juga bisa menjadi motor ekonomi nasional, terutama di daerah-daerah yang menjadi penghasil utama komoditas karet alam.

“Karet bisa memakmurkan rakyat Indonesia karena pohon karet bagaikan ATM hidup bagi rakyat. Setiap hari pohon karet bisa disadap untuk menghasilkan latex yang selanjutnya dapat dijual kepada pedagang pengumpul atau diolah di pabrik pengolahan karet. Industri pengolahan karet juga menyimpan potensi pertumbuhan ekonomi yang sangat besar bagi negara. Industri tersebut menjanjikan perolehan nilai tambah yang sangat besar bagi masyarakat di tanah air,” kata Azis.

Selain memiliki fungsi ekonomis yang sangat handal bagi masyarakat, tambah Azis, pohon karet juga memiliki fungsi ekologis yang

sangat berharga bagi seluruh masyarakat, tidak hanya bagi masyarakat Indonesia saja tetapi juga bagi masyarakat dunia. Seluruh areal bekas pertambangan di tanah air seperti di Kalimantan, Sumatera, Jawa Barat, Banten dan lain-lain dapat direklamasi dengan ditanami pohon karet. Penanaman pohon karet selain mampu menyelamatkan lingkungan juga mampu memberikan penghidupan baru bagi masyarakat di sekitar lokasi reklamasi.

Dari sisi industri hilir karetnya sendiri banyak yang bisa dilakukan pelaku usaha di tanah air, seperti pengembangan industri vulkanisir ban pesawat terbang; pengembangan industri ban off the road atau ban untuk kendaraan proyek seperti ban panser, ban dumper truck (heavy duty tires); pengembangan industri vulkanisir ban (APBI akan membuat standar industri vulkanisir untuk IKM); pengembangan industri Dock Fender (bantalan karet untuk sandaran kapal



di dermaga atau pelabuhan); industri komponen (spare part) otomotif, pesawat dan pesawat ruang angkasa; industri semen anti gempa (cemented rubber); industri Asphalt Rubber (aspal yang dicampur dengan karet sehingga jalan tahan lama dan tidak merusak mobil). Cemented rubber juga dapat digunakan sebagai pembatas jalan raya dengan jurang atau tebing terjal untuk menghindari kecelakaan atau untuk melapisi dasar kolam perikanan agar ikan yang dihasilkan tidak bau lumpur.

Peran strategis industri perkaretan itu juga dapat menjadi indikator perekonomian nasional. Industri ban, misalnya, dapat dijadikan sebagai salah satu barometer ekonomi nasional, dimana kalau penjualan ban merosot maka berarti perekonomian sedang melemah, demikian juga sebaliknya.

Hal itu terjadi karena, ketika perekonomian meningkat, permintaan kendaraan bermotor pun biasanya naik. Kalau permintaan kendaraan naik maka secara otomatis permintaan ban juga naik. Permintaan ban sebagaimana juga permintaan kendaraan bermotor sangat sensitif terhadap perkembangan ekonomi. Karena itu, ketika terjadi musibah meletusnya Gunung Merapi pada bulan Nopember 2010 lalu, penjualan ban di wilayah Jawa Tengah dan Daerah Istimewa Yogyakarta langsung turun.

Mengapa industri ban dapat dijadikan barometer ekonomi? Karena industri ban dapat menggambarkan kondisi riil dari hampir seluruh pelaku ekonomi, mulai dari pelaku ekonomi kuat, sedang sampai pelaku ekonomi lemah. Sebagaimana diketahui, industri ban menggunakan bahan baku berupa karet alam dengan komposisi lebih dari 80%. Karet alam sendiri dihasilkan oleh para petani/pekebun karet di daerah dengan penguasaan lahan yang relatif kecil. Walaupun ada juga kebun karet yang diusahakan oleh perusahaan perkebunan besar swasta dan perkebunan milik negara, namun sekitar 85% dari perkebunan karet di Indonesia dikuasai oleh para petani/pekebun kecil.

Azis mengaku sangat menginginkan industri hilir karet di dalam negeri berkembang pesat



agar Indonesia tidak lagi hanya mengekspor bahan mentah berupa karet alam seperti terjadi selama ini.

Menurut Azis, industri hilir karet di dalam negeri harus berkembang demi kesejahteraan petani dan masyarakat, agar perekonomian nasional menjadi kuat dan stabil. Kunci keberhasilan pengembangan industri hilir karet nasional itu adalah harus tersedianya industri pendukung di dalam negeri. Indonesia membutuhkan setidaknya sembilan jenis industri pendukung sebagai pemasok bahan baku dan bahan penolong. Industri pendukung itu misalnya industri Carbon Black, Silica, Nylon Tire Cord (NTC), Rubber Chemical dan lain-lain.

Pada tahun 1977, ketika Azis masih bekerja di PT Intirub (sebuah perusahaan produsen ban milik negara yang kini sudah dilikuidasi), Indonesia masih mengimpor Rubber Chemical dalam jumlah besar, khususnya dari Singapura. Padahal Pertamina sendiri sebetulnya mampu memproduksi bahan tersebut, namun

Pertamina ketika itu tidak memproduksinya.

Karena itu, Azis membawa sampel produk buatan Singapura itu ke Balai Penelitian dan Pengembangan Pertamina di Pulo Gadung untuk diteliti komposisinya dan dikaji kemungkinan produksinya oleh Pertamina. Setelah dilakukan serangkaian penelitian dan pengkajian, diperoleh kesimpulan bahwa Pertamina bisa memproduksi bahan tersebut. Akhirnya diputuskan Pertamina memproduksi bahan tersebut secara komersial dengan menggunakan merek Minarex. Bahkan dalam perkembangannya Pertamina sempat membuat beberapa varian produk sesuai dengan perkembangan teknologi yang terjadi ketika itu.

Namun sayangnya, karena alasan tingginya biaya produksi, PT Pertamina kini tidak memproduksi lagi bahan tersebut. Padahal bahan tersebut sangat dibutuhkan oleh kalangan industri ban di dalam negeri. Volume kebutuhannya pun setiap tahunnya sangat besar.

Dengan dukungan ketersediaan bahan baku karet di dalam negeri, sejak awal Azis selalu optimistis bahwa Indonesia akan menjadi pusat produksi ban di dunia. Optimisme itu setahap demi setahap telah menjadi kenyataan dimana Indonesia kini menjadi salah satu negara pengekspor ban terkemuka di dunia.

Namun sayangnya sejumlah produsen ban dunia seperti Yokohama dan Pirelli yang sempat tertarik menanamkan investasinya di Indonesia justru lari dan berinvestasi di Vietnam dan Filipina. Antara lain mereka beralasan bahwa Indonesia masih rawan keamanannya karena setiap kali mau masuk ke mall, hotel, gedung perkantoran dan lain-lain harus diperiksa dengan metal detector. Alasan lainnya, Indonesia tidak memiliki industri pendukung dan masih tingginya suku bunga perbankan.

"Harus diakui bahwa citra Indonesia khususnya menyangkut masalah keamanan masih cukup rendah di mata investor. Masih lemahnya citra keamanan itu sangat menentukan kredibilitas Indonesia di mata investor," tegas tokoh yang aktif di berbagai organisasi ini. ***



cintai & gunakan industri
Indonesia

Tampil Bangga Menggunakan

produk indonesia



KEMENTERIAN PERINDUSTRIAN
www.kemenperin.go.id