

E5-09 ✓



PENGEMBANGAN INDUSTRI PERIKANAN TUNA
DI INDONESIA

Oleh :

- 1. Ir. Susanto Soekardi, M.Phil.
- 2. Drs. Sjafril Karana, BE.

PERPUSTAKAAN 12281

No. Induk : 3001/H/95

Klasifikasi : _____

Subjek : IL 98

Harga / Asal : _____

Pemb. / Had / Tk : PER 50

Katalog : _____

Dit. : 76-96-95

Mengetahui :
Direktur P.I. Mesin & Elektroteknika

Ir. Irwan Ibrahim
Nip.: 680000169

Kelompok Industri Maritim
Deputi Bidang Pengkajian Industri - BPP Teknologi
Juli '91

DAFTAR ISI

	Hal
I. PENDAHULUAN	1
1. Umum	1
2. Lokasi dan Potensi Tuna	1
II. PELUANG PENGEMBANGAN	2
1. Ikan Tuna	2
2. Ikan Cakalang	3
III. PENINGKATAN PRODUKSI IKAN	4
1. Pengembangan Armada Tuna	5
2. Pengembangan Armada Cakalang	6
3. Pengadaan Kapal Ikan	7
4. Pendanaan	8
IV. KESIMPULAN DAN SARAN	8
1. Kesimpulan	8
2. Saran	9

PENGEMBANGAN INDUSTRI PERIKANAN TUNA DI INDONESIA

I. PENDAHULUAN

I.1. Umum

Dari diskusi yang telah dilaksanakan dengan pengurus Gabungan Pengusaha Perikanan Indonesia (GAPPINDO) tanggal 9 Juli 1991, disampaikan bahwa : GAPPINDO mempunyai rencana (atas anjuran Bapak Presiden) untuk meningkatkan ekspor hasil perikanan terutama produksi Tuna dan Cakalang, dimana tahun 1989 Indonesia baru mampu mengekspor sebanyak 56.678 ton/tahun senilai \$ 102.667.000 atau 4,67% dari kebutuhan dunia. Dalam jangka waktu 5 tahun mendatang kemampuan produksi tersebut diharapkan dapat ditingkatkan menjadi 15% yaitu sekitar 185.000 ton/tahun. Ekspor ikan yang dimaksud diatas terdiri dari beberapa jenis yaitu : ikan beku (frozen), ikan segar/dingin (fresh), ikan dalam kaleng (canned) dan jenis olahan lainnya.

Untuk menunjang peningkatan industri perikanan tersebut, tentunya diperlukan sarana yang memadai. Dari diskusi diatas, diharapkan kebijaksanaan pemerintah yang juga menunjang kapal ikan secara menyeluruh.

Peningkatan sarana ini perlu dikaitkan dengan potensi ikan yang terdapat diperairan Indonesia. Disini terdapat beberapa jenis ikan tuna yang merupakan bahan utama untuk komoditi ekspor yaitu : Yellowfin tuna (*Thunnus albacares*), Albacore (*Thunnus alalunga*), dan Big-eye tuna (*Thunnus obesus*). Disamping itu terdapat jenis ikan yang lebih kecil yaitu cakalang atau skipjack tuna (*Katsuwonus pelamis*).

I.2. Lokasi dan Potensi Tuna

Adapun gambaran populasi dan potensi ikan tuna berdasarkan Maximum Sustainable Yield (MSY) dapat dilihat pada gambar 1. Dari gambar tersebut terlihat bahwa total MSY untuk perairan Samudera Hindia tercatat sebesar 32.000 ton/tahun, ZEEI Utara Sulawesi sebesar 12.065 ton/tahun dan ZEEI Utara Irian Jaya sebesar 39.370 ton/tahun. Selain diperairan ZEEI Tuna juga terdapat diperairan

pedalaman. Potensi ikan tersebut diperairan Selatan Sulawesi tercatat 19.050 ton/tahun, Utara Barat Sulawesi sebesar 25.718 ton/tahun, dan perairan Maluku Utara dan Irian Jaya sebesar 50.165 ton/tahun.

Sedangkan gambaran untuk jenis ikan Cakalang terlihat dalam gambar 2 dan potensi diperairan tersebut seperti terlihat dalam tabel 1. dibawah ini.

Lokasi	Potensi (ton /th)
Samudera Hindia	15.330
ZEEI Utara Sulawesi	19.570
ZEEI Utara Irian	63.860
Selatan Sulawesi	61.800
Utara Barat Sulawesi	41.750
Maluku Utara & Irian Jaya	92.700

Tabel 1. Potensi Ikan Cakalang

II. PELUANG PENGEMBANGAN

II.1. Ikan Tuna

Perhitungan peluang pengembangan didasarkan pada potensi yang ada (MSY) dan kemampuan menangkap ikan dari kapal-kapal yang dioperasikan. Untuk kapal-kapal ukuran 100-200 GT kemampuan menangkap ikan rata-rata (Catch Per Unit Effort, CPUE) sebesar 180 ton/tahun, dan untuk kapal ukuran 50-60 GT adalah sebesar 150 ton/tahun. Dengan demikian didalam tabel 2a terlihat lokasi-lokasi penangkapan ikan baik yang masih mempunyai peluang untuk dikembangkan maupun yang telah jenuh. Hal ini dengan membandingkan potensi yang ada dan potensi yang telah dimanfaatkan.

Tetapi dalam tabel 2b terlihat bahwa berdasarkan jumlah kapal yang telah beroperasi, lokasi Samudera Hindia telah dieksploitasi melebihi MSY. Hal ini tentunya berbahaya sehubungan dengan kelestarian siklus ikan tersebut. Sedangkan di lokasi ZEEI lainnya masih dalam batas yang aman dan masih bisa untuk dikembangkan.

Lokasi	Potensi (ton/tahun)	Pemanfaatan (ton/tahun)	Prosentase %
Samudera Hindia	32.000	28.495	89,9
ZEEI Utara Sulawesi	37.783	13.031	34,5
ZEEI Utara Irian Jaya	39.370	>	
		26.094	29,14
Maluku Utara & Irian	50.165		
Selatan Sulawesi	19.050	13.263	69,6
Jumlah	178.368	80.883	45,3

Tabel 2a. Kondisi Perikanan Tuna

Lokasi	Potensi (ton/thn)	Jml Kapal Yg Ada			Pmf	Keterangan (MSY)
		Ns	As	Jml		
Samudera Hindia	32.000	132	369	501	90,180	180 %
ZEEI Utara Sulawesi	37.783					
	>	131	82	213	31,950	40 %
ZEEI Utara Irian Jaya	39.370					
Maluku Utara & Irian	50.165	*	*	*	*	*
Selatan Sulawesi	19.050	*	*	*	*	*

Tabel 2b. Kondisi Perikanan Tuna

Keterangan : *) : Tidak terdapat data pendukung

Ns : Nasional Jlh : Jumlah

As : Asing Pmf : Pemanfaatan

II.2 Ikan Cakalang

Berbeda dengan jenis ikan Tuna, populasi Cakalang banyak terdapat diperairan pantai dan laut pedalaman (Gambar 2). Potensi ini masih belum banyak dimanfaatkan, seperti terlihat dalam Tabel 3, masih banyak peluang yang mungkin dikembangkan untuk meningkatkan produksi.

Lokasi	Potensi (ton /th)	Pemanfaatan (ton /th)	MSY (%)
Samudera Hindia	15.330	12.679	82
ZEEI Utara Sulawesi	61.685	15.414	25
ZEEI Utara Irian Jaya	>156.560	82.209	52
Maluku Utara & Irian Selatan Sulawesi	61.800	16.698	27
J u m l a h	295.375	127.000	46,5

Tabel 3. Potensi Perikanan Cakalang

Jumlah pengembangan armada ini dapat dihitung berdasarkan potensi ikan yang masih dapat dimanfaatkan dan prosentase perbandingan keduanya serta CPUE masing-masing jenis kapal. Dari Tabel 5 terlihat kemungkinan penambahan armada untuk masing-masing lokasi penangkapan sesuai dengan potensi yang ada. Disini diambil asumsi bahwa Perusahaan Inti Rakyat (PIR) akan menangkap 50% dari produksi ikan dan sebagian lagi oleh armada Industri.

III. PENINGKATAN PRODUKSI IKAN

Untuk meningkatkan produksi ikan, maka penambahan armada perikanan merupakan inti dari peningkataan produksi perikanan tersebut. Di dalam memperkirakan jumlah armada yang diperlukan untuk mencapai target seperti yang direncanakan (185.000 ton/tahun), perlu pula diperkirakan jumlah ikan yang akan dikonsumsi di dalam negeri. Dengan berasumsi kebutuhan lokal akan naik sekitar 1% per tahun, maka jumlah produksi total ikan (tuna dan cakalang) akan mencapai sekitar 305.000 ton/tahun. Hal ini terlihat masih di dalam batas yang wajar karena masih sekitar 64% MSY Nasional yang berjumlah 473.343 ton/tahun (178.368 + 294.975 ton/tahun).

Sehubungan dengan potensi dan penyebaran populasi kedua jenis ikan dimaksud, maka perkiraan kebutuhan akan kapal ikan dapat diperhitungkan.

III.1. Pengembangan Armada Tuna

Sebelum membahas jumlah kebutuhan akan penambahan armada, ada baiknya meninjau produktifitas armada kapal ikan yang telah beroperasi. Produktifitas ini dapat diperhitungkan dari jumlah armada yang beroperasi dan potensi tuna yang telah dimanfaatkan. Sebagai contoh dari Tabel 2a di atas terlihat bahwa produktifitas kapal di Samudera Hindia baru mencapai 57 ton/tahun. Hal ini di pandang sangat rendah terutama bila dibandingkan dengan produktifitas rata-rata kapal ikan (tonage 100 GT s/d 200 GT) sebesar 180 ton/tahun.

Dari uraian di atas, pengembangan armada tuna dapat dibagi menjadi dua kelompok yaitu Armada Samudera (Ocean going fleet/ >100 GT) dan Armada Laut Pedalaman (Sea going fleet/ <50 GT). Mengingat kejenuhan dilokasi perairan samudera (Samudera Hindia dan ZEEI Utara Irian Jaya), maka pengadaan armada samudera hanya dibutuhkan untuk mengganti kapal-kapal berbendera asing dan mengganti kapal-kapal tua yang beroperasi di kedua lokasi tersebut. Sedangkan armada tuna laut pedalaman kelihatannya perlu penanganan yang serius sejalan dengan rencana peningkatan ekspor ikan dimasa mendatang (5 tahun). Dengan asumsi armada ini akan terdiri dari kapal-kapal dengan ukuran sekitar 30 GT - 50 GT dengan CPUE sebesar 150 ton/tahun, maka kebutuhan kapal untuk meningkatkan produksi ikan tuna menjadi 138.000 ton/tahun dapat dilihat pada tabel 4.

Penambahan sejumlah kapal tersebut tentunya diikuti dengan peningkatan produktifitas produksi kapal-kapal yang telah ada (dari 57 ton/tahun menjadi 150 ton/tahun).

Produksi (Ton/Th)	Tonage Kapal (GT)	Kebutuhan Kapal	Kapal Yang Ada	Penambahan Armada Baru
138.000	50	920 Unit	714	206 Unit

Tabel 4.

III.2. Pengembangan Armada Cakalang

Berbeda dengan ikan Tuna, penyebaran ikan jenis Cakalang ini banyak terdapat diperairan pantai dan laut pedalaman. Sehingga pola tangkapnyapun berbeda. Disini pola PIR dapat diterapkan secara utuh, disamping penangkapan langsung oleh perusahaan perikanan. Dengan demikian, ukuran kapal dapat dibedakan menjadi dua kelompok yaitu kapal pantai dan kapal lepas pantai (sea going vessel).

Kapal pantai yang ditujukan untuk menunjang penangkapan pola PIR, tentunya berukuran relatif kecil sehingga harganya terjangkau oleh nelayan atau kelompok nelayan (KUD Nelayan). Untuk itu dapat diambil ukuran kapal yang biasa dipakai oleh para nelayan yaitu antara 2 GT sampai 20 GT. Sedangkan kapal-kapal lepas pantai dapat diambil dari ukuran kapal ikan yang telah banyak beroperasi diperairan tersebut, yaitu antara 20 GT sampai 50 GT.

Jumlah pengembangan armada ini dapat dihitung berdasarkan potensi ikan yang masih dapat dimanfaatkan dan prosentase perbandingan keduanya serta CPUE masing-masing jenis kapal. Dari tabel 5 terlihat kemungkinan penambahan armada untuk masing-masing lokasi penangkapan sesuai dengan potensi yang ada. Disini diambil asumsi bahwa PIR akan menangkap 50% dari produksi ikan dan sebagian lagi oleh armada industri.

Produksi (Ton/Th)	Tonage Kapal (GT)	Kebutuhan Kapal	Kapal Yang Ada	Penambahan Armada Baru
83.500 *)	50	560	423 #)	137
83.500 **)	20	4198	3175 #)	1023
Jumlah		4758	3598	1160

Tabel 5. Perkiraan kebutuhan kapal penangkap Cakalang.

*) Armada Industri

***) Armada PIR

#) Dihitung berdasarkan potensi yang telah dimanfaatkan

III.3. Pengadaan Kapal Ikan

Terlihat dari uraian diatas bahwa kebutuhan akan kapal ikan Tuna Samudera terbatas pada penggantian kapal-kapal yang telah tua dan penggantian kapal-kapal Samudera yang berbendra asing. Sehingga dalam kaitannya dengan rencana GAPPINDO untuk jangka waktu 5 tahun mendatang, kelihatannya pengadaan kapal-kapal jenis ini bukanlah hal yang mendesak. Jumlah kapal yang akan diadakan adalah untuk mengganti 22 unit kapal yang telah berumur lebih dari 20 tahun dan mengganti kapal tuna berbedera asing sebanyak 169 unit untuk perairan Samudera Hindia serta 82 unit untuk perairan Irian Jaya. Sedangkan kebutuhan akan kapal-kapal industri untuk penangkapan tuna dengan ukuran antara 20 sampai 50 GT sebanyak 206 unit (Tabel 4).

Misalnya kebutuhan kapal diatas, kebutuhan akan kapal penangkap cakalang juga dalam jumlah besar. Bila diterapkan pola penangkapan oleh PIR dan Industri dengan perbandingan 50% : 50%, maka kebutuhan kapal dibawah 20 GT akan berjumlah 1023 unit dan kapal untuk industri dengan ukuran 20-50 GT akan berjumlah 137 unit. Dengan mengambil perkiraan harga produksi kapal dari beberapa galangan, maka dibutuhkan dana yang tidak sedikit (Tabel 6). Dalam hal ini terlihat bahwa untuk meningkatkan produksi ikan dari 4,67% menjadi 15% ikan dunia dibutuhkan dana paling tidak sebesar Rp 1.014.470.000.000,- (minimal satu trilyun rupiah).

Jenis Kapal	Tonage (GT)	Jumlah (Unit)	Perkiraan Harga Baru per unit *)	Jumlah (juta Rp)
Tuna	100 +)	473	1.500	709.500
Tuna	50	206	740	152.440
Cakalang	50	137	740	101.380
Cakalang	20	1.023	50	51.150
Jumlah		1.839		1.014.470

Tabel 6. Perkiraan Harga Kapal

*) Harga perkiraan dari galangan (dalam juta Rp)

+) Armada pengganti

Kebutuhan kapal ikan sebanyak 1839 unit (setara dengan 136.000 Dwt) akan dapat dibangun digalangan-galangan kapal Nasional dengan memakai sekitar 15% kapasitas dalam jangka waktu 3,5 s/d 4 tahun (lap. Maret '91). Hal ini tentunya sejalan dengan keinginan perusahaan perikanan yang mentargetkan peningkatan produksi sampai dengan 15% ikan dunia dalam jangka waktu 5 tahun mendatang.

III.4. Pendanaan

Kemampuan industri galangan kapal Nasional telah banyak diketahui oleh kalangan pengusaha perikanan, akan tetapi harga jual kapal baru produksi nasional masih dipandang mahal terutama bila dibandingkan dengan harga pembelian kapal-kapal bekas dari luar negeri (sekitar 3:1). Tetapi didalam kenyataannya harga kapal ikan baru produksi dalam negeri masih lebih murah dibandingkan harga kapal baru dari luar negeri. Akan tetapi seperti disebutkan didalam surat GAPPINDO No.05/DPP/GAPPINDO/I/91 tertanggal 11 Januari 1991, keluhan utama dikalangan perusahaan perikanan di dalam pengadaan kapal ikan adalah masalah pendanaan, yang mana dana luar negeri dimungkinkan dengan tingkat bunga yang relatif lebih ringan dibandingkan dengan dana dalam negeri (rata-rata sebesar 9% pertahun).

Sebagai perbandingan, perbankan Nasional mengharuskan perusahaan /industri menyediakan 30% dari dana yang akan dikeluarkan (30% capital equity) dan dengan tingkat bunga mencapai 21%. Hal ini dianggap memberatkan kalangan pengusaha terutama bila dibandingkan dengan pendanaan luar negeri seperti telah disebutkan di atas.

IV. KESIMPULAN DAN SARAN

IV.1. Kesimpulan

Berdasarkan uraian tersebut diatas maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Peningkatan produksi ikan (Tuna dan Cakalang) dalam 5

tahun mendatang dapat mencapai target yang telah ditentukan dengan menambah/memperbaharui armada kapal ikan yang tentunya juga akan memberikan tambahan devisa pada negara.

2. Pengadaan kapal ikan samudera hanya diperlukan untuk mengganti kapal-kapal samudera yang sudah tua (umur >20 tahun) dan kapal-kapal samudera yang berbendera asing (licensing), dengan demikian kebutuhannya tidak mendesak.
3. Pengadaan kapal-kapal ikan ini merupakan tantangan bagi industri galangan kapal dalam negeri yang seharusnya dapat dijawab dengan kemampuan yang ada.
4. Masalah utama pengadaan kapal-kapal ikan ini terlihat bukan dari kemampuan industri galangan kapal dalam negeri, tetapi lebih ditekankan kepada masalah pendanaan.

IV.2. S a r a n

Mengingat pengadaan kapal ikan ini dalam jumlah yang besar sehingga menyangkut pendanaan yang tidak sedikit, maka dapat diusulkan disini agar pengadaannya dapat dilakukan seperti halnya pengadaan kapal seri "Caraka Jaya", sebagai Proyek Nasional.