

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Ujung Piring ialah Desa di Kabupaten Bangkalan yang berada di bagian ujung Barat Madura. Ujung Piring ini merupakan Desa yang memiliki keunikannya sendiri yaitu terdapat sebuah industri galangan kapal dimana tidak semua Daerah dapat memilikinya. Berdasarkan data dari Kementerian Perindustrian Republik Indonesia (Kemenperin) terdapat sejumlah perusahaan bidang perkapalan di Jawa Timur. Namun, tidak semua industri tersebut bergerak pada jenis dasar pembangunan kapal baru beserta reparasi kapalnya.

Industri galangan kapal merupakan sarana penunjang industri pelayaran yang beroperasi pada jasa pembangunan kapal baru dan pemeliharannya. PT. Adiluhung Sarana Segara Indonesia (PT.ASSI) menjadi salah satu perusahaan galangan kapal yang ada di Kabupatean Bangkalan, Madura sebagai tempat memperbaiki sekaligus membuat kapal baru. Industri ini terletak di Jl.Raya Kabupaten, Desa Ujung Piring, Bangkalan, Madura, Jawa Timur 69118.

Berbeda halnya dengan Perusahaan PT.Ben Santoso yang terletak di Kecamatan Kamal, Bangkalan merupakan tempat perbaikan kapal atau tempat reparasi kapal saja. Sedangkan PT.ASSI sejak awal berdirinya yakni pada tahun 1992 industri ini mampu membuat perncanaan pembangunan bahkan penyempurnaan untuk semua tipe kapal dan melakukan pekerjaan konstruksi baja lainnya, baik *off-shore* ataupun *on-shore*, perncanaan dan rekayasa, serta aplikasi *engineering* lainnya dan melakukan pengedokan, perawatan, serta melakukan perbaikan tau reparasi baik skala besar maupun skala kecil.

Tabel 1.1 Perusahaan Industri Perkapalan Bangkalan, Jawa Timur

No.	Perusahaan	Komoditi
1.	ADI LUHUNG SARANA SEGARA IND, PT Jl.Kabupaten Rt. 01 Rw 01, Bangkalan, Jawa Timur Telp. 031-511627	Pembangunan Kapal dan Reparasi Kapal
2.	ALSTOM POWER ENERGY SYSTEM PT Jl. Jeleduk, Surabaya, Jawa Timur Telp. 31-3292080	Jasa Perbaikan Kapal
3.	ANTAKESUMA INTI RAHARJA, PT Margomulyo Parma Blok Ce-11, Surabaya, Jawa Timur Telp.	Maintenance Mesin Kapal
4.	BEN SANTOSO, PT Raya Kamal I, Bangkalan, Jawa Timur Telp. 301400	Perbaikan Kapal
5.	BEN SANTOSO, PT Jl. Nilam Barat Baru 20, Surabaya, Jawa Timur Telp. 031-329110	Reparasi dan Pembuatan Kapal
6.	DEWA RUCI AGUNG, PT Jl. Nilam Barat 20-a, Surabaya, Jawa Timur Telp. 031-329127	Jasa Perbaikan Kapal
7.	DOK PERKAPALAN SURABAYA, PT (PERSERO) Jl. Tanjung Perak Barat 433-435, Surabaya, Jawa Timur Telp. 031-329128	Reparasi dan Bangunan Baru Kapal
8.	DUMAS TANJUNG PERAK SHIPYARD, PT Jl. Nilam Barat No. 12, 24-26, Surabaya, Jawa Timur Telp. 031-329511	Kapal
9.	DUMAS TANJUNG PERAK SHIPYARO, PT Jl. Nilam Barat 32, Surabaya, Jawa Timur Telp.	Perbaikan Kapal
10.	DWI KARYA UTAMA, PT Jl. Ujung Surabaya (komplek Pt. Pal), Surabaya, Jawa Timur Telp. 031-353482	Perbaikan Kapal
11.	FIBERBOAT INDONESIA, PT 11 Safe And Lock Blok V1 3257 Lingkar Timur, Sidoarjo, Jawa Timur Telp.	Kapal
12.	GALANGAN PELNI CABANG SURABAYA, PT Jl. Nilam Barat 39, Surabaya, Jawa Timur Telp. 031-329190	Jasa Perbaikan Kapal
13.	HAKA ARTHA CIPTA UNGGUL, PT Jl. Karimun Jawa No. 74, Banyuwangi, Jawa Timur Telp. 0333-421464	Kapal dari Fiberglass
14.	INDO ARDINA MANDIRI, PT Jl. Haluan, Surabaya, Jawa Timur Telp. 787689	Perbaikan Kapal
15.	INDONESIA MARINA SHIPYARD, PT Jl. Amak Khasum lil, Gresik, Jawa Timur Telp.	Perbaikan Kapal
16.	INKO ARTHA SAMUDERA, PT Jl. Margomulyo 44 Blok Bb-48, Surabaya, Jawa Timur Telp.	Rekondisi Mesin Kapal
17.	KAPAL LAYAR, CV Jl. Mangga No.49 Gondorejo, Batu, Jawa Timur Telp.	Kacang Telur
18.	LAMONGAN MARINE INDUSTRI, PT Raya Deandles Km. 63 Desa Sidokelar Rt. 01 Rw.03, J.,Lamongan,Jawa Timur	Kapal

No.	Perusahaan	Komoditi
	Telp.	
19.	LANGGENG SEJAHTERA UTAMA, PT Jl. Taruna 66-68, Surabaya, Jawa Timur Telp.	Perbaikan Kapal
20.	LINTECH DUTA PRATAMA, PT Jl. Raya Deandles Km. 74, Lamongan, Jawa Timur Telp.	Reparasi Kapal
21.	MITRA ARTHA GEMA PERTIWI, PT Jl. Ikan Sumbal 7-9, Surabaya, Jawa Timur Telp. 031-357524	Perbaikan Kapal
22.	MITRA, PT PAL, PT Jl. Hang Tuah 186, Surabaya, Jawa Timur Telp. 031-329281	Perbaikan Kapal
23.	NAJATIM DOCKYARD, PT Jl. Nilam Barat Baru 43, Surabaya, Jawa Timur Telp. 031-329200	Perbaikan Kapal
24.	ORELA SHIPYARD, PT Jl. Raya N gembah, Gresik, Jawa Timur Telp.	Kapal
25.	PERIKANAN NUSANTARA, PT/ SAMUDRA BESA Jl. Nilam Barat 16, Surabaya, Jawa Timur Telp. 031-329373	Perbaikan Kapal
26.	PRIMA DWI NUSA, PT Hangtuah, Ujung Surabaya, Surabaya, Jawa Timur Telp.	Perbaikan Kapal
27.	PUKNOMO Jl. Demak Timur Xii No. 152 B, Surabaya, Jawa Timur Telp. 031 532141	Essense cap Kapal Layar
28.	SAMUDRA INDORAYA PERKASA, PT Bangsal Sari, Gresik, Jawa Timur Telp.	Kapal Fiber
29.	SIDOARJO, UD/KECAP DAN SAOS KAPAL LAYA Jl. Nangka No. 310, Bojonegoro, Jawa Timur Telp. 0353-887650	Saos
30.	TAMBANG RAYA PERMAI, PT Jl. Nilam Barat 14, Surabaya, Jawa Timur Telp.	Jasa Perbaikan Kapal
31.	TIMUR MAJU WAWAN, CV Jl. Ikan Mungsing Vill/1a, Surabaya, Jawa Timur Telp.	Perbaikan Kapal
32.	TRI RATNA DIESEL UNIT SENTOSA MARINE, Rt. 01 Rw. 03, Lamongan, Jawa Timur Telp.	Kapal
33.	WIRA SENTOSA ABADI, PT Jl. Tanjung Tembaga Baru, Probolinggo, Jawa Timur Telp.	Jasa Perbaikan Kapal

Sumber : Kemenperin.go.id

Berdasarkan Biro Klasifikasi Indonesia setiap kapal yang berlayar harus selalu dalam kondisi yang sesuai dengan kelayakan kapal (Rahman and Supomo, 2012). Oleh karena itu, perbaikan rutin diperlukan untuk menjaga kondisi kapal tetap baik. Tindakan perbaikan yang terencana dapat dilakukan setiap dua tahun

sekali. Proses pembangunan dan reparasi industri galangan kapal tentu membutuhkan fasilitas dan kapasitas produksi yang tidak kecil.

Mengingat bahwa industri perkapalan merupakan sektor industri prioritas untuk dikembangkan Pemerintah Republik Indonesia. Luas lahan yang dibutuhkan oleh industri galangan kapal tidaklah sedikit, terlebih ketika dilakukan sebuah pengembangan area guna kepentingan produksi. Pada kondisi tersebut membuat eksploitasi sumber daya alam cenderung bersifat *overexploitation* dalam proses produksinya. Artinya, harga sumber daya yang di ekstraksi tidak tercermin dengan baik di pasar, dan nilainya terlalu rendah, sehingga akan terus dikuras. Keadaan penipisan sumber daya alam yang berlebihan tersebut dapat mengganggu kelestarian alam dari waktu ke waktu dan keseimbangan lingkungan akan terganggu, serta kenyamanan (nilai *amenity*) bisa hilang.

Berdasarkan Inpres No 5 tahun 2005, perihal *Azas Cabotage*, diharuskan kapal niaga berbendera Indonesia yang diberikan kesempatan memonopoli pelayaran, kondisi tersebut harus diantisipasi dengan penambahan jumlah kapal dengan berbagai tipe. Untuk memenuhi rencana penambahan kapal pihak galangan kapal nasional dan swasta harus mempersiapkan diri dengan mengadakan revitalisasi dan penambahan fasilitas penunjang pembuatan/pengerjaan kapal (Mansyur, 2016).

Setiap industri memiliki potensi yang dapat memberikan keuntungan bagi semua pihak namun, disisi lain banyak ditemukan bahwa aktivitas industri akan memberikan pengaruh negatif akibat dari dampak yang tidak terkompensasi dari kegiatan produksi terhadap kesejahteraan orang lain di luar produksi. Pengaruh terhadap orang lain ini dinamakan eksternalitas negatif jika bersifat merugikan. Sebaliknya jika menguntungkan disebut eksternalitas positif. Ada berbagai efek eksternalitas yang tidak dapat dievaluasi secara langsung oleh mekanisme pasar. Sehingga, membutuhkan sebuah konsep yang bisa memberikan solusi untuk

menjaga keseimbangan antar generasi dan menjaga kelestarian produksi dari sumber daya yang ada. Beragam pandangan menerangkan teori tentang konsep eksternalitas.

Pendapat (Roseneb,1988) menyebutkan bahwa eksternalitas terjadi ketika aktivitas suatu satu kesatuan mempengaruhi kesejahteraan kesatuan yang lain yang terjadi di luar mekanisme pasar (*non market mechanism*). Dan pendapat dari (Hayman, 1999) menyatakan bahwa eksternalitas merupakan biaya atau manfaat dari transaksi pasar yang tidak direfleksikan dalam harga. Sehingga, bisa disebutkan bahwa eksternalitas merupakan semua dampak atau pengaruh yang muncul dari sebuah kegiatan, di mana pengaruh tersebut akan berdampak pada pihak lain. Dampak atau pengaruh yang dimaksud yaitu bisa berdampak positif, negatif, kecil, dan besar (Kurniawansyah, 2017).

Secara umum, industri perkapalan terus mengalami perkembangan seiring dengan banyaknya kebutuhan kapal baru sejak diberlakukannya *asas cobotage* yang dikeluarkan oleh pemerintah melalui Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 yang ditegaskan dalam upaya pemberdayaan industri pelayaran nasional. Sudah bukan menjadi rahasia umum diketahui bahwa industri galangan kapal memiliki banyak aktivitas yang beresiko pada kerusakan lingkungan seperti pencemaran air laut, pencemaran udara, tanah, dan lain-lain. Proses balasting dan repair kapal merupakan aktivitas industri galangan yang ada di PT.ASS, dari aktivitas tersebut terjadi tumbahan minyak dan oli yang dapat menyebabkan perubahan ekologi laut dan menimbulkan permasalahan ekonomiserta menimbulkan dampak pada biota laut salah satunya yaitu berdampak terhadap hasil tangkapan para nelayan seperti adanya perubahan jumlah tangkapan, kualitas rasa dan bau pada kerang- kerang, tiram, dan lain sebagainya sehingga hasil tangkapan para nelayan tidak laku terjual akibat tercemar oleh minyak dan oli tersebut.

Kerugian ini menyebabkan masyarakat sebagai penerima eksternalitas akan

mengeluarkan biaya tambahan untuk menutupi kerugian yang diraskan. Biaya tambahan disini dinamakan eksternalitas negatif yang dikenakan pada orang lain diluar sistem pasar sebagai akibat dari kegiatan industri. Pencemaran lingkungan dari proses produksi terjadi salah satunya yaitu ketika perusahaan tidak perlu membayar untuk menggunakan udara bersih sehingga menghabiskan banyak sumber daya. Adanya eksternalitas tersebut mengakibatkan sumber daya yang dialokasikan pasar tidak efisien, maka disinilah diperlukan peranan dari pemerintah dan pelaku ekonomi perlu mempertimbangkan biaya peluang untuk mendapatkan insentif dan memanfaatkan sumber daya secara efisien, sehingga harapannya adalah masalah-masalah yang terjadi dari adanya eksternalitas bisa teratasi.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan pembahasan pada latar belakang masalah diatas maka, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah: Bagaimana eksternalitas positif dan negatif industri galangan kapal di Desa Ujung Piring?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dalam penelitian ini yaitu untuk menjawab pokok permasalahan yang telah disebutkan pada rumusan masalah sehingga mendapatkan jawaban atas permasalahan yang akan diteliti. Tujuan penelitian ini adalah: Untuk menganalisis bagaimana eksternalitas positif dan negatif industri galangan kapal di Desa Ujung Piring.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat teoritis dan praktis

bagi pihak-pihak terkait. Kegunaan teoritis dari hasil penelitian ini yaitu diharapkan bisa menambah wawasan bagi pembaca terkait eksternalitas industri dan bisa menjadi bahan untuk pengembangan penelitian selanjutnya dengan topik serupa serta menggunakan sebagian komponen dari penelitian sebelumnya misal variabel, kasus, metode, dan lain-lain.

Adapun manfaat praktis dari hasil penelitian ini yaitu: 1) Mampu menggambarkan dengan jelas terkait dampak positif dan negatif adanya industri galangan kapal terhadap masyarakat dan lingkungan di Desa Ujung Piring; 2) Peneliti berharap masyarakat dapat memahami terkait eksternalitas industri; 3) Diharapkan bisa memberikan motivasi bagi masyarakat yang bermukim disekitar industri untuk lebih berperan aktif dalam memperhatikan dan mempertahankan kondisi lingkungan yang baik; 4) Masyarakat mampu mengevaluasi serta memberikan penilaian kritis terhadap keberadaan suatu industri dengan melihat dampak besar apa yang diberikan oleh industri terhadap masyarakat dan lingkungannya; 5) Diharapkan mampu memberikan masukan bagi kebijakan industri galangan kapal terkait eksternalitas yang diberikan.

