E-PAPER PERPUSTAKAAN DPR-RI
http://epaper.dpr.go.id

Judul : Benarkah Industri Baja Nasional Rentan Kolaps?
Tanggal : Minggu, 10 Mei 2026
Surat Kabar : Jakarta Post
Halaman : -

Industri baja nasional saat ini tengah mengalami tantangan besar, terutama terkait kelebihan pasokan akibat impor baja murah China.

Bagaimana cerita tumbangnya Krakatau Osaka Steel?

PT Krakatau Osaka Steel atau PT KOS menghentikan kegiatan produksi pada 30 April 2026 sebelum membekukan operasionalnya pada 30 Juni 2026. Keputusan ini menandai berakhirnya kiprah PT KOS dalam percaturan industri baja nasional yang telah diarungi lebih dari 13 tahun.

PT KOS berlokasi di Kawasan Industri Krakatau, Cilegon, tetapi tak sama dengan PT Krakatau Steel. Perusahaan yang didirikan pada Desember 2012 ini adalah usaha patungan antara Osaka Steel Co Ltd dan PT Krakatau Steel (Persero) dengan modal disetor sebesar 70 juta dolar AS. Osaka Steel memegang 86 persen saham, sedangkan PT Krakatau Steel 14 persen.

Produksinya meliputi baja panjang (long steel), seperti besi ulir, besi polos, dan besi siku yang biasa digunakan dalam konstruksi. Kapasitas produksi pabrik mencapai 500.000 metrik ton per tahun.

Penutupan PT KOS diikuti dengan pemberhentian sekitar 160 karyawan. Video perpisahan para karyawan PT KOS viral di linimasa media sosial X dan Instagram. Mereka berpelukan. Sebagian berfoto sembari menampilkan kertas bertuliskan ”Selamat Tinggal PT KOS”, ”Bunda, kita mulai lagi dari nol, ya”, atau ”Terima kasih sudah menjadi rumah kedua”.

Corporate Secretary PT Krakatau Steel (Persero) Fedaus, Minggu (3/5/2026), menjelaskan, PT KOS dihentikan karena Osaka Steel sebagai pemegang saham tidak mau meneruskan bisnis di Indonesia karena bertahun-tahun mengalami kerugian. Salah satunya adalah harga yang tergerus produk baja impor murah.

Mengapa PT KOS sampai memilih tutup?

Direktur Utama PT Krakatau Steel (Persero) Akbar Djohan dalam rapat dengan Komisi VI DPR di Jakarta, Rabu (4/2/2026), menyampaikan, penutupan PT KOS disebabkan banyak faktor. Salah satu faktor terbesar adalah tekanan produk baja impor murah asal China. Akibatnya, perusahaan tak mampu bersaing di pasar domestik.

Juru Bicara Kemenperin Febri Hendri Antoni Arief dalam keterangannya yang dikutip Kompas pada Rabu (6/5/2026), menilai, kesulitan yang dihadapi PT KOS merupakan hasil kombinasi dari berbagai faktor, bukan semata-mata disebabkan oleh faktor internal perusahaan.

”Selain keterbatasan diversifikasi produk, penurunan permintaan dan tekanan impor baja murah, kondisi kelebihan pasokan di tingkat global juga turut memengaruhi daya saing perusahaan,” ungkapnya.

Sebelum PT KOS tutup, produsen baja di Sidoarjo, Jawa Timur, yakni Ispat Indo, gulung tikar duluan pada Agustus 2025. Pabrik yang beroperasi sejak 1976 dan memproduksi sekitar 700.000 ton baja per tahun ini, tutup juga karena kalah bersaing di tengah derasnya impor baja murah. Padahal, selama bertahun-tahun, Ispat Indo menjadi bagian penting dari rantai pasok konstruksi nasional.

Apa saja persoalan besar yang dihadapi industri baja nasional?

Febri Hendri mengakui bahwa industri baja nasional saat ini tengah mengalami tantangan besar di tengah tekanan global yang semakin kompleks. Tekanan tersebut, antara lain, berlebihnya pasokan baja global, banjirnya produk impor berharga murah, dan melemahnya permintaan domestik. Kondisi ini berdampak langsung pada penurunan kinerja sejumlah pelaku industri baja nasional.

Produsen baja global, khususnya dari China, memiliki keunggulan dari sisi skala produksi dan efisiensi biaya sehingga mampu menawarkan harga yang lebih kompetitif di pasar internasional, termasuk Indonesia.

”Kondisi ini menempatkan industri baja nasional pada posisi yang sulit. Di satu sisi, produsen dalam negeri berkomitmen menjaga kualitas produk, tetapi di sisi lain harus menghadapi tekanan harga dari produk impor yang lebih rendah. Situasi ini semakin diperberat oleh melemahnya permintaan domestik, khususnya dari sektor konstruksi,” tuturnya.

Pendiri SMInsights, Setiadharmaji Widodo, mengungkapkan problem kelebihan pasokan bukan terjadi di Indonesia saja, tetapi juga di pasar global. Menurut dia, kelebihan kapasitas industri baja global hingga 600 juta ton.

Di tengah kelebihan kapasitas produksi, perusahaan baja China menjual produknya dengan harga di bawah harga keekonomian. Ini dilakukan supaya perusahaan tetap beroperasi. Di Indonesia, harga baja impor China hanya 500 dolar AS per ton atau hanya sedikit berbeda dengan harga di China.

Perusahaan baja Indonesia, termasuk PT KOS, nyaris mustahil mampu bersaing dengan perusahaan baja China yang menguasai 53 persen kebutuhan baja dunia. Bahkan, jika perusahaan Indonesia menjual dengan harga rugi sekalipun.

Widodo menjelaskan, level playing field atau kesetaraan dalam kompetisi memang tidak sama. Industri baja China terkenal paling murah karena mendapatkan dukungan kebijakan pemerintah yang sangat luar biasa. Mereka menikmati subsidi, input energi, material, serta biaya pemberian modal kerja berbunga rendah. Mereka juga akan mendapatkan bantuan keuangan jika rugi.

Apa strategi pemerintah untuk melindungi industri baja nasional?

Untuk mendukung keberlangsungan industri baja nasional, Febri Hendri menjelaskan, Kemenperin mengambil sejumlah langkah strategis, antara lain, dengan mengendalikan impor produk baja dan turunannya melalui pemberlakuan larangan terbatas (lartas), pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) wajib untuk baja batangan.

Selain itu, pemerintah menyediakan harga gas bumi tertentu (HGBT) serta pemberian tarif bea masuk nol persen untuk bahan baku billet bagi industri baja nasional.

Widodo mengungkapkan, negara-negara yang industri bajanya maju dan kuat, juga berusaha memproteksi pasar masing-masing. Pemerintah Presiden AS Donald Trump menerapkan tarif 50 persen untuk semua baja yang masuk AS. Masih ada pula tambahan bea masuk (trade remedies) terhadap produk China yang membuat harga baja asal China di AS lebih dari 1.000 dolar AS per ton.

Eropa juga berusaha menutup pintu baja impor dengan berbagai kebijakan antidumping dan trade remedies. Dengan demikian, negara-negara itu tidak terpapar baja impor murah secara luar biasa dan baja dalam negerinya terproteksi. Sementara itu, Korea Selatan menyiapkan paket senilai 80 triliun won atau sekitar Rp 850 triliun untuk mendukung reformasi sektor baja.

Apa yang terjadi sekarang, lanjut Widodo, bukan hanya masalah daya saing antarkorporasi, melainkan persaingan kebijakan antarnegara. Oleh karena itu, Pemerintah Indonesia perlu segera menangani ini sebab distorsi pasar baja tak bisa ditangani korporasi semata.

Seberapa strategis industri baja nasional sehingga mesti diselamatkan?

Menurut Widodo, Indonesia memiliki masalah di long product akibat kelebihan kapasitas dometik. Apalagi, perusahaan baja China mulai masuk dan membangun pabrik di Indonesia.

Jika pemberian izin pendirian pabrik tak memperhatikan sisi permintaan, investasi baru hanya akan membunuh perusahaan yang sudah ada.

Sejauh ini, permintaan baja Indonesia masih berkisar 18 juta ton. Dengan kebutuhan baja untuk proyek strategis nasional, tiga juta perumahan, dan berbagai program lain, mungkin kebutuhan baja akan terus bertambah.

Pada masa depan, jika Indonesia menjadi ekonomi terbesar nomor lima di dunia, tentu kebutuhan baja akan meningkat lagi seiring beragam pembangunan yang dilakukan. Untuk itu, Pemerintah Indonesia perlu melindungi industri baja domestik. Jika tidak, siapa yang akan memasok kebutuhan baja nasional kalau pabriknya berguguran sejak sekarang?