BAB I
PENDAHULUAN

1.1. **Judul** : Pusat DIKLAT Mobil Nasional ESEMKA di Klaten

1.2. Pengertian Judul

Pusat	: pokok pangkal atau yang menjadi pumpunan (berbagai-bagai urusan, hal, dsb). (Kamus Besar Bahasa Indonesia).
Diklat	: Pendidikan dan pelatihan (Diklat) merupakan wahana strategis dalam rangka pengembangan sumber daya manusia yang berkualitas, memiliki ilmu pengetahuan, keterampilan dan kepribadian seutuhnya untuk dapat bekerja dengan baik dan mampu memecahkan berbagai masalah kehidupan dalam perubahan yang berlangsung begitu cepat. (Tigor Panusunan Siregar, 2011).
Mobil Nasional	: mobil yang rancangan hak kekayaan intelektual dan ownershipnya punya indonesia. (Dewa Yuniardi, 2012).
Esemka	: produk mobil nasional (Mobnas) hasil rakitan siswa-siswa SMK yang bekerja sama dengan institusi dalam negeri dan beberapa perusahaan lokal dan nasional. Kandungan komponen lokal berkisar antara 50-90%. (wikipedia, 2012).
Klaten	:*Sebuah kabupaten di Provinsi Jawa Tengah. Ibukotanya adalah **Kota Klaten**. Kabupaten ini berbatasan dengan Kabupaten Boyolali di utara, Kabupaten Sukoharjo di timur, serta Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta di selatan dan barat. (wikipedia, 2012). *Wilayah dimana akan dibuatnya Pusat DIKLAT Mobil Nasional ESEMKA. (Hasil Analisis Penulis, 2012).

Pengertian Pusat DIKLAT Mobil Nasional ESEMKA di Klaten adalah sebuah pusat pendidikan dan pelatihan (perakitan, penjualan, promosi, informasi, modifikasi) mobil nasional bagi pelajar SMK.

1.3. Latar Belakang

1.3.1. Sejarah Industri Mobil Di Indonesia

Perkembangan industri otomotif di Indonesia didorong oleh kebijakan Pemerintah yang mengatur sektor tersebut, kemajuan teknologi dan situasi ekonomi.

Industri otomotif di Indonesia mulai berkembang pada tahun 1970, ketika itu Pemerintah Indonesia mengeluarkan beberapa kebijakan untuk mendukung industri otomotif di Indonesia seperti SK Menteri Perindustrian No.307/M/SK/8/76, SK Menteri Perindustrian No.231/M/SK/11/78 dan SK Menteri Perindustrian No.168/M/SK/9/79. Selain itu Pemerintah juga mengeluarkan serangkaian peraturan yang dikenal dengan sebutan Program Penanggalan. Kebijakan ini menerapkan bea masuk yang tinggi terhadap kendaraan – kendaraan yang tidak menggunakan *stamping parts* yang diproduksi dalam negeri. Pada masa itu Pemerintah lebih memfokuskan pada kendaraan – kendaraan minibus dan komersial salah satunya dengan pemberian keringanan pajak dan memberikan pajak yang tinggi terhadap kendaraan – kendaraan seperti sedan.

Memasuki era 1980-an perkembangan industri otomotif mengalami pasang surut karena dikarenakan beberapa kendala seperti adanya devaluasi Rupiah pada tahun 1983 (27,5%) dan pada tahun 1986 (31,0%). Selain itu juga ditambah dengan adanya kebijakan uang ketat pada tahun 1987. Penjualan kendaraan bermotor yang pada akhir tahun 1981 berada di kisaran 208.000 unit, menurun antara 150.000 dan 170.000 unit pada tahun – tahun berikutnya.

Pada era 1990-an Pemerintah mengganti Program Penanggalan dengan Program Insentif yang dikenal dengan Paket Kebijakan

Otomotif 1993. Produsen mobil diperbolehkan memilih sendiri komponen mana yang akan menggunakan produk lokal dan akan mendapatkan potongan bea masuk, atau bahkan dibebaskan dari bea masuk, jika berhasil mencapai tingkat kandungan lokal tertentu. Program ini telah dijalankan oleh Toyota dengan Kijang generasi ketiganya (1986 – 1996) dimana kandungan lokalnya sudah mencapai 47%. Begitu juga yang dilakukan oleh Indomobil yang mengeluarkan mobil Mazda MR (Mobil Rakyat). Di tahun 1996 Pemerintah memutuskan untuk mempercepat Program Insentif dan memperkenalkan Program Mobil Nasional dengan mengatur bahwa untuk mendapatkan pembebasan bea masuk, perusahaan harus mencapai tingkat kandungan lokal sebesar 20 persen, 40 persen dan 60 persen di tahun pertama, kedua dan ketiga. Surat Instruksi Presiden (Inpres) No.2/1996 tentang Program Mobil Nasional, dikeluarkan untuk memperbaiki sistem deregulasi untuk menyambut adanya pasar bebas tahun 2003. PT. Timor Putra Nasional (TPN) yang bermitra dengan KIA Motors dari Korea Selatan adalah perusahaan pertama yang mendapatkan pembebasan bea masuk barang mewah melalui program ini. TPN dipercaya untuk memproduksi mobil nasional yang bernama Timor (Teknologi Industri Mobil Rakyat). Pada bulan Juni 1996, Pemerintah kembali mengeluarkan Keputusan Presiden (Keppres) No.42 yang berisi tentang diizinkannya TPN mengimpor mobil utuh dari Korea Selatan asalkan mobil Timor dikerjakan tenaga kerja asal Indonesia di pabrik Kia di Korea Selatan, serta dalam waktu 3 tahun, TPN harus bisa memenuhi kandungan lokal pada mobil Timor-nya sebanyak 60%. Perusahaan – perusahaan otomotif lain (Jepang, Amerika Serikat dan Eropa) yang tidak mendapatkan insentif pajak yang sama, melakukan protes ke World Trade Organization(WTO). Sebenarnya Inpres itu juga mengatur, siapapun bisa mendapatkan predikat mobil nasional yaitu bila komponen lokalnyasudah mencapai 60% dengan memakai merek nasional dan dilakukan oleh perusahaan

swasta nasional, bukan kepanjangan tangan dari prinsipal. Pembebasan pajak barang mewah, selain bea masuk, untuk kendaraan yang memiliki kandungan lokal 60 persen mendorong produsen untuk menanamkan modal dalam pabrik – pabrik baru seperti pabrik mesin dan casting, yang menghasilkan barang setengah jadi. Selain Timor, berkembang juga merek – merek nasional lain seperti Sena, Morina (Bakrie), Maleo, Perkasa, Kancil dan Astra. Namun sayangnya keberadaan mereka tak semulus Timor yang dipimpin oleh Tommy Soeharto. Timor digugat Jepang dan Amerika Serikat di WTO dan akhirnya TPN kalah. Proyek Timor semakin suram ketika krisis ekonomi tahun 1997 datang dan pada puncaknya ketika rezim Presiden Soeharto jatuh pada bulan Mei 1998. Angka penjualan mobil juga ikut menurun menjadi 58.000 unit di tahun 1998, jauh berbeda jika dibandingkan dengan tahun 1997 yang mencatat angka sebesar 392.000 unit.

Memasuki era tahun 2000, Pemerintah mengeluarkan Paket Kebijakan Otomotif 1999 yang bertujuan untuk mendorong ekspor produk otomotif, menggerakkan pasar domestik dan memperkuat struktur sektor otomotif dengan mengembangkan industri pembuatan komponen. Keran untuk mengimpor kendaraan secara utuh (CBU) dibuka lagi, tidak seperti tahun – tahun sebelumnya dimana sangat sulit sekali untuk mengimpor kendaraan CBU. Adapun tujuannya dibukanya keran impor kendaraan CBU selain karena saat ini sudah masuk ke era pasar bebas, juga diharapkan agar mobil rakitan lokal (CKD) termotivasi untuk meningkatkan kualitas kendaraannya guna menghadapi serbuan kendaraan CBU. Para pemain lokal tidak hanya berlomba – lomba meningkatkan kualitas tetapi juga menekan harga dengan cara memperbanyak jumlah komponen lokal yang terkandung di dalam kendaraan tersebut. (http://blognyamitra.wordpress.com/about/)

1.3.2. Sejarah Mobil Esemka

Sukiyat membuka bengkel motor pada tahun 1978, dan hingga sekarang, tidak hanya mengurusi motor, tetapi menjadi sebuah tempat pengecatan mobil, dengan sistem oven, dan perbaikan bodi mobil. Jalan pertamanya sebagai penggiat mobil lokal adalah pada tahun 2007, ia memodifikasi sebuah mobil yang kemudian menjadi sebuah mobil yang bagus tampilannya. Kemudian ia berkerja sama dengan salah satu SMK, Sukiyat mulai mengerjakan sebuah mobil. Di bengkelnya, ia mengajak anak-anak SMK untuk melakukan PKL (Praktik Kerja Lapangan).

Tertarik dengan kreativitas Sukiyat, Direktur Pendidikan Kejuruan Joko Sutrisno kemudian datang ke rumahnya di Jalan Yogya-Solo, Ngaran, Klaten. Dia ingin mengajak kerja sama merakit mobil yang dikerjakan oleh siswa SMK. Sejak 2008 hingga sekarang bengkel seluas 6.500 meter persegi ini tidak sepi dari aktivitas perakitan mobil oleh siswa SMK. Kemudian, dia berjasa saat mendampingi siswa SMK 2 dan SMK Warga Surakarta yang merakit mobil Kiat Esemka.

Dua unit mobil hasil perakitan kini telah digunakan sebagai mobil dinas Wali Kota Surakarta Joko Widodo dan Wakil Wali Kota Surakarta Hadi Rudyatmo. Dimulai pada September 2011, mobil Kiat Esemka yang berjenis *Sport Utility Vehicle* (SUV) selesai 2,5 bulan kemudian. Dia mengaku bangga dengan hasil karya siswa SMK. Hal itu membuktikan bahwa Indonesia tidak kalah dengan negara lain. Nama Kiat Esemka dipilih karena dia berjasa dalam pembuatan bodi, yakni sekitar 80 persen dari total perakitan mobil.

Untuk saat ini pengerjaan mobil Esemka dikerjaakan di beberapa tempat terpisah diantaranya di bengkel milik Sukiyat, SMK 2 Surakarta, Solo Techno Park dan SMK Warga. (http://www.tempo.co/read/news)

1.3.3. Potensi Klaten Dalam Pemasaran Mobil Esemka

Gambar 1.1. Peta Klaten

Sumber: *http://sp-ceper.blogspot.com/2011/06/kabupaten-klaten.html*

Klaten merupakan salah satu kota di Indonesia yang mempunyai peluang besar untuk tumbuh pesat di sektor industri otomotif. Hal ini ditunjang beberapa faktor:

a. Klaten merupakan tempat tinggal Bapak Sukiyat selaku penggagas dan salah satu penyuplai aksesoris dari Mobil Kiat Esemka.
b. Klaten merupakan lokasi pembuatan blok mesin mobil Esemka. Tepatnya di industri kecil baja di batur, ceper.
c. Dari segi lokasi, klaten merupakan kota penghubung antara 2 kota ternama di Indonesia, yaitu Solo dan Yogyakarta. Sehingga hal ini sedikit banyak akan membantu dalam proses pemasaran dari mobil Kiat Esemka.

1.3.4. Pusat DIKLAT Mobil Nasional ESEMKA di Klaten

Pusat DIKLAT Mobil Nasional ESEMKA di Klaten merupakan sebuah pusat pendidikan dan pelatihan (perakitan, penjualan, promosi, informasi, modifikasi) mobil nasional bagi pelajar SMK. Kegiatan yang akan diwadahi dalam pusat DIKLAT ini akan dibagi menjadi 4 bagian:

a. Bagian pemasaran. Berupa showroom mobil, yang mewadahi segala sesuatu kegiatan penjualan mobil Esemka. Termasuk didalamnya tempat untuk test drive.
b. Bagian Quality control. Mewadahi kegiatan pengecekan kualitas mobil yang diproduksi oleh para siswa SMK. Kegiatan ini dilakukan oleh para ahli sebagai suatu tahap semacam uji emisi sebelum di pasarkan. Hal ini bertujuan agar produk siswa mendapat ijin untuk dipasarkan.
c. Bagian Produksi (Bengkel). Kegiatan didalamnya terdiri dari 2 macam: bengkel halus (berupa laboratorium komputer untuk mendesain eksterior dan interior mobil), bengkel kasar (berupa bengkel produksi mobil).
d. Bagian Asrama. Digunakan sebagai fasilitas tempat tinggal para siswa SMK yang mengikuti Diklat.

1.3.5. Ide / Gagasan Bentuk

Dalam menentukan penampilan suatu bangunan yang utama adalah memberikan kesan yang menarik terhadap pengunjung saat pertama melihat bangunan ini:

1. Atraktif pada penampilan bangunan mencerminkan kesan Esemka untuk menarik perhatian konsumen.
2. Mentransformasikan karakter bentuk mobil dan logo Esemka pada bangunannya.
3. Lokasi dan orientasi site yang dapat mendukung nilai komersial bangunan sesuai dengan fungsinya.

1.4. Permasalahan

1.4.1. Permasalahan Umum

Bagaimana merancang suatu wadah fisik yang menampung kegiatan pendidikan dan pelatihan (perakitan, penjualan, promosi, informasi, modifikasi) mobil nasional, dalam satu wadah yang terpadu.

1.4.2. Permasalahan Khusus

Bagaimana merancang Pusat Diklat Mobil Nasional Esemka yang atraktif melalui transformasi karakter bentuk mobil Esemka dan bangunan yang mencerminkan kesan SMK, serta inovatif untuk menarik perhatian konsumen.

1.5. Persoalan

1. Bagaimana ciri penampilan yang mencerminkan kesan SMK yang akan diwujudkan pada bangunan Pusat DIKLAT Mobil Nasional ESEMKA di Klaten.
2. Bagaimana pemilihan material yang cocok untuk bangunan Pusat DIKLAT Mobil Nasional ESEMKA di Klaten.
3. Sarana utilitas apa yang dipakai dalam bangunan Pusat DIKLAT Mobil Nasional ESEMKA di Klaten.

1.6. Tujuan dan Sasaran

1.6.1. Tujuan

Merancang sebuah Pusat Diklat Mobil Nasional Esemka yang dapat mewadahi segala kegiatan pendidikan dan pelatihan(perakitan, penjualan, promosi, informasi, modifikasi) mobil nasional sekaligus untuk memenuhi kebutuhan konsumen dan produsen otomotif.

1.6.2. Sasaran

Mendapatkan landasan konseptual perancangan Pusat Diklat Mobil Nasional Esemka yang dapat memenuhi tuntutan dan kebutuhan guna menampung semua kegiatan pendidikan dan pelatihan(perakitan, penjualan, promosi, informasi, modifikasi) mobil nasional, sehingga

terjadi interaksi antara pemerintah, produsen (SMK, UMKM, PT. SMK(Solo Manufaktur Kreasi) dan konsumen hingga pada tahap transaksi.

1.7. Lingkup Bahasan

Lingkup batasan yang mengulas pembahasan yang berkaitan dengan tinjuan bangunan Pusat Diklat Mobil Nasional Esemka sebagai wadah fisik yang dapat menampung segala kegiatan pendidikan dan pelatihan(perakitan, penjualan, promosi, informasi, modifikasi) mobil nasional dengan konsep perancangan dasar bangunan yang atraktif.

1.8. Metode Penulisan

1.8.1. Pencarian Data

Secara garis besar cara memperoleh data untuk mendukung pembahasan dan metode yang digunakan dalam menganalisa dan membahas permasalahan melalui beberapa proses sebagai berikut :

a. Studi literature untuk memperoleh suatu data yang bisa didapat dari tugas akhir sebelumnya.
b. Studi literature untuk mendapatkan data mengenai Pusat Diklat Mobil Nasional Esemka dari buku, majalah, koran, tabloid, dan dari internet.

1.8.2. Tahap Analisa

Merupakan tahap pengolahan data yang telah didapat dari pengamatan yang meliputi analisa ruang dan bangunan serta analisa tapak. Kemudian disusun baik dalam bentuk klasifikasi, tabel, sketsa gambar, maupun penjelasan.

a. Analisa bentuk bangunan diambil dari tipologi bentukan mobil dan karakter bentuk logo Esemka untuk diterapkan kedalam bangunan yang atraktif.

b. Analisa ruang dilakukan secara kualitatif pada pola hubungan antar ruang dengan mempertimbangkan aspek aktifitas yang meliputi jual beli, pameran, perbengkelan, modifikasi, dan sarana pendukung lainnya.
c. Analisa tapak dengan menggunakan metode pembatasan deduktif, dimana permasalahan yang bersifat umum disimpulkan bergerak ke arah permasalahan yang lebih khusus yaitu tapak.

1.8.3. Tahap Sintesa

Dalam tahap ini akan dilakukan penyaringan data yang telah didapat dan kemudian memutuskan untuk mengambil beberapa hal saja yang nantinya benar-benar digunakan untuk pedoman selama dalam masa perancangan.

1.8.4. Tahap Perumusan Konsep

Merupakan tahap pengambilan keputusan, batasan-batasan dan arahan perancangan diambil melalui berbagai pertimbangan dalam proses sebelumnya.

1.8.5. Tahap Perancangan

Dalam tahap ini, seluruh data dan informasi mengenai kebutuhan akan ruang, analisa perilaku dan konsep perancangan mulai dituangkan ke dalam serangkaian gambar teknis. Tahap ini lebih dikonsentrasikan pada eksplorasi bentuk tata ruang dan tampilan bangunan saja sesuai engan penekanan perancangan. Konsep perancangan sudah dianggap selesai pada tahap sebelumnya.

1.9. Sistematika Pembahasan

BAGIAN I : PENDAHULUAN

Berisi tentang latar belakang permasalahan, tujuan dan sasaran dan lingkup pembahasan, metode penulisan, sistematika pembahasan.

BAGIAN II :TINJAUAN PUSTAKA PUSAT DIKLAT MOBIL NASIONAL ESEMKA

Tinjauan *Pusat Diklat*, tinjauan *Mobil Nasional Esemka*, tinjauan transformasi bentuk, tinjauan fungsi ruang asrama, perbengkelan, *quality control*, pameran dan sarana pendukung lainnya untuk menentukan aktifitas yang akan diwadahi, sirkulasi pada *Pusat Diklat Mobil Nasional Esemka*.

BAGIAN III : POTENSI KOTA KLATEN

Tinjauan mengenai kondisi dan potensi kota Klaten secara umum, kondisi dan potensi kota Klaten yang berkaitan dengan perdagangan dan industri serta tinjauan mengenai Pusat DIKLAT Mobil Nasional ESEMKA di Klaten.

BAGIAN IV : ANALISIS DAN KONSEP PERENCANAAN DAN PERANCANGAN PUSAT DIKLAT MOBIL NASIONAL ESEMKA DI KLATEN

Mengemukakan sintesis terhadap hasil dari analisa dan menyelesaikan gagasan-gagasan yang akan diwujudkan dalam gambar teknis.