

N250 & Kebijakan Teknologi Nasional

Oleh DR. Poempida Hidayatulloh

Sangatlah sulit bagi kita untuk dapat mengategorikan posisi Negara Republik Indonesia dalam hal implementasi teknologi pada saat ini. Jika dianggap negara agraris, produk sektor pertanian kita belum mencukupi kebutuhan domestik dan masih cenderung menggunakan pendekatan teknologi klasik. Di bidang industri, sangat terasa kurangnya riset dan pengembangan (R&D – Research and Development) yang aplikatif, sehingga laju inovasi baru di sektor tersebut pun tidak seperti yang diharapkan. Hal ini membuat persepsi dunia akan kemajuan teknologi di republik ini masih terbelakang.

Negara-negara maju selalu berorientasi pada pasar dalam hal pengembangan teknologi di berbagai bidang. Sederhananya, teknologi secanggih apa pun jika tidak dapat dimanfaatkan oleh rakyat banyak tentunya hanya akan merupakan suatu penemuan di bidang ilmu pengetahuan.

Dengan besarnya jumlah penduduk dan luasnya wilayah Indonesia, tidak diragukan lagi bahwa Indonesia mempunyai potensi pasar yang sangat besar untuk implementasi teknologi di sektor apa pun. Namun demikian diperlukan strategi “positioning” yang tepat untuk dapat mengembangkan dan memanfaatkan suatu teknologi yang tepat secara optimal. Hal ini dikarenakan pendayagunaan suatu teknologi apa pun akan memerlukan kapital. Semakin besar skala pendayagunaan teknologi tersebut semakin besar kapital yang diperlukan dan dengan demikian semakin besar risiko yang terkait dengan kegiatan tersebut.

Kita semua tahu bahwa keadaan keuangan negara kita tercinta ini belum dalam keadaan sehat. Lalu apakah pengembangan teknologi harus menjadi prioritas terakhir? Akan sangat disayangkan jika memang demikian. Karena “opportunity loss” yang dihadapi bangsa ini ke depan akan menjadi sangat besar. Prinsip utama R&D tidak mengenal waktu dan tempat.

Penulis sangat bergembira dengan rencana dihidupkannya kembali proyek pesawat N250 di PT Dirgantara Indonesia (PTDI). Dengan “positioning” yang baru tanpa memakai teknologi “fly by wire” yang sangat mahal, merupakan langkah yang tepat. Hal ini menunjukkan PTDI telah mempunyai suatu upaya yang mengacu ke pada pasar. Sederhananya, jika ongkos produksi murah, maka harga jual produk, dalam hal ini pesawat N250 akan menjadi kompetitif. Dan jika memang pasar bisa menerima pesawat tersebut dengan harga yang kompetitif, maka versi “upgrade” yang menggunakan teknologi “fly by wire” dapat kemudian dipertimbangkan untuk ditawarkan.

Strategi “positioning” PTDI yang baik belum tentu menjadi strategi yang jitu. Mengapa demikian? Dengan mencopot teknologi “fly by wire” memberikan persepsi adanya proses “downgrade” dari desain awal yang agak dipaksakan. Hal ini tentunya akan menimbulkan berbagai pertanyaan konsumen. Terutama dalam hal kenyamanan dan keselamatan terbang. Dalam hal ini PTDI membutuhkan suatu program sosialisasi yang intensif dengan konsumen.

Selain daripada itu, dengan semakin murahnya harga tiket domestik, dan semakin dahsyatnya persaingan antara maskapai penerbangan lokal, maka PTDI perlu mengkaji secara saksama “life cycle cost” dari pesawat N250. Walaupun harga jual produk tersebut murah, jika biaya pemeliharannya mahal maka hal tersebut akan menjadi poin minus.

Penulis berpendapat, bahwa pemerintah perlu mendukung dihidupkannya kembali proyek N250 ini. Tentunya dengan beberapa catatan, yaitu: Program tersebut harus memberikan “multiplier effects” untuk perekonomian nasional, terutama di bidang industri dan perhubungan; pemerintah hanya berperan sebagai fasilitator dan tidak menjadikan proyek tersebut “anak emas”, sehingga proyek tersebut menjadi proyek yang “self-sustained” dan bukan proyek “mercu suar”; dan yang terakhir proyek tersebut harus dapat menjadi “leader” dari bangkitnya inovasi teknologi Indonesia.

Penulis adalah pengamat iptek yang aktif di kepengurusan Partai Golkar.