# Kenaikan *Freight* & Kelangkaan kontainer dunia bagi Indonesia

R.O. Saut Gurning
Departemen Teknik Sistem Perkapalan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS)
Email: sautg@its.ac.id

Surabaya, 12 Januari 2021

# BAHAN EKSPLORASI

01/ ANALISA UMUM KENAIKAN FREIGT & KELANGKAAN KONTAINER GLOBAL

02/ TREND DAN INDEKS KETERSEDIAAN KONTAINER GLOBAL

03/ DAMPAK KENAIKAN FREIGT & KELANGKAAN KONTAINER BAG INDONESIA

04/ RESPON EMPIRIK OTORITAS PEMERINTAH REGIONAL

05/ REKOMENDAIS PEMERINTAH & PELAKU USAHA NASIONAL

# 1.

# ANALISA UMUM KENAIKAN BIAYA PELAYARAN DAN KELANGKAAN KONTAINER GLOBAL

# KENAIKAN DAN KELANGKAAN

**Kenaikan freight global dipicu oleh** meningkatnya permintaan angkutan kontainer di tengah ketersediaan angkutan kontainer global yang terbatas akibat pandemik

Namun kenaikan itu dibarengi dengan rendahnya tingkat ketersediaan kontainer yang juga menambah ekhalasi ketidakseimbangan

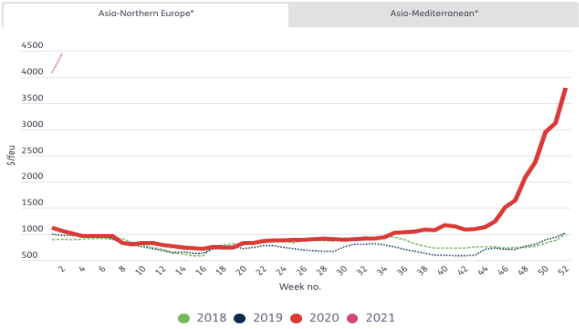
# BESARAN KENAIKAN BIAYA DAN KUANTITAS PENGAPALAN KONTAINER

Bila periode April-Nopember menjadi rujukan perbandingan maka ada kenaikan biaya pengapalan kontainer baik untuk jalur Shanghai-Eropa dan ke Asia Tenggara sekitar 200 persen dalam delapan bulan belakangan ini. Termasuk kuantitas permintaan angkutan kontainer ke US juga sekitar 250 persen (dari sekitar 0.8 Juta meningkat sekitar 1,8 Juta TEUs)

Sumber: Shanghai Shipping Exchange (SSE, 2020): Descaryes Datamyne (2020)

# LAPORAN KENAIKAN INDEKS FREIGHT KONTAINER DAN RESPON PASAR

**Shanghai Containerised Freight Index: Asia-Europe spot rates (2018-2021)**




## Shippers call for container line pricing scrutiny

*European shippers and forwarders say they are being hit with unfair and unilateral charges*

05 Jan 2021 | **NEWS**

by James Baker

@JamesBakerCI | james.baker@informa.com

Container line customers are up in arms over a shortage of containers and additional fees being added to their services. They are now calling on Europe's competition directorate to follow steps taken by other regulators to rein in carrier behaviour

TAGS: North America | United States | Containers

EMAIL

## US regulator increases surveillance of alliances

*The US maritime regulator will require monthly, rather than quarterly, filing of carrier-provided market data*

25 Nov 2020 | **NEWS**

by James Baker

@JamesBakerCI | james.baker@informa.com

Carriers are coming under increasing scrutiny from regulators in Asia and the US. Now the Federal Maritime Commission is putting the major global alliances under stricter monitoring

## China to tighten inspection on box shipping carriers' pricing practices

*The transport ministry said it will step up efforts to examine whether carriers have performed their rate reporting duties properly, while also pledging to prompt further increases of vessel supply and container availability*

05 Jan 2021 | **NEWS**

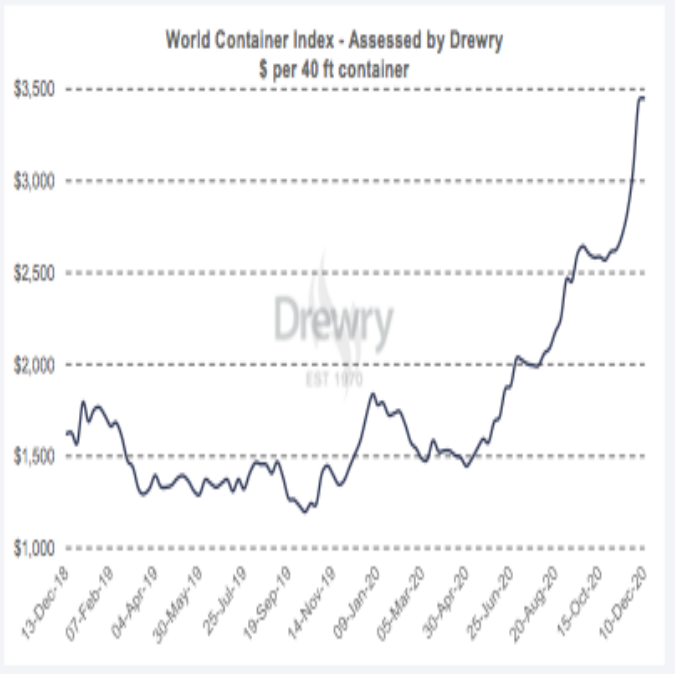
by Cichen Shen

cichen.shen@informa.com

Chinese regulators are said to be preparing another 'consultation' with carriers, in a renewed attempt to cool off the sizzling freight rates amid mounting complaints from the country's shippers. This comes as the lines have so far announced only a handful of blank sailings for the Chinese New Year holidays

Sumber: Llyod List (Januari, 2021)

# DAMPAK KENAIKAN FREIGHT & KELANGKAAN KONTAINER BAGI INDONESIA




- Drewry melaporkan adanya kenaikan indeks container global (freight) hampir dua hingga tiga kalinya. Walau juga secara domestic hingga 10-15 kalinya
- Naiknya freight ini idealnya menguntungkan perusahaan pelayaran nasional
- Namun yang terjadi memukul potensi ekspor komoditas Indonesia (karena tingginya freight >>>> harga komoditas ekspor tinggi)
- Dan terjadi dinikmati pelaku pelayaran asing
- Capital flight-out dan rendahnya manfaat ekonomi maritim

Sumber: Drewry (10 Desember, 2020)

# DATA KENAIKAN FREIGHT INTERNASIONAL (DES 2020-W2 JAN 2021) *

List tarif MLO dengan Port of Loading (POL) Tanjung Priok ke berbagai Pelabuhan Tujuan di berbagai wilayah internasional (dalam USD)

Ukuran 20 FT

| PELABUHAN TUJUAN | Lama | W1Jan21 | W2Jan21 |
|---|---|---|---|
| KAOHSIUNG/TAICHUNG | 100 | 150 | 400 |
| TOKYO, OSAKA, YOKOHAMA, NAGOYA | 100 | 150 | 400 |
| SHANGHAI | 20 | 400 | 500 |
| GUANGZOU | 160 | 400 | 450 |
| SHENZHEN | 40 | 350 | 400 |
| XIAMEN | 40 | 400 | 450 |
| PORT KLANG | 270 | 350 | 400 |
| PASIR GUDANG | 230 | 300 | 400 |
| LAEMCHABANG | 150 | 350 | 400 |
| BANGKOK | 50 | 350 | 200 |
| BUSAN | 35 | 300 | 400 |
| INCHEON | 35 | 400 | 450 |
| HAIPONG | 400 | 550 | 650 |
| EROPA | 700 | 4000 | 5000 |
| USA | 1400 | 3000 | 5000 |
| AUSTRALIA | 500 | 1000 | 1500 |
| MID EAST | 300 | 500 | 600 |

Ukuran 40 FT

| Pelabuhan Tujuan | Lama | W1Jan21 | W2Jan21 |
|---|---|---|---|
| KAOHSIUNG/TAICHUNG | 300 | 800 | 1000 |
| TOKYO, OSAKA, YOKOHAMA, NAGOYA | 300 | 850 | 1000 |
| SHANGHAI | 40 | 800 | 1000 |
| GUANGZOU | 330 | 900 | 1150 |
| SHENZHEN | 150 | 750 | 1000 |
| XIAMEN | 120 | 900 | 1150 |
| PORT KLANG | 70 | 500 | 450 |
| PASIR GUDANG | 350 | 900 | 1000 |
| LAEMCHABANG | 300 | 600 | 1000 |
| BANGKOK | 80 | 550 | 600 |
| BUSAN | 70 | 750 | 1000 |
| INCHEON | 70 | 800 | 1050 |
| HAIPONG | 700 | 550 | 1400 |
| EROPA | 1500 | 5000 | 7000 |
| USA | 2200 | 7000 | 8000 |
| AUSTRALIA | 800 | 2000 | 3000 |
| MID EAST | 600 | 1200 | 1600 |

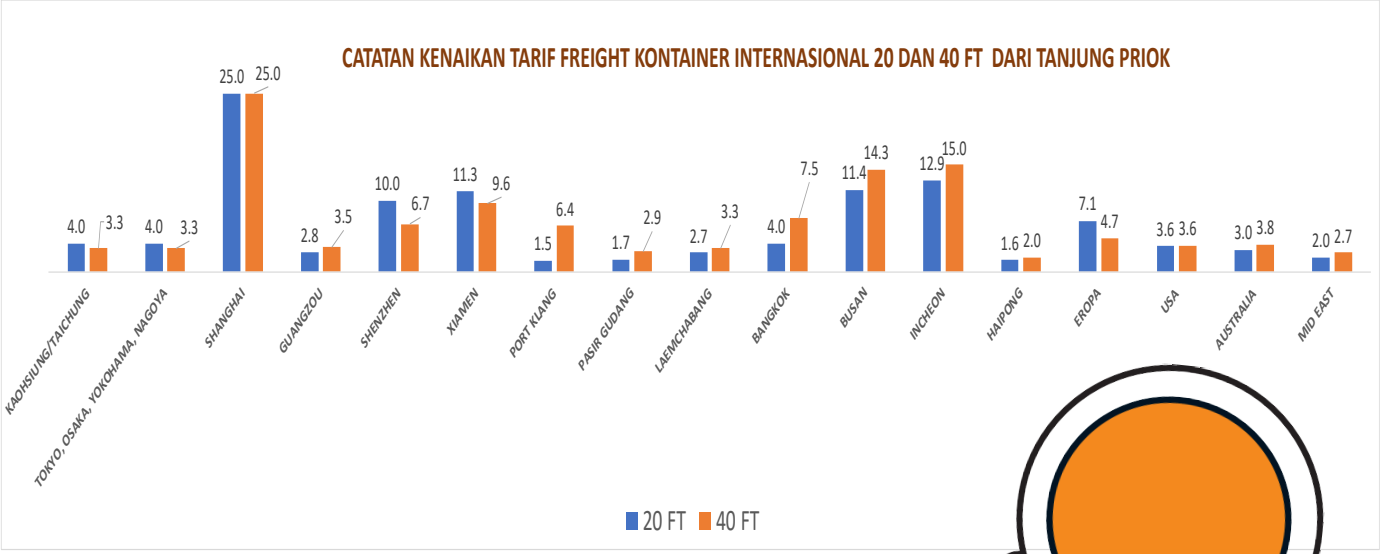
* Data diolah dari berbagai sumber

# DISTRIBUSI KENAIKAN DI BERBAGAI PELABUHAN UTAMA GLOBAL

| PELABUHAN TUJUAN | 20 FT | 40 FT |
|---|---|---|
| KAOHSIUNG/TAICHUNG | 4.0 | 3.3 |
| TOKYO, OSAKA, YOKOHAMA, NAGOYA | 4.0 | 3.3 |
| SHANGHAI | 25.0 | 25.0 |
| GUANGZOU | 2.8 | 3.5 |
| SHENZHEN | 10.0 | 6.7 |
| XIAMEN | 11.3 | 9.6 |
| PORT KLANG | 1.5 | 6.4 |
| PASIR GUDANG | 1.7 | 2.9 |
| LAEMCHABANG | 2.7 | 3.3 |
| BANGKOK | 4.0 | 7.5 |
| BUSAN | 11.4 | 14.3 |
| INCHEON | 12.9 | 15.0 |
| HAIPONG | 1.6 | 2.0 |
| EROPA | 7.1 | 4.7 |
| USA | 3.6 | 3.6 |
| AUSTRALIA | 3.0 | 3.8 |
| MID EAST | 2.0 | 2.7 |
| RATA-RATA | 6.4 | 6.9 |

Porsi kenaikan terbesar sebesar 25 kali atau 2500 persen terjadi ke pelabuhan tujuan Shanghai, dan beberapa pelabuhan di China dan Asia Timur lainnya seperti Busan dan Incheon Korea. Dan secara rerata telah terjadi 600 persen kenaikan freight

# DISTRIBUSI KENAIKAN ATAS 20 FT & 40 FT




- ✓ Secara umum kedua tipe kontainer mengalami kenaikan (sensitive) untuk semua tujuan pelabuhan yang di survey.
- ✓ Namun, kluster kontainer 40 FT mengalami porsi kenaikan yang lebih banyak kuantitasnya dibandingkan dengan kontainer 20 FT

# TREN KENAIKAN YANG CENDERUNG SANGAT PROGRESIF DALAM EMPAT MINGGU

**Secara rerata telah terjadi kenaikan 600 persen khususnya untuk Kawasan Rute kontainer Intra Asia dalam empat minggu (awal Des 2021- W2 Jan 2021)**

**Orientasi kenaikan berpusat ke dan dari pelabuhan-pelabuhan di China dan Asia Timur**

# PREMIS KUAT KENAIKAN FREIGHT

Dominan MLO yang beroperasi di Indonesia telah memindahkan orientasi kapasitas jasa dan armadanya ke rute-rute menuju pelabuhan utama di China dan Asia Timur lainnya. Dengan mengurangi kapasitas wilayah rute lain. Termasuk adanya potensi penurunan suplai kapasitas armada untuk wilayah dengan tendensi freight yang tinggi

# TIGA KEMUNGKINAN PENYEBAB



| KENDALI MLO ATAS KENAIKAN | LEMAHNYA OPERATOR DALAM NEGERI | KURANGNYA DAYA KENDALI REGULATOR |
|---|---|---|

## LEVEL FREIGHT YANG TIDAK TERKENDALI

Shipper Indonesia tidak memiliki kemampuan untuk melakukan negosiasi karena begitu kuatnya MLO Internasional yang tidak memiliki kompetisi dan juga kesulitan pengawasan pemerintah

# Eksplorasi Mekanisme Kenaikan Freight Internasional di Indonesia

**FOKUS**

Ke pasar Intra Asia, Asia-Amerika dan Asia Eropa

**POLA OPERASI**

Mengurangi Kapasitas jasa di pasar Indonesia

**ARMADA**

Pengurangan armada dari dan ke Indonesia

**PENETAPAN SEPIHAK**

MLO Internasional di Indonesia

**CONFERENCES**

Potensi penggalangan operasi MLO di pasar Intra-Asia

**THE BASIC ELEMENTS OF INCREASING FREIGH:**

**Pola kenaikan**

**Nilai kenaikan**

**Kluster pelabuhan tujuan**

Ada kecenderungan yang kuat terjadi pengendalian level freight kontainer internasional di Indonesia. Walau memang harus dibuktikan. Potensi kenaikan bila tidak dikendalikan paling tidak terus akan terjadi hingga berakhirnya Chinese new year atau baru kembali stabil hingga kuartal kedua periode 2021

# 2.

# TREND DAN INDEKS KETERSEDIAAN KONTAINER GLOBAL

# Prinsip Kelangkaan Kontainer

- ***Ketidakseimbangan perdagangan lewat laut*** (dimana volume eksportasi lebih besar dari importasi)
- ***Kurangnya ketersediaan kontainer*** (wilayah tertentu untuk kegiatan domestik dan internasional)
- ***Disrupsi akibat pandemic*** (masih tertahannya kontainer di darat termasuk di pelabuhan serta berkurangnya armada kapal kontainer dunia)
- ***Melambungnya*** permintaan jalur Trans-Pacific khususnya dari China ke USA, Amerika Latin dan juga ke Eropa
- ***Proses re-stocking*** dari berbagai kebutuhan inventori akibat berbagai kebutuhan akhir tahun
- ***Preferensi*** berbagai pelaku *main line operator* (MLO) memilih masuk ke jalur Asia-USA dan Asia-Eropa ketimbang Jalur Intra-Asia

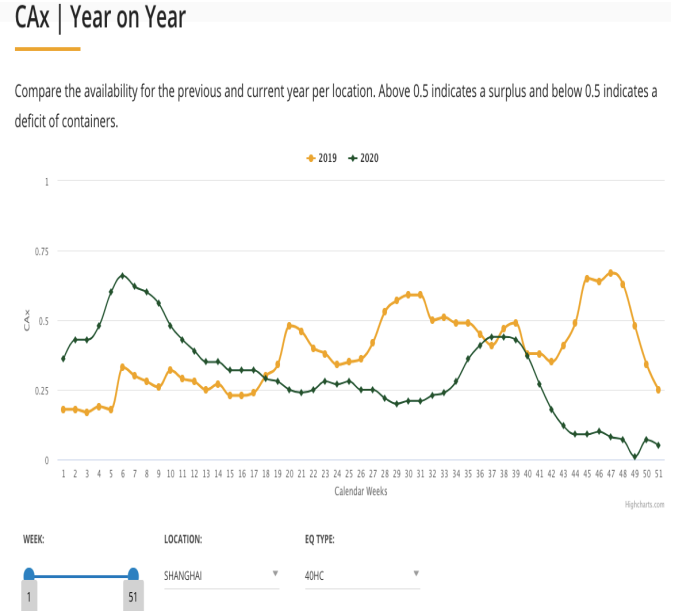
# KERANGKA PIKIR KELANGKAAN KONTAINER GLOBAL

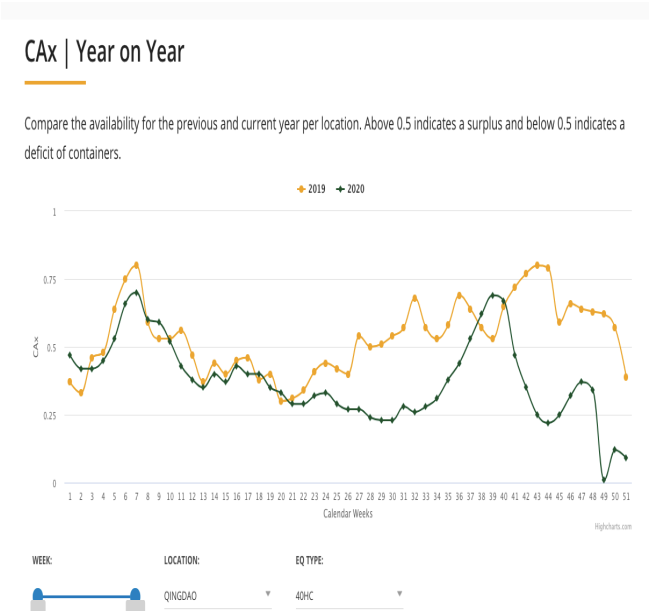
## Determinan Utama

| Respon | | Dampak |
|---|---|---|
| Akhir Tahun<br>Restocking<br>Early delivery | **Perdagangan**<br>Ketidakseimbangan perdagangan<br>Menguatnya ekspor dari China ke Amerika Utara & Eropa | Lokus China<br>Ekspor delay<br>Ekspor terhambat |
| Peralihan armada<br>Kenaikan Freight<br>Intra Asia berkurang | **Penguatan Pasar**<br>Asia ke Amerika (Trans-Pacific);<br>Asia-Eropa | Port Congestion<br>Slot sharing<br>Reduce free time |
| Pembatasan order<br>Waktu tunggu<br>Ekspor terhambat | **Pandemik**<br>Disrupsi suplai-demand<br>Kontainer tertahan di inland<br>Pembatasan armada kapal | Lockdown Eropa<br>Disrupsi logistik<br>Vaksinasi |

Imbalance trade → Pandemik covid → Trade Asia: USA + Eropa menguat → Trade Asia:& Intra Asia melemah → Container shortages & Freight Naik

# KONDISI KETERSEDIAAN KONTAINER DI CHINA (W51)

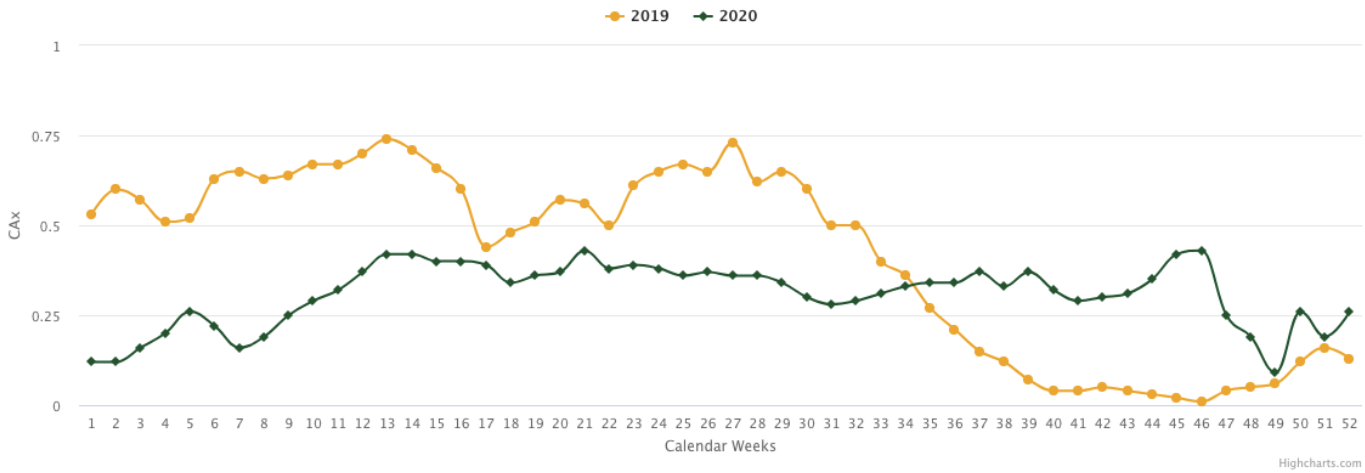



Sumber: https://container-xchange.com/features/cax/

Pada minggu ke-51, terjadi penurunan ketersediaan kontainer, berdasarkan indeks ketersediaan kontainer (CAx) di tahun 2019 dan 2019 baik di Shanghai dan Qingdao dari sekitar 0,2-0,3 turun sekitar 0.01-0.05 khususnya untuk kontainer 40 ft HC

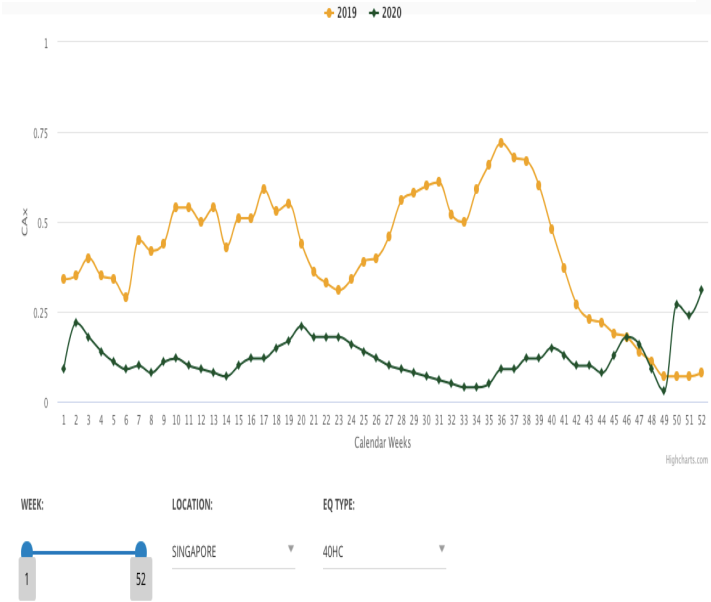
# KONDISI KETERSEDIAAN KONTAINER DI EROPA (W51)




Sumber: https://container-xchange.com/features/cax/

Pada minggu ke-51 dan 52 tahun 2020, terjadi penurunan ketersediaan kontainer di Eropa, khususnya di Rotterdam Durban (UK), dan Hamburg (Jerman) keduanya dengan CAx berada sekitar 0.05. Sedangkan di Rotterdam (Belanda) dan Genoa (Italia) mengalami stagnasi di angka 0.25 untuk kontainer 40 Ft HC

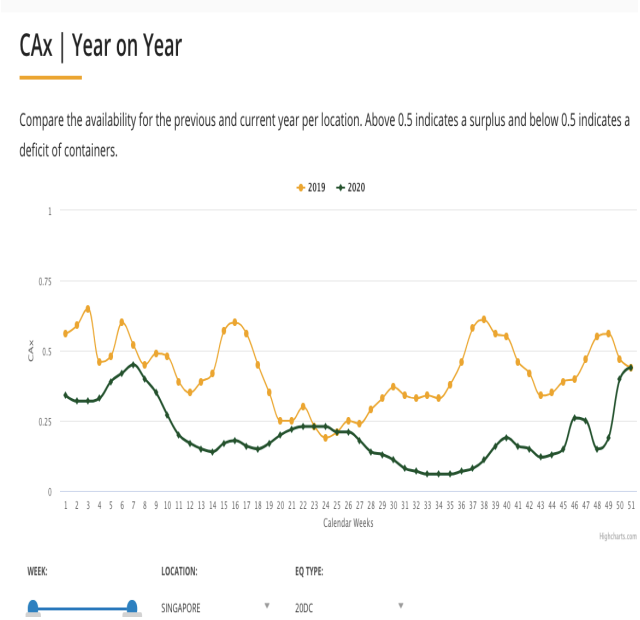
# KONDISI KETERSEDIAAN KONTAINER DI SINGAPURA & MALAYSIA (40 Ft HC)

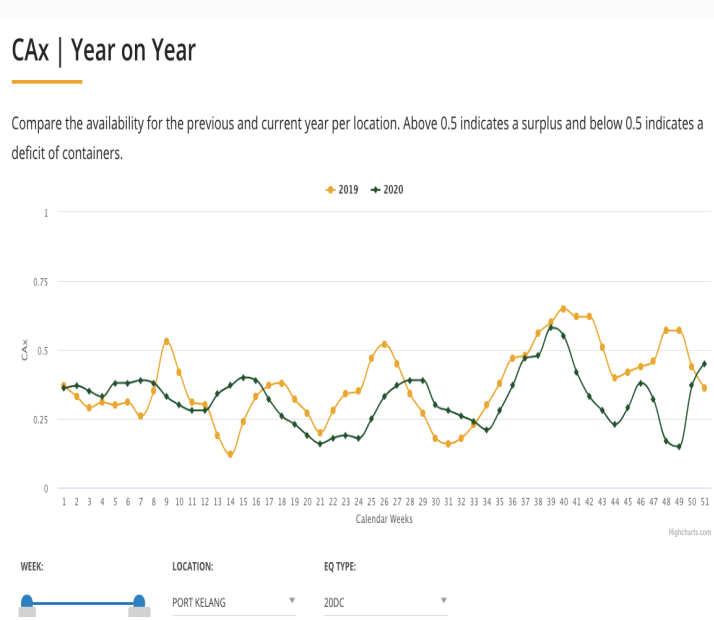


Sumber: https://container-xchange.com/features/cax/

Hingga minggu ke-52 2020, terjadi fluktuasi ketersediaan kontainer diAsia Tenggara, khususnya di Singapura dan Port Klang keduanya dengan CAx berada antara 0.27-0.48 untuk kontainer 40 Ft HC

# KONDISI KETERSEDIAAN KONTAINER DI SINGAPURA & MALAYSIA (20 Ft DC)




Sumber: https://container-xchange.com/features/cax/

Pada minggu ke-51, terjadi penurunan ketersediaan kontainer diAsia Tenggara, khususnya di Singapura dan Port Klang keduanya dengan CAx berada antara 0.35-0.40 untuk kontainer 20 Ft DC

Sumber: UNCTAD (Oktober, 2020)

# Empat Tipe Kontainer
# Yang Terkena Imbas Kelangkaan (INSA 2020)

| 20 Ft DC (Dry Cargo) | 40 Ft DC (Dry Cargo) | 40 Ft DV (Dry Van) | 40 Ft HC (High Cube) |
|---|---|---|---|
| Secara umum ketersedian tipe ini masih dapat diberikan kepada pelanggan, dengan catatan beberapa pelayaran mempunyai ketersedian yang terbatas. Khususnya di Priok, Perak, Tanjung Emas, Belawan & Panjang | | | Untuk tipe kontainer ini bisa dipastikan terjadi kelangkaan di semua pelayaran internasional |

Secara umum kondisi ketersediaan kontainer di sejumlah pelabuhan utama (Priok, Perak, Belawan, Tanjung Emas dan Panjang) dapat dinilai rendah hingga langka (diperkirakan kalau setara dengan *Container Availability Index*, Cax antara 0,2-0,3. Khususnya untuk berbagai kontainer 40 ft (DC, DV dan HC) serta kontainer 20 ft DC

# Respon Umum Kondisi Gangguan Kelangkaan Kontainer di Belawan, Panjang, Priok, Perak, dan Tanjung Emas

| Berkurang | Kurang 50% | Mendekati Langka | Langka |
|---|---|---|---|
| ✓ Prinsipal berusaha memenuhi kebutuhan dengan kontainer kosong<br>✓ Hire leasing unit<br>✓ Reposisi kontainer (Repo in)<br>✓ Repo kontainer kosong (Repo in)<br>✓ Reposisi kontainer dari Singapura<br>✓ Reposisi kontainer dari Priok<br>✓ Reposisi kontainer dari Perak<br>✓ Reposisi Kontainer dari Belawan | | | ✓ Mendorong impor utuk kompensasi ekspor<br>✓ Kolaborasi sharing container (slot)<br>✓ Kolaborasi rute |

Sejumlah respon umum yang dilakukan MLO seperti MSC, Maersk, CMA, Cosco, CME, One, OOCL, HPL, YML, Zim dan HMM (Sumber: dari berbagai referensi perusahaan Pelayaran)

# 3.

# DAMPAK KENAIKAN FREIGHT & KELANGKAAN KONTAINER BAGI INDONESIA

# Dampak September-Desember 2020

- ***Kenaikan freight pelayaran 400%-600%*** khususnya pada tujuan Eropa maupun Asia. Dari Indonesia ke Asia dari rentang 150-180 USD menjadi sekitar 800-1050 USD. Sedangkan ke Eropa dari 700-800 USD menjadi 3400-3500 USD.
- ***Potensi ekspor Indonesia*** menjadi terganggu hingga terhambat. Baik karena delay (menunggu pulihnya harga freight maupun ketersediaan kontainer) hingga tidak berlanjutnya kontrak.
- ***Ketergantungan atas armada MLO asing menjadi sangat tinggi.*** Karena praktis tidak ada armada kontainer nasional yang beroperasi di jalur Intra Asia, apalagi ke Eropa dan Amerka. Karena besaran armada kontainer nasional di bawah 3500 TEUs. Sementara jalur kuat ini berada pada kisaran 4500-8500 TEUs
- ***Ketergantungan pada Singapura dan Klang menjadi tinggi*** walau tingkat CAx di sana saat ini juga rendah (di bawah 0.5) ditambah waktu tunggu (congestion) dalam rentang 4-7 hari.
- ***Lemahnya perdagangan internasional Indonesia*** khususnya dalam periode satu semester mendatang, ketergantungan kita sangat tinggi dan merugikan Indonesia jika tidak ada usaha serius menanganinya, karena dampak turunan lainnya akibat mandeknya aras eksporasi Indonesia.

SURVEY

# RESPON EKSPORTIR NASIONAL

WAWANCARA PERWAKILAN EKSPORTIR (GPEI): JATENG, JABAR & JATIM (4-5 JANUARI 2020)

Dampak langsung kepada pemilik barang akibat kenaikan level freight internasional…

Kami mengalami **Kerugian akibat kenaikan biaya angkut**

Rencana pengiriman barang kami **gagal dan menunggu Entah sampai kapan**

Tiba-tiba kontrak **pengangkutan Menaik tanpa pemberitahuan**

SURVEY

# LEMAHNYA DAYA TAWAR OPERATOR DOMESTIK

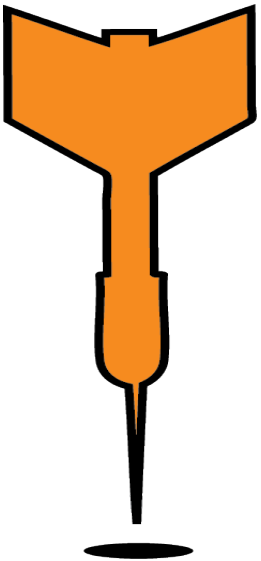
”Kekuatan MLO dengan sumber pendanaan serta armada kontainer yang besar menjadikan mereka menguasai armada pelayaran Indonesia untuk perdagangan internasional”

Ketidakseimbangan kontainer sudah jamak di pelayaran domestik namun tidak pernah punya implikasi kenaikan tarif seperti saat ini

Wawancara dilakukan di tiga perusahaan pelayaran utama nasional di Surabaya 4-5 Januari 2021

# INDONESIA SEBAGAI NEGARA CABOTAGE NATION MASIH JUGA DIKENDALIKAN DENGAN HAL INI

- ✓ **Sangat berbahaya dan merugikan bila kekuatan pelayaran asing masih mendominasi potensi perdagangan internasional kita**
- ✓ **Kepentingan ekonomi nasional akhirnya tentu tidak menjadi prioritas ketimbang kepentingan korporasi pelayaran MLO sendiri**
- ✓ **Penguatan pelayaran domestik termasuk realisasi MLO berbendera merah putih harus menjadi langkah strategis masa mendatang**



# 4.

# RESPON EMPIRIK OTORITAS PEMERINTAH DI BERBAGAI NEGARA

# Respon Berbagai Negara Atas Kelangkaan Kontainer Global

- ***Pemerintah India*** menyadari kondisi naiknya freight dan menurunnya tingkat ketersediaan kontainer membahayakan potensi ekspor India guna mendukung proses pemulihan akibat pandemic covid-19. Setelah melakukan penilaian, pemerintah India mewajibkan seluruh operator MLO India menyediakan 100.000 unit kontainer per minggu guna mendukung kebutuhan kontainer minimal negara itu (https://www.maritime-executive.com/article/container-shortage-crisis-arrives-for-india)
- ***Pemerinta Vietnam*** memintah shippers/consignees bekerjasama dengan operator depo kontainer dalam mengkonsolidasi kebutuhan kontainer di seluruh negeri serta menjamin pemenuhan kontainer kosong dari kegiatan impor khususnya dari China dan negara lainnya
- ***Pemerintah Korea Selatan,*** menginstruksikan pelaku pelayaran internasional berbendera Korsel untuk bekerjasama dengan MLO untuk merasionalisasi harga freight dan ketersediaan kontainer guna melindungi kepentingan eksportir lokal Korsel https://container-news.com/seoul-demands-carriers-tackle-rising-freight-costs/)
- ***Pemerintah Taiwan,*** menegur operator pelayaran dalam negeri dan internasional untuk tidak memanfaatkan situasi kenaikan freight dan kelangkaan kontainer untuk tujuan korporasi semata (https://www.channelnewsasia.com/news/asia/taiwan-shipping-companies-container-shortage-cargo-prices-13799560)

# PEMERINTAH THAILAND BERSIKAP AKTIF

- Menyadari dampak kelangkaan kontainer dan kenaikan harga pelayaran menghambat ekspor Thailand
- Berpotensi memukul ekonomi dan kondisi balik bisnis dan usaha di Thailand
- Melakukan subsidi biaya importasi sekitar 1600 Baht per kontainer dan berlaku di pertengahan Desember 2020 hingga enam bulan ke depan
- Mendorong kapal berdimensi besar di atas 15K TEUs ke Laem-Chabang
- Mengeksplorasi Potensi Curah Kering

Sumber: https://www.bangkokpost.com/business/2035331/state-to-help-address-container-shortage

5.

# REKOMENDASI RESPON PEMERINTAH & PELAKU USAHA NASIONAL

# REKOMENDASI RESPON

*Persoalan rekurensi kelangkaan kontainer dan tingginya freight*

## JANGKA PANJANG

Mempertahankan prinsip cabotage nasional guna menjaga kepentingan perairan nasional dan pelaku ekonomi maritim nasional

Kekuatan SDM, armada, dan komoditas serta budaya maritim Indonesia yang kuat perlu menjadi modal pengembangan kemaritiman Indonesia mendatang

## JANGKA MENENGAH

Mungkin menjadi keharusan bagi Indonesia untuk **meningkatkan produksi kontainer dalam negeri** & *memiliki satu unit usaha pelayaran (ocean-liner) global berbendera Indonesia seperti Garuda (air carrier)* untuk mendukung kepentingan Indonesia dalam kegiatan perdagangan luar negeri

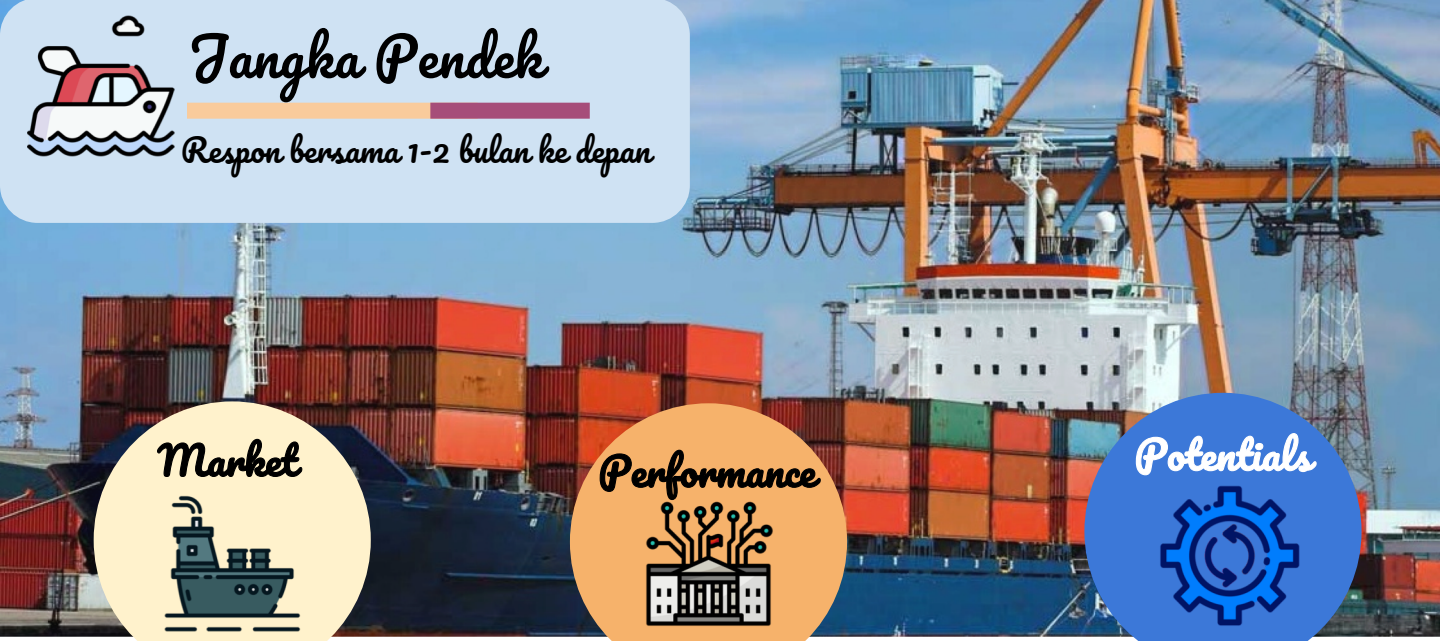
## JANGKA PENDEK

**1-6 bulan mendatang**

Pengaturan dan antisipasi atas potensi dampak negative bagi ekspor dan perdagangan nasional atas menaiknya freight pelayaran dan kelangkaan kontainer

# Jangka Pendek

Respon bersama 1-2 bulan ke depan



## Market

Memanggil, memantau dampak lanjut serta berkoordinasi dengan melibatkan semua pelaku pelayaran nasional, MLO, pemilik barang, forwarder, eksportir dan perbankan nasioal untuk mencegah ekses negative bagi perdagangan internasional lewat kontainer Indonesia

## Performance

- ✓ Mencegah usaha-usaha sepihak yang ingin memanfaatkan kondisi kenaikan freight & kelangkaan kontainer
- ✓ Mendorong eksportir Indonesia dapat melakukan proses kontraktual eksportasinya dengan usaha menyediakan unit kontainer minimal per minggu bagi Indonesia (diperkirakan 40K-70 K total kontainer 40 Ft HC + 20 Ft DC)

## Potentials

- ✓ Memantau perkembangan kelangkaan kontainer di semua pelabuhan utama Indonesia
- ✓ Jika dibutuhkan menerapkan subsidi ekspor bagi eksportir dan importir per kontainer
- ✓ Mendorong kolaborasi antara pemilik barang, depo, terminal kontainer dan pelayaran nasional

# USAHA PENGENDALIAN KENAIKAN



## Usaha bersama perlu dilakukan:

- Pemerintah perlu segera melakukan peninjauan atau pengawasan atas kenaikan tarif yang cenderung subyektif
- Shipper nasional perlu mengambil sikap atas kenaikan sepihak dengan konsolidasi semua pemilik barang (importir dan eksportir nasional). Hingga bila perlu melakukan konsolidasi tingkat ASEAN & ASIA
- INSA perlu melakukan pengawasan terhadap anggota MLO yang melakukan kenaikan dengan mendistorsi pasar
- Mencari solusi alternatif angkutan lain sebagai penyeimbang MLO eksis

**KENDALIKAN USAHA MLO MENAIKAN TARIF**

# USAHA BERTRANFORMASI DARI *RED-OCEAN* KE *BLUE OCEAN* STRATEGY: KOLABORASI MENANGANI CONTAINER SHORTAGES

## Red Ocean Strategy

Bersaing di pasar eksis antara shipping companies, FF, TO dan shippers/consignees

Kalahkan kompetitor

Eksploitasi entitas permintaan eksis

## Blue Ocean Strategy

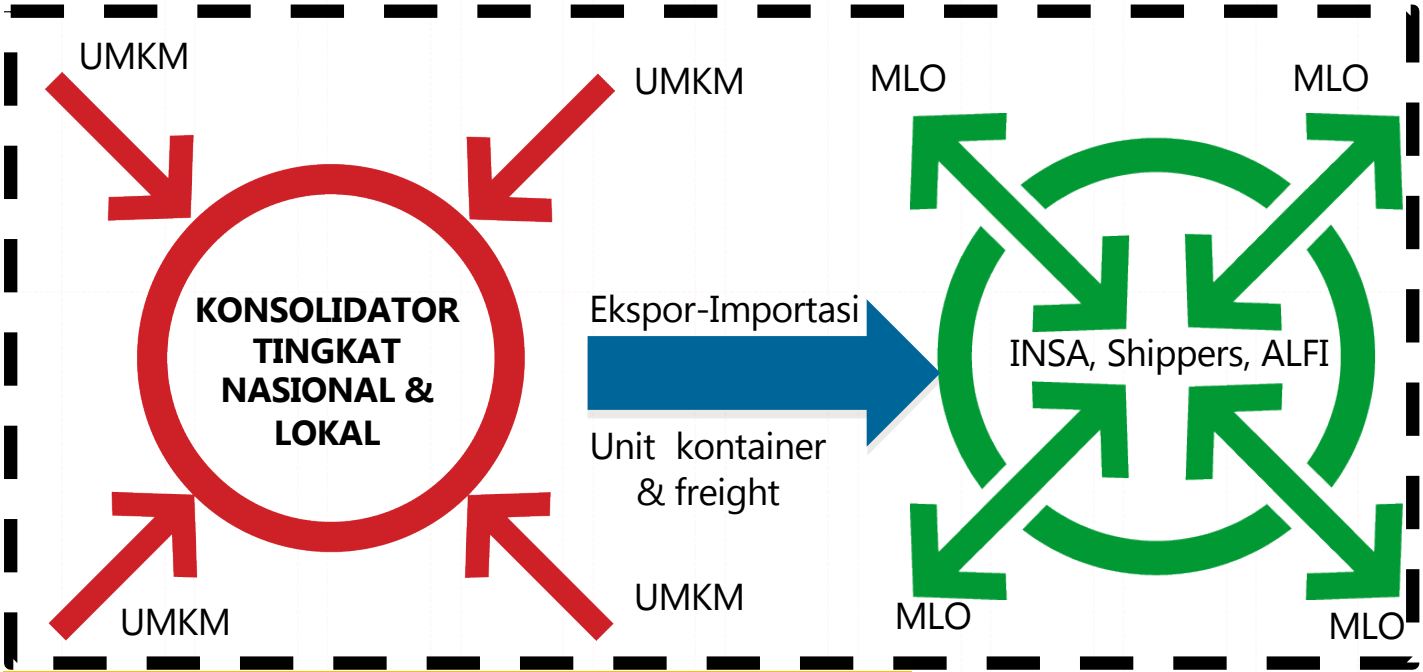
Ciptakan ruang pasar kontainer dan ketersediaan kontainer

Pro pada kerjasama, koordinasi dan kolaborasi antara shipping, FF, TO, ICD, shippers & consignees

Kreasi dan tangkap permintaan baru bersama

# KONSOLIDASI KLUSTER UMKM & KEBUTUHAN KONTAINER DAN LEVEL FREIGHT RASIONAL

Via Priok, Perak, Tanjung Emas, Belawan, Benoa, Panjang dan Makassar




Didukung oleh pemerintah untuk konsolidasi, fasilitasi

Dibutuhkan dukungan fasilitasi pemerintah (K/L) untuk mengkonsolidasi potensi kebutuhan kontainerisasi & level freight yang dibutuhkan UMKM

# Perbedaan dampak kenaikan dan kelangkaan

## BIG CARGO OWNER

CENDERUNG FCL → LONG-TERM CONTRACT → TIDAK SENSITIF

## UMKM

CENDERUNG LCL → INTERMITTENT / SHORT-TERM CONTRACT → LEBIH SENSITIF

Perlu menjadi perhatian penting dan difasilitasi

REKOMENDASI

# Parameter pengawasan bersama pemerintah, pemilik barang dan masyarakat

PENYEBAB UTAMA USAHA FAKTOR PENTING

| | KOMERSIAL | OPERASIONAL |
|---|---|---|
| **REGULATOR/ PEMERINTAH** | Mekanisme penetapan kenaikan oleh MLO apakah telah disepakati pelaku usaha (shipper nasional) | Realisasi kinerja operasional (kapasitas armada, jadwal, frekuensi dan rute yang disedaiakan sesuai rencana) |
| **PEMILIK BARANG DAN MASYARAKAT** | ▪ Rasional & argument kenaikan tarif<br>▪ Kelayakan kenaikan yang tidak merugikan pasar dalam jangka panjang | ▪ Tingkat ketersediaan layanan jasa dan armada yang minimal<br>▪ Tingkat biaya yang handal dan wajar |

Usaha bersama pemerintah dan pelaku usaha khususnya pemilik barang dan masyarakat perlu secara bersama dilakukan untuk mengendalikan potensi kenaikan yang berlanjut di waktu mendatang

# Ekonomi maritime nasional Indonesia perlu ditopang Armada pelayaran armada internasional merah-putih. Guna membela kepentingan perdagangan nasional dan Memangkas deficit neraca jasa dan pembayaran kita

Dengan armada internasional merah putih diharapkan merasionalisasi potensi perdagangan internasionalisasi kita (baik ekspor & impor) yang selama ini membuat ketidakseimbangan alirang barang termasuk kontainer; tingginya neraca pembayaran jasa ke luar negeri; serta lemahnya pengembangan industri maritime Indonesia secara internasional

**WHAT: Model operasi apa yang sesuai untuk Holding Pelayaran?**

# Melalui struktur Holding (usaha, anak, cucu usaha) BUMN Pelayaran, semua anggota bisa berkontribusi dan saling memanfaatkan kekuatan bersama membentuk MLO Indonesia

## Pemetaan kontribusi dan manfaat antar anggota Holding

- Kemampuan investasi keuangan terutama untuk *R&D*
- Rasionalisasi biaya
- Penciptaan *customer pool* untuk peluang *cross-selling*

PT PELINDO MARINE service

APBS

- Portofolio produk dan layanan yang komplementer
- Perusahaan memiliki fleksibilitas restrukturisasi organisasi & bisnis yang tinggi
- Kemampuan finansial yang sehat

- Konektivitas antar pelabuhan domestic & internasional yang koheren
- Peningkatan kemampuan investasi armada & fasilitas pelayaran
- Rasionalisasi biaya freight nasional dan utamanya internasional
- Standarisasi operasional dan layanan marine
- Diversifikasi bisnis yang memiliki potensi sinergi antar entitas

PELNI · asdp Indonesia ferry · DJAKARTA LLOYD · PT PELAYARAN BAHTERA ADHIGUNA

- Akses terhadap mayoritas lalu lintas perdagangan berbasis pelayaran penumpang, penyeberangan dan kemungkinan turisme di Indonesia
- Kondisi keuangan yang mulai sehat
- Basis aset tetap yang cukup besar untuk ekspansi bisnis ke wilayah kontainer, curah kering dan break-bulk

**MLO INDONESIA**

- Kemampuan investasi keuangan terutama untuk peningkatan kapasitas dan kapabilitas
- Rasionalisasi biaya
- Pemanfaatan aset tetap yang ada untuk ekspansi bisnis (mis. Layanan pengerukan termasuk operasi perbaikan kapal untuk *dry docking*)
- Penciptaan *customer pool* untuk peluang *cross-selling* dan *bundling*

IPC Dredging & Shipyard · IPC MARINE SERVICE

- Portofolio produk dan layanan yang komplementer dan meningkatkan daya saing pelayaran internasional untuk 7 juta TEUs Indonesia dan sekitar 500-600 juta ton curah kering, curah cair dan break-bulk
- Cakupan lini bisnis yang dapat menutilisasi asset-aset pelayaran yang sudah ada (mis. Kapal atau armada)

- Kemampuan investasi keuangan
- Pengembangan *customer pool* melalui integrasi pelaku logistik di mata rantai minyak & gas
- Kemampuan pengembangan melalui oil and gas *knowledge sharing*

PERTAMINA INTERNATIONAL SHIPPING · PERSERO BATAM

- Pengalaman di segmen logistik untuk pengembangan bisnis ke depan
- Perusahaan memilikikebutuhan restrukturisasi organisasi & bisnis yang tinggi untuk pemfokusan lini bisnis logistik anggota Holding dan anak-anak usaha angota Holding

**Legenda** :Kontribusi pada Holding :Manfaat dari Holding

*Sumber: Saut Gurning, (2020)*

# TERIMA KASIH