**Rekap *Major Events* Dunia Kemaritiman di Indonesia Sepanjang 2021**

Tahun lalu merupakan salah satu tahun yang pelik bagi dunia kemaritiman baik di(spasi)dalam maupun di(spasi)luar negeri. Alasannya karena keberadaan pandemi Covid-19 yang memaksa semua negara-negara di dunia untuk mengurangi mobilitas kegiatan \*(mobilitas=kegiatan. Pilih salah satu) ekspor-impor demi menurunkan angka penyebaran Covid-19. Tentu saja berkurangnya mobilitas kegiatan pelayaran, pelabuhan, sampai logistik tersebut membuat sektor-sektor lain juga mengalami penurunan drastis, terutama ekonomi. Hal ~~tersebut~~ ini merupakan akibat dari dunia transportasi laut yang sifatnya global.

Terlepas dari itu, tahun 2021 bisa dikatakan titik awal tumbuh kembalinya industri kemaritiman disetiap negara. Tidak terkecuali Indonesia. Namun, tidak hanya pertumbuhan industri kemaritiman yang terjadi, berikut beberapa major events (kejadian-kejadian besar) yang terjadi di dunia kemaritiman sepanjang tahun 2021 di Indonesia, dilansir dari indoshippinggazzete.com dan berbagai sumber (dengan pengoalahan kembali)

1. Efek *Global Container Shortage* ke *Freight Rate* & Harga Komoditas Impor di Indonesia

Seperti yang dijelaskan pada paragraf ~~pendahuluan~~ sebelumnya, tahun 2021 merupakan tahun bangkitnya perekonomian di(spasi)dunia yang diikuti oleh kembalinya industri kemaritiman dari keterpurukan di(spasi)setiap negara. Hal tersebut tentunya bersifat positif, namun yang terjadi malah sebaliknya, yakni terjadi peningkatan demand komoditas yang tinggi namun tidak disertai dengan keberadaan *supply* (dalam hal ini jumlah kapal dan kontainer). Akibatnya terjadilah *Container shortage* , atau yang ramai disebut ~~apa yang ramai disebut sekarang sebagai~~ kelangkaan kontainer ~~(~~*~~Container shortage~~*~~)~~ . Hal ini terjadi di berbagai negara di(spasi)dunia, Tidak terkecuali di Indonesia.

~~Hal ini~~ dimulai sejak awal pandemi lalu, ketika pola perilaku masyarakat yang berubah ~~karena pandemi~~ dan didukung oleh semakin berkembang pesatnya ekosistem *online shopping* di Indonesia, membuat *demand* komoditas baik bahan-bahan makanan maupun alat-alat rumah tangga dari negara manufaktur terbesar, yakni China, semakin besar.

Sayangnya hal ini tidak diantisipasi oleh para pelaku industri pelayaran domestik pada tahun 2020 untuk menambah jumlah armada kapal dan kontainer. Dampak dari container shortage ini menyebabkan terjadinya kenaikan tarif angkutan (*freight rate*) di Indonesia yang diikuti oleh naiknya beberapa harga komoditas seperti komoditas impor kedelai dari Amerika Serikat ke Indonesia. Diperkirakan, container shortage ini akan terus terjadi sampai tahun 2022. Semoga ada perubahan yang lebih baik kedepannya.

1. Dimulainya Tren Digitalisasi di Industri Kemaritiman yang Semakin Masif

Tahun 2021 dapat dikatakan tahun yang berkah bagi industri teknologi di Indonesia. Hal ini terjadi mengingat berkurangnya mobilitas sosial mengakibatkan semua pelaku industri mau tidak mau beralih ke digitalisasi. Bisa dikatakan semua sektor industri baru saja mengalami “*wake up call*”, setelah terjebak pada zona nyaman bertahun-tahun lamanya. Bahkan hal tersebut tidak luput merambah ke sektor industri maritim.

Sejak tahun 2020 sampai sekarang, telah terjadi proses digitalisasi yang begitu masif di industri kemaritiman. Sebut saja, mulai dari kerja sama PT. SPIL (*Salam Pacific Indonesia Line*) dengan aplikasi gojek dan DANA dalam hal pembayaran digital logistik (*Online Delivery Order*) sampai munculnya ”*marketplace* antara pemilik kapal dan pemilik muatan”, Zonasea, yang diprakarsai oleh pemuda berbakat, Roland Permana.

Bahkan dari pihak pemerintah pun tidak tinggal diam. Baru-baru ini, Kemenhub meluncurkan digitalisasi perizinan pada aplikasi Simlala, digitalisasi pelayanan pelabuhan pada inaportnet, *tracking* distribusi barang dan ternak di area 3TP pada aplikasi Sitolaut, serta transparansi dan efisiensi pada sistem DashM (Dashboard Monitoring).

Hal ini tentunya menjadi sebuah tren yang bagus bagi setiap aspek di industri kemaritiman mulai dari sektor indsutri pelayaran, perkapalan, kepelabuhanan, sampai logistik laut. Harapannya semoga semakin lebih banyak lagi inovasi-inovasi digital di industri kemaritiman Indonesia kedepannya.

1. Unjuk Gigi PT Pertamina Sebagai *Global Player* di Asia

Setelah sekian lama bagi pelaku di industri maritim yang asli dari Indonesia hanya bermain di wilayah domestik saja, sebuah pencapaian hebat patut diberikan kepada Pertamina, khususnya anak perusahannya yakni PT. PIS (Pertamina International Shipping), karena mendadak menjadi ~~sebagai~~ ~~sebuah~~ *global player* baru di dunia maritim internasional.

Bagaimana tidak, dengan puluhan aset yang dimiliki oleh PT Pertamina (Persero) mulai dari 71 unit kapal sampai aset matirim sarana non-tambat, yang tersebar dari Sabang ~~sampai~~ hingga Merauke, yang selama ini dihandle oleh PT. Pertamina Trans Kontinental (PTK) selaku anak perusahaan. PT PIS resmi memegang amanah dalam mengelola sebagian aset milik PT. Pertamina tersebut untuk kepentingan pasar domestik, dan terutama untuk kepentingan pasar luar negeri. Hal ini resmi terjadi sejak PT. PIS diresmikan sebagai subholding pertama dari BUMN Pertamina Group pada Mei 2021 lalu.

Semua ini guna menjadikan perusahaan yang tergabung dalam Pertamina Group tersebut, sebagai sebuah perusahaan logistik maritim terintegrasi secara internasional. Sebuah langkah ekspansi ke(spasi)pasar luar negeri dari Pertamina yang patut diacungi jempol.

1. Kesadaran Anti-korupsi & Pungli Semakin Merajarela di Industri Maritim

Mendengar kata penanganan korupsi tentu sudah bukan merupakan hal yang asing. Karena jal tersebut umum dijumpai pada sektor birokrasi di Indonesia dengan KPK sebagai pemain penting di bidang tersebut.

Namun yang menjadi menarik adalah, gaung klise anti KKN (Korupsi, Kolusi dan Nepotisme) dan Pungli (pungutan liar) tersebut baru-baru ini mulai digembor-gemborkan ke sektor BUMN, tidak terkecuali Pelindo.

Sejak maraknya kasus pungutan liar dan gratifikasi yang terjadi dipelabuhan-pelabuhan dibawah PT. Pelindo II, Presiden Jokowi segera memberikan mandat kepada seluruh pemangku Pelindo I-IV di Indonesia untuk menekan kasus-kasus pungli tersebut.

Menindaklanjuti hal tersebut, IPC (sebutan lain dari Pelindo II) segera menerbitkan beberapa kebijakan penting seperti penyemprunaan cashless payment dan layanan pengaduan 24/7 yang disebut “*Whistle Blowing System*”. Hal ini tentunya diharapakan dapat menjadi awal yang baik bagi aspek *Maritime security* dan transparansi pengelolaan maritim di Indonesia kedepannya.

1. Perubahan Tarif Bongkar Muat Petikemas Tj. Priok yang Menuai Banyak Pro-kontra

Sebagai pelabuhan dengan terminal petikemas tersibuk dan terbesar di Indonesia, Pelabuhan T. Priok yang dikelola oleh IPC (PT. Pelindo II) baru saja mengeluarkan perubahan tarif pelayanan untuk jasa Bongkar Muat *lift on-lift off* (Lo-Lo) dan *Storage* peti kemas di terminal lingkungan Pelabuhan Tanjung Priok mulai pukul 00:00 per tanggal 15 April 2021.

Sebelumnya, penyesuian tarif bukanlah sesuatu yang dapat dikatakan kajadian heboh dalam industri maritim. Namun dikarenakan pelabuhan Tanjung priok merupakan pelabuhan yang mengelola hampir 60% lebih dari total muatan eksor dan impor di Indonesia, tentu hal tersebut menimbulkan pro dan kontra dari berbagai pihak, terutama dari pemilik muatan.

Namun terlepas dari pro kontra sejak peresmiannya pada April 2021 lalu, ternyata penyesuaian tarif bongkar muat LoLo ini ~~ternyata~~ sudah dilakukan pengkajiannya sejak tahun 2019 lalu. Adapun alasan terbesar~~nya~~ hal ini dilakukan adalah, sejak tahun 2008 tidak pernah ada perubahan tarif, sehingga dari sisi investasi di terminal-terminal perlu adanya penyesuaian tarif.

Berikut rincian penyesuaian tarif Lo-Lo :  
– Peti kemas ukuran 20 kaki menjadi Rp 285 500/box, sebelumnya Rp 187.500/box  
– Peti kemas ukuran 40 kaki menjadi Rp 428.250/box, sebelumnya Rp 281.300/box.

Rincian penyesuaian tarif dasar Storage :  
– Peti kemas ukuran 20 kaki menjadi Rp 42.500/box/hari, sebelumnya Rp 27.200/box/hari.  
– Peti kemas ukuran 40 kaki menjadi Rp 85.000/box/hari, sebelumnya Rp 54.400/box/hari.

Dengan adanya penyesuaian tarif Lo-Lo dan Storage petikemas di Pelabuhan Tanjung Priok itu, IPC akan menghilangkan biaya *cost recovery* Rp 75.000 per box yang selama ini diberlakukan.

1. Merger Pelindo

~~Dapat dikatakan~~ diantara semua *major events* yang telah disebutkan sebelumnya, dapat dikatakan merger pelindo adalah kejadian besar yang boleh dijuluki sebagai “*Event of the year*” di dunia industri kemaritiman di Indonesia tahun ini.

Sejak peresmiannya pada Jumat siang, 1 Oktober 2021 lalu di Jakarta, Merger pelindo dianggap sebagai langkah yang tepat dan penting dalam rangka meningkatkan nilai BUMN Pelindo sebagai penyedia jasa kepelabuhanan Indonesia di(spasi)mata dunia.

Merger ini dilakukan sebagai jawaban atas biaya logistik di Indonesia yang memang masih menjadi pekerjaan rumah terbesar bagi Pelindo. Diharapkannya dengan adanya merger ini dapat menyederhanakan proses birokrasi terkait bea cukai dan biaya logistik di Indonesia.

Selain terkait biaya logistik, untuk jangka menengah dan panjang, penggabungan juga akan meningkatkan daya saing dan kinerja Pelindo lewat standarisasi bisnis yang lebih baik. Dengan demikian, nantinya dapat meningkatkan konektivitas maritim di seluruh Indonesia.

Yang menarik juga, merger Pelindo ini kedepannya juga dapat mempermudah perusahaan untuk go global seperti yang telah dilakukan oleh PT. Pertamina dengan gerakan *Subholding Company* PT. PIS-nya.

Terakhir, Integrasi ini tentunya akan meningkatkan posisi Pelindo menjadi operator terminal peti kemas terbesar ke-8 di dunia dengan total throughput peti kemas sebesar 16,7 juta TEUs.

1. Q

Sumber:

https://indoshippinggazette.com/2020/container-shortage-diprediksi-hingga-januari-2021/

https://indoshippinggazette.com/2021/kontainer-langka-harga-kedelai-mahal-tempe-pun-susah-didapat/

https://indoshippinggazette.com/2021/tingkatkan-sistem-digitalisasi-spil-gandeng-gopay-permudah-pembayaran-dokumen-bongkar-muat/

https://indoshippinggazette.com/2021/kapal-balik-ingin-ada-muatan-kini-ada-platform-zonasea/

https://indoshippinggazette.com/2021/ipc-siapkan-beberapa-strategi-antisipasi-kongesti-di-pelabuhan-tanjung-priok/

https://indoshippinggazette.com/2021/resmi-jadi-subholding-shipping-pt-pertamina-international-shipping-siap-untuk-menjadi-global-player/

https://indoshippinggazette.com/2021/pengguna-myspil-kini-bisa-menukarkan-pointsnya-ke-saldo-dana/

https://indoshippinggazette.com/2021/terobosan-digitalisasi-layanan-spil-prime-beri-kepastian-bisnis-dan-efisiensi-logistik/

-

https://indoshippinggazette.com/2021/ritase-digitalisasi-sistim-layanan-peti-kemas-di-ncpt-1-tanjung-priok/

https://indoshippinggazette.com/2021/ipc-gandeng-kpk-gelar-directorship-program-anti-korupsi-dan-gratifikasi/

https://indoshippinggazette.com/2021/ipc-bersama-kpk-bersinergi-berantas-tipikor-dan-jaga-gcg/

https://indoshippinggazette.com/2021/kemenhub-kembangkan-digitalisasi-logistik-pelabuhan/

https://indoshippinggazette.com/2021/tidak-berubah-sejak-2008-kini-ipc-lakukan-penyesuaian-tarif-lo-lo-dan-storage-di-pelabuhan-tanjung-priok/

https://indoshippinggazette.com/2021/wujudkan-bebas-praktik-pungli-ipc-terapkan-cashless-payment-wbs-dan-wa-pengaduan/

https://indoshippinggazette.com/2021/op-priok-minta-forum-kehumasan-jelaskan-kinerja-priok-ke-publik-secara-tepat-dan-proporsional/

https://indoshippinggazette.com/2021/pekerjaan-rumah-integrasi-pelindo/

https://indoshippinggazette.com/2021/resmi-pelindo-i-iii-dan-iv-menjadi-pt-pelabuhan-indonesia-ii/

https://indoshippinggazette.com/2021/dampak-positif-penggabungan-pelindo-raih-peringkat-aaa-stabil/

-

https://indoshippinggazette.com/2021/pada-triwulan-iv-2020-angkutan-laut-terkontraksi-terendah-hanya-119-persen/

https://indoshippinggazette.com/2021/sci-pertumbuhan-sektor-logistik-terus-membaik/