



Badan Usaha Pelabuhan PT.DELTA ARTHA BAHARI NUSANTARA

Kantor Pusat:
Jl. Ibrahim Zahir No. 181 - 183 Gresik
Telp : 031-3990805 , 3990806;
Fax : 031-3990812
Email: pt_dabn@yahoo.com

Kantor Cabang:
Jl. Terminal Baru No.1
Pelabuhan Probolinggo
Telp. : 0335-425 006



PT. INTI BAROKAH UTAMA

General Trade | Temporary Storage | Heavy Equipment
Outsourcing | Contractor | Rent Car



Head Office : Jl. Dupak Sandarejo No 20, Surabaya
Branch Office 1 : Komplek Ruko Odessa Blok A16 no 9-12 Belan, Batem
Branch Office 2 : Jl. Semampir No 86, Sedati Sidoarjo
Phone/Fax : 031-3578570
Email : inti@barokahutama@gmail.com



■ Onshore Power Supply Resmi Diterapkan di 21 Terminal

Dalam rangka mewujudkan pelabuhan ramah lingkungan, Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut telah melakukan penerapan Penyediaan Fasilitas Listrik Darat (Onshore Power Supply/OPS) bagi kapal-kapal yang berlabuh di Pelabuhan yang tersebar di seluruh Indonesia.

■ Berita selengkapnya di halaman 11

■ Tak Sepakat Tarif Handling Kontainer Naik

Dewan Pemakai Jasa Angkutan Laut Indonesia atau Depalindo melayangkan surat keberatan atas naiknya tarif kontainer domestik kepada Kementerian Perhubungan (Kemenhub) yang telah dilakukan per 15 September 2022.

■ Berita Selengkapnya di halaman 6

Trans & Log NEWS

Informasi bisnis transportasi & logistik

E-mail:tgperaknews@gmail.com - Online: www.translognews.id

SEWINDU JOKOWI PROGRAM TOL LAUT PERLU DIEVALUASI

■ Berita di halaman 10

Harmonisasi Layanan BM Pelindo dan APBMI Teken MoU

Atur Kemitraan dan Hindari Perang Tarif Bongkar Muat

■ Berita di halaman 3



Head Office : Jl. Kalianak Barat No. 57 A Surabaya
Phone (62-31) 7481388, Fax (62-31) 7492368 Email : subco@ijs.co.id - www.ijs.co.id
Branch Office : Kawasan Industri Cipta Kav. 21 B, Arteri Yis Sudarso Semarang Phone (62-24) 86571438 Fax (62-24) 86571439



PT. INDRA JAYA SWASTIKA INTEGRATED LOGISTICS CENTER



authorized dealer of



Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi resmi membuka Rapat Kerja Nasional (Rakernas) asosiasi perusahaan bongkar muat Indonesia (APBMI) tahun 2022, bertempat di Hotel Niagara, Parapat Simalungun, Danau Toba, Sumatera Utara, Kamis (27/10).

Rakernas APBMI

PBM Perlu Lakukan Efisiensi



Dalam sambutannya secara virtual (daring), Menhub Budi Karya menyampaikan, efisiensi adalah upaya yang harus dilakukan oleh PBM. Maka dari itu layanan bongkar muat di pelabuhan harus dikelola secara baik dengan pemanfaatan infrastruktur, SDM yang profesional dan pemanfaatan digitalisasi.

“Aktivitas dan layanan pelabuhan harus menjadi daya dongkrak menumbuhkan perekonomian nasional,” ujar Menhub Budi Karya Sumadi.

Tak lupa, Menhub juga menyampaikan selamat dan sukses atas terlaksananya Rakernas, dan semoga mendapatkan hasil yang terbaik.

Sebelum pembukaan, Akademi Maritim Medan (AMM) diberi kesempatan untuk menampilkan kepiawaiannya membawakan beberapa buah lagu, salah satunya lagu dengan judul ‘Ojo Dibanding-bandingke’ yang mendapat apresiasi meriah dari para peserta Rakernas.

Kegiatan ini dihadiri oleh kepala dinas

perhubungan Sumut Supriyanto, direktur Lala Hubla Hendri Ginting, Direktur Pengelola PT Pelindo Putut Sri Muljanto, mantan Dirjen Hubla Bobby Mamahit, Kepala KSOP Tanjung Emas Semarang Capt. Weku, komisaris PT JAI Bay M. Hasani, penasihat DPP APBMI Putut Sutopo, Sekretaris Ditjen Kemendagri Sri Purwaningsih, kepala OP Belawan Andi Fiardi, Plt. Syahbandar Belawan Capt. Bharto, Dirut PT Pelindo Multi Terminal Drajat Sulistyio, serta para pengurus DPW/DPC APBMI di seluruh Indonesia.

Sesditjen Bina Pembangunan Daerah Kementerian Dalam Negeri (Kemendagri) Sri Purwaningsih, mengemukakan

betapa pentingnya kegiatan bongkar muat di pelabuhan dalam mendukung kelancaran logistik nasional.

“Saya apresiasi upaya APBMI dalam mewujudkan hal tersebut, karena pemerintah dalam hal ini Kemendagri sebagai pengawas dan pembinaan rencana kerja semua Pemda supaya layanan terhadap masyarakat dikedepankan,” ucapnya.

Sedangkan Ketua Umum DPP APBMI Juswandi Kristanto dalam sambutannya menyampaikan terima kasihnya kepada semua pihak yang telah memberi dukungan atas terselenggaranya Rakernas ini. “Saya bersyukur Pak Menhub (Budi Karya Sumadi) bisa hadir membuka Rakernas meskipun melalui virtual zoom,” katanya.

Juswandi juga mengatakan bahwa PBM diibaratkan sebagai petani dan Pelindo yang punya sawah. “Makanya sebagai penggarap, kita harus bisa menjaga hubungan baik dengan yang punya sawah. Karena itu kita mesti ngerti hak dan kewajiban,” ujarnya.

Owner PT DMS ini juga berharap agar Pelindo sebagai pemilik sawah, tidak perlu menjadi penggarap. “Serahkan saja sawah itu kepada anggota APBMI yang menggarapnya,” kata Juswandi yang menyampaikan hal itu dihadapan Putut Sri Muljanto, Direktur Pengelola PT Pelindo.

Sebelumnya, Ketua Panitia Rakernas ke-8 APBMI Salomo VC Nababan dalam laporannya mengatakan bahwa kegiatan ini dihadiri oleh 52 pengurus DPW/DPC/PPC APBMI di seluruh Indonesia, dan ada 351 peserta.

“Saya mengucapkan terima kasih atas semua dukungan yang telah memberikan support atas terselenggaranya acara Rakernas ini yang tak bisa disebutkan satu persatu,” katanya. (*gus) ■

SURAT PEMBERITAHUAN

**Kepada,
Yth. Pelanggan Tabloid Trans & Log NEWS**

Dengan Hormat,

Sehubungan dengan meningkatnya biaya Bahan Bakar Minyak dan Biaya Cetak yang mengakibatkan peningkatan biaya operasional perusahaan kami, maka kami beritahukan kepada seluruh pelanggan TABLOID TRANS & LOG NEWS akan mengalami kenaikan **harga langganan** menjadi Rp. 20.000,- per eksemplar.

Pengenaan kenaikan harga langganan berlaku efektif mulai, **bulan Nopember 2022**. Seluruh pelanggan yang dibuatkan Invoice mulai bulan tersebut sudah menggunakan harga baru.

Kami mengucapkan permohonan maaf atas kebijakan ini dan kami harap kerja sama yang baik, yang telah terjalin selama ini tetap terjaga dengan baik. Demikian surat pemberitahuan ini kami buat agar dapat dimaklumi.

Surabaya, Nopember 2022
Direktur Keuangan
ttd
Sri Sapta Marsasi

Sosialisasikan Permendag Nomor 25/2022

BPD Gabungan Importir Nasional Seluruh Indonesia (GiNSI) DKI Jakarta menggelar FGD Sosialisasi Permendag nomor 25 Tahun 2022 yang mengatur tata kelola perijinan impor, bertempat di Hotel Ibis Styles Sunter, Jakarta Utara, Rabu (26/10).

Dalam kesempatan itu, Ketua BPD GiNSI DKI Jakarta Capt. Subandi mengatakan, sosialisasi peraturan menteri perdagangan nomor 25 tahun 2022, mengatur tata kelola perizinan impor seperti halnya permendag no. 25 tahun 2022 junto permendag no 20 tahun 2021 harus terus dilakukan dan ditingkatkan agar setiap peraturan yang dikeluarkan oleh kementerian perdagangan dapat tersosialisasikan dengan baik kepada para pelaku usaha importasi.

“Di sisi lain pemerintah yang dalam hal ini kementerian perdagangan juga terbantu dengan adanya kegiatan sosialisasi yang di selenggarakan oleh Ginsi bekerja sama dengan perusahaan VPTI PT. Anidya wiratama consultan selaku salah satu yang mendapat penugasan dari pemerintah cq Kementerian Perdagangan untuk mensurvey dan mengeluarkan sertificate dalam bentuk Laporan Survey (LS).

Menurut Capt. Subandi, kegiatan sosialisasi seperti ini juga dapat menjawab pertanyaan yang di alami para pelaku usaha importasi terkait sulitnya mengakses system yang di sediakan oleh pemerintah untuk mendapatkan ijin import (PI = persetujuan Import).

“Jika Import dapat berjalan dengan baik, tentu yang diuntungkan pelabuhan karena volume cargo yang ditangani menjadi tinggi. Selain itu juga pemerintah mendapatkan pajak atas kegiatan importasi baik PPH, PPN, PPN BM dan lain-lain,” ujar Capt. Subandi. (*gus) ■

MoU itu mengatur single tarif bongkar muat barang di pelabuhan supaya tidak terjadi perang tarif, dan disesuaikan dengan kondisi PBM maupun Pelabuhan yang dikelola Pelindo di daerah-daerah.



Penandatanganan MoU atau naskah kerjasama antara Direktur Pengelolaan PT Pelindo Putut Srimulyanto dengan Ketua Umum DPP APBMI Juswandi Kristanto, dalam rangkaian acara Rakernas APBMI 2022 yang dilaksanakan di Sumatera Utara (Sumut), Kamis (27/10).

PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) dan Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI) melakukan kerjasama atau kemitraan dalam pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal di terminal multipurpose dan konvensional pada pelabuhan yang diusahakan oleh PT Pelindo (Persero).

Kerjasama ditandai dengan penandatanganan MoU atau naskah kerjasama antara Direktur Pengelolaan PT Pelindo, **Putut Srimulyanto** dengan Ketua Umum DPP APBMI, **Juswandi Kristanto**, dalam rangkaian acara Rakernas APBMI 2022 yang dilaksanakan di Sumatera Utara (Sumut), Kamis (27/10).

“Kerjasama itu berlaku di area pelabuhan multi-purpose atau konvensional terhadap kargo yang dikerjakan oleh Perusahaan Bongkar Muat (PBM) bermitra dengan Pelindo,” ujar Juswandi.

MoU itu juga mengatur single tarif bongkar muat barang di pelabuhan supaya tidak terjadi perang tarif, dan disesuaikan dengan kondisi PBM maupun Pelabuhan yang dikelola Pelindo di daerah-daerah.

Juswandi menegaskan, kerjasama Pelindo sebagai BUP dengan PBM itu mengacu pada aturan perundang-undangan yang berlaku diantaranya PM 59/2021 tentang Jasa Terkait di Perairan serta mengacu pada UU No:17/2008 tentang Pelayaran.

“Kerjasama tersebut menganut prinsip saling melengkapi antara PBM anggota APBMI dan Pelindo dan menguntungkan dengan berpegang pada *good corporate governance* (GCG) yang merupakan prinsip-prinsip yang diterapkan oleh perusahaan untuk memaksimalkan nilai dan kinerja serta tata kelola perusahaan,” jelas Juswandi.

Selain itu, imbuhnya, MoU tersebut juga memperhatikan kesetaraan dan keadilan dalam berusaha, lantaran MoU itu sebagai pedoman melakukan kerjasama dengan memperhatikan kemampuan masing-masing pihak.

“MoU berlaku selama dua tahun, maka hal ini juga akan segera disosialisasikan ke seluruh pengurus APBMI di daerah untuk menindaklanjutinya. Termasuk juga terkait dengan kerjasama dalam pengelolaan data bongkar muat antara BUP dan PBM di seluruh Indonesia,” ucap Juswandi.

Direktur Pengelolaan PT Pelindo, Putut Srimulyanto mengatakan, pasca MoU ini akan ditindaklanjuti oleh Pelindo dan APBMI di daerah masing-masing.

“Sistemnya disesuaikan dengan kondisi dan kesiapan di daerah masing-masing,” ujarnya.

Harmonisasi Seperti Apa ?

Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia

Harmonisasi Layanan Bongkar Muat Pelindo dan APBMI Teken MoU Atur Kemitraan dan Hindari Perang Tarif Bongkar Muat

(APBMI) Jawa Tengah dan Sumatera Utara mengatakan tetap akan mengedepankan harmonisasi, kolaborasi dengan BUP Pelindo sebagaimana yang selalu didengungkan Ketua Umum DPP APBMI Juswandi Kristanto agar terus menjaga hubungan baik dengan pemilik sawah (Pelindo).

Hal itu diungkapkan Ketua DPW APBMI Jawa Tengah, Romulo Simangunsong dan ketua DPW APBMI Sumut, Salomo Victor Nababan, kepada wartawan disela acara Rakernas APBMI di Hotel Niagara, Sumatera Utara, (27/10).

“Di Sumatera Utara, PBM dan BUP Pelindo sangat harmonis, bersinergi, berkolaborasi, dan nyaman-nyaman saja antara kedua belah pihak. Tak pernah berebutan kerja antara kami (PBM anggota APBMI) dengan Pelindo,” ujar Salomo santai.

Salomo berharap hubungan baik dengan Pelindo dapat terus terjalin, karena menurut dia bahwa sinergi itu menjadi kewajiban.

“Saat ini kami terus lakukan itu. Meski disini PBM aktif hanya 32 dari total 68 PBM,” ungkapnya.

Sementara itu, Romulo juga menyatakan hal yang sama. “Jateng hubungan dengan Pelindo juga harmonis, kami selalu menciptakan hubungan kerja yang baik,” katanya.

Misalnya, ada pekerjaan yang sudah dilakukan oleh PBM dan menjadi marketnya, Pelindo tak akan mengusiknya. Jadi harmonisasi dan saling menjaga hubungan baik.

“Beda dengan dulu, tapi dengan keluarnya PP 21/2022, nuansanya berbeda, sekarang Pelindo boleh lakukan kegiatan bongkar muat, baik di petikemas, dan non petikemas, namun juga tetap bisa kerja sama dengan APBMI dalam hal pekerjaan bongkar muat,” ucapnya.

Bahkan, kata Romulo, kalau ada pekerjaan anggota diambil oleh Pelindo, maka Romulo langsung mengingatkan Pelindo dan kemudian tak akan merubutnya.

“Kami di Semarang sudah sering buat coffe morning untuk saling bertukar informasi,” ujarnya lagi.

Menurut Romulo, di Semarang ada 26 PBM dan yang aktif ada 15 PBM, meski ada yang kerja hanya 1 kali dalam satu bulan, bahkan ada yang enam bulan sekali, itu masuk kategori aktif. “Yang kerja setiap waktu hanya 6 PBM,” ujarnya.

Romulo berharap, pemulihan ekonomi di Jawa Tengah khususnya Semarang bisa segera, karena dengan pulih dan bertumbuhnya ekonomi, PBM pun dapat tumbuh pula.

GM Pelindo Regional 3 Tanjung Emas, Hardianto mengaku jika hubungan baik dan harmonis antara APBMI dengan Pihaknya terus terjalin selama ini.

“Sudah ada kerjasama dengan APBMI bahwa pekerjaan yang sudah dilakukan oleh PBM, kita tak akan ambil, atau tak boleh merebut pekerjaan atau market,” tegasnya.

Hardianto bahkan cerita sewaktu pihaknya memperoleh market baru untuk menangani gula dari Thailand, pihaknya justru tak mengerjakannya sendiri, sebaliknya menggandeng anggota APBMI untuk pekerjaan bongkar muatnya.

“Yang sekarang ada sedikit masalah adalah terbatasnya jumlah truk yang di Tanjung Emas ini,” ucapnya.

Harmonisasi, kolaborasi yang dikatakan Romulo maupun Salomo, juga menjadi tema dalam Rakernas APBMI kali ini yakni ‘Sinergitas PBM dengan BUP Tersus dan TUKS untuk Meningkatkan Produktivitas Bongkar Muat di Pelabuhan’.

Rakernas dihadiri langsung oleh Direktur Lala Hubla Hendri Ginting, Direktur Pelindo Putut Sri Muljanto, Kepala KSOP Tanjung Emas Capt. Wektu, Dirut Subholding Pelindo Multi Terminal, Drajat Sulistyono, para pejabat dilingkungan Pelindo Regional I, dan 51 pengurus DPW/DPC dari seluruh Indonesia hadir Rakernas. (gus)■

Trans & Log
NEWS

Didirikan dan diterbitkan oleh:
PT GEMA USAHA SEJAHTERA
SURAT IZIN USAHA
PERDAGANGAN
NOMOR :
503 / 3056.A / 436.7.17 / 2017
MENKUMHAM RI
No: AHU-0003906.AH.01.02.
TAHUN 2017
Redaksi/Iklan/Pemasaran:
Jl. Kalimas Baru 107, Surabaya
60165
Telp./Fax: (031)-99223583
E-mail: tgperaknews@gmail.com -
Online: www.translognews.com

**Dewan Pembina /
Redaksi Khusus :**

- * Isdarmawan Asrikan
- * Stenvens H Lesawengen
- * Romzie Abdullah Abdad
- * R. Tarjono, * Iwan Sabatini
- * Gatot Supriyono
- * Anita Puji Utami
- * Teguh Wijayanto
- * Agung Yudo Pramono
- * R. Sigit Sesotyo, SH
- * Mahmud Samsudin
- * Agus Irwan * Hardi Utomo
- * Sofyan K Efendy
- * Boy G Rahman

Penasehat :
H. Abdul Wachid

Pemimpin Umum:
Bagus Sumakto -

Pemimpin Redaksi :
Bagus Sumakto -

Pemimpin Perusahaan:
Sri Sapta Marsasi

Kabiro Trans & Log NEWS
Gresik : Suharno
Jl. Veteran VI / 15 Gresik
Tel/Fax.: 031-3550717 -

Iklan / Pemasaran :
Bambang Tri Utomo,
Iman C Johandoko,

Layout-Desain Grafis :
Sutjipto

Sekretaris : Chorry Choiriyah.

Bank : BCA

No.rek: 1011069709
a/n Bagus Sumakto,

BANK MANDIRI

No. Rek : 140-00-1627389-9 a/n
SRI SAPTA MARSASI -

BRI 0328-01-001593-30-5

a/n PT GEMA USAHA SEJAHTERA

Tarif Iklan : 1 halaman
(5 kolom x 400 mm)
Rp 12.500.000 (full color),
Rp 7.000.000 (black white),
Halaman 1 ditambah 100 %,
Iklan Ritel: Rp 5.000/mmk
(BW), Rp 7.500/mmk (FC)
Terbit : Dwi Mingguan

■ Isi diluar tanggung jawab
percetakan:
PT. Indonesia Kreatif Smart



Ancaman Resesi Global

Sinyal soal ancaman ketidakpastian perekonomian dunia pada tahun depan, pelaku usaha logistic sedang mencermati fenomena ancaman tersebut. Pelaku logistik juga mulai merasakan sinyal itu lantaran kegiatan perdagangan dunia yang mulai lesu dan biaya kontainer yang kembali pada titik semula. Apalagi, penurunan aktivitas ekspor-impor sudah mulai dirasakan sejak dua bulan lalu.

Oleh sebab itu, guna mempertahankan kinerja sektor logistik perlu strategi yang jitu dengan memperhatikan indikator-indikator perekonomian global akibat ancaman resesi. Apalagi, peringatan Pemerintah RI soal ancaman resesi global juga cukup beralasan, yang mengingatkan bahwa resesi global ditandai dengan melemahnya pertumbuhan ekonomi dunia, melandainya permintaan dari negara maju, melemahnya harga komoditas, dan terjadinya arus pembalikan modal atau capital reserval.

Bahkan pelaku usaha logistik kembali mengingatkan agar pelaku logistik lebih bijak menyikapi ancaman resesi global supaya bisa lebih siap dalam mengantisipasi jika kondisi ketidakpastian ekonomi terjadi. Sebab semua negara termasuk Indonesia pastinya terimbas jika resesi sudah melanda dunia.

Meski, optimisme juga perlu diciptakan oleh para pelaku logistik dengan harapan kondisi akan berangsur membaik pada masa-masa mendatang. Sama halnya saat Pandemi Covid-19 berlangsung, sektor logistik menjadi salah satu sektor yang optimis mampu bertahan, bahkan sebagian diantaranya malah tumbuh.

Namun, perlunya menjaga optimisme tersebut. Sebab dengan pertumbuhan ekonomi Indonesia sekitar 5,3 persen, maka konsumsi masyarakat juga perlu di jaga. Sementara investasi didorong tetap tumbuh yang pada akhirnya mampu meningkatkan lapangan pekerjaan.

Selain itu jika dibandingkan banyak negara lainnya, kondisi realisasi investasi dan inflasi Indonesia masih jauh lebih baik 5,8 persen. Dasar knilah yang membuat pihaknya tetap optimistis walau perlu kehatian-hatian menghadapi ekonomi tahun depan.

Kita memang perlu kerja keras dengan seluruh potensi yang ada saat ini agar bisa meminimalisir imbas ancaman krisis global. Dan ingat, jangan panik.

Begitu juga pelaku usaha pelayaran yang tergabung dalam Indonesia National Shipowners' Association (INSA) meyakini kinerja angkutan peti kemas domestik tetap kuat kendati dibayangi awan gelap resesi global pada tahun depan.

Seperti yang disampaikan, Ketua Umum INSA, Carmelita Hartoto, belum lama ini, tak menampik bahwa isu resesi global menjadi salah satu awan gelap yang perlu diwaspadai industri pelayaran. Namun, setelah berhasil menghadapi pandemi, Indonesia dinilai juga bakal bisa mengatasi resesi global. Kuncinya adalah produksi dan konsumsi dalam negeri.

"Maka dari itu, proyeksi kami pun untuk angkutan peti kemas dalam negeri akan sama dengan yang lalu dan tidak akan terpengaruh dengan internasional," ujarnya.

Sementara untuk transportasi ekspor-impor, Ia memprediksi tentunya sedikit banyak akan mempengaruhi arus barang ekspor komoditas konsumen. Pasalnya, kondisi tersebut mungkin akan menurunkan daya beli belanja negara lain terhadap produk Indonesia.

Jadi strateginya adalah memperkuat produksi dan penyerapan belanja dalam negeri.

Ekspektasi pelemahan ekonomi dunia mulai berpengaruh pada performa industri pelayaran curah basah. Harga komoditas curah basah yang mengalami penurunan secara bulanan meski masih dapat mempertahankan tren kenaikannya secara tahunan.

Risiko inflasi dan konflik Rusia-Ukraina menjadi salah satu faktor penyebab tren negatif industri pelayaran. Inflasi yang tinggi di berbagai negara mulai melemahkan demand terhadap pengangkutan barang yang dilakukan oleh industri pelayaran.

Sementara itu, konflik Rusia-Ukraina menjadi penghambat perdagangan internasional di beberapa negara dan itu juga berdampak terhadap demand dari industri pelayaran.

Khusus pelayaran curah basah kondisinya memburuk sejalan dengan harga komoditas angkutan utamanya, yakni minyak mentah yang dalam tren penurunan harga.

Indonesia sendiri masih menjadi negara net importir minyak mentah sehingga pelemahan industri pelayaran curah basah ini juga memberikan dampak. (Bagus Sumakto) ■

Sebanyak enam pelabuhan sudah siap mendukung arus bongkar muat logistic untuk pembangunan Ibu Kota Negara (IKN) Nusantara di Sepaku, Penajam Paser Utara, Kalimantan Timur.



Ada empat yang baru keluar izinnya, dan ini menambah dua yang sudah ada," kata Kepala Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas I Balikpapan Takwim Masuku, di Balikpapan," belum lama ini.

Empat pelabuhan baru tersebut adalah satu yang dikelola Badan Usaha Unit Desa (BUMDes) Makmur Mandiri, Pelabuhan Pungur oleh PT Tepian Benuo Paser, pelabuhan yang dikelola CV Mandiri Multi Material, dan Pelabuhan BRM oleh PT Balikpapan Ready Mix.

Dua yang sudah ada sebelumnya adalah Pelabuhan Bentang Panjang Pulau Balang di Tempadung, dan pelabuhan yang dikelola PT Tepian Sekapung Nusantara. Penambahan jumlah pelabuhan ini juga berikutan dengan penambahan alur pelayarannya.

"Untuk alur pelayarannya sudah kami survei dan izinnya sedang dalam proses," lanjut Takwim Masuku.

Izin yang sudah ada saat ini baru alur pelayaran di Teluk Balikpapan hingga Pulau Balang. Alur yang sedang dalam proses adalah bagian dari Pulau Balang hingga IKN.

Keberadaan pelabuhan-pelabuhan ini dibutuhkan untuk pengangkutan material pembangunan IKN. Dengan jumlahnya kini mencapai enam tempat, maka kelancaran logistik pembangunan dapat dijamin.

Kawasan IKN Nusantara dibangun di wilayah Kecamatan Sepaku, Kabupaten Penajam Paser Utara. Wilayah tersebut berada pada sepanjang garis pantai Teluk Balikpapan.

Angkutan logistik dengan menggunakan kapal

Enam Pelabuhan Bakal Layani Angkutan Logistik IKN

laut akan sangat efisien karena bisa mengangkut lebih banyak.

Terkait tenaga kerja, kontraktor atau perusahaan konstruksi yang terlibat dalam proyek pembangunan IKN dianjurkan untuk memprioritaskan tenaga kerja lokal.

Pemerintah kabupaten, menurut Ketua Komisi I DPRD Kabupaten Penajam Paser Utara Andi Muhammad Yusuf, memiliki Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2017 tentang Perlindungan dan Penempatan Tenaga Kerja Lokal.

Regulasi tersebut mewajibkan perusahaan yang beroperasi di Kabupaten Penajam Paser Utara merekrut tenaga kerja lokal sebanyak 80 persen dari total kebutuhan tenaga kerja.

Dinas Tenaga Kerja dan Transmigrasi (Disnakertrans) Kabupaten Penajam Paser Utara telah mensosialisasikan Perda Nomor 8 Tahun 2017 tentang Perlindungan dan Penempatan Tenaga Kerja Lokal kepada seluruh perusahaan yang beroperasi di daerah itu.

Dinas terkait rutin sosialisasikan peraturan daerah menyangkut tenaga kerja lokal, ujar dia pula, sehingga setiap perusahaan harus melapor kepada Disnakertrans setempat ketika membutuhkan tenaga kerja.

Seluruh perusahaan yang beroperasi atau berinvestasi di daerah berjudul "Benuo Taka" itu, diharapkan mematuhi peraturan daerah atau perda menyangkut tenaga kerja lokal tersebut. (gus)■

Bisnis Logistik Mulai Rasakan Ancaman Resesi Global

Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI) mulai mendorong optimisme pelaku logistik dalam menyikapi prediksi ancaman resesi global pada 2023.

Ketua Umum DPP Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI) Yuki Nugrahawan Hanafi menjelaskan sikap pemerintah telah memberikan sinyal soal ancaman ketidakpastian perekonomian dunia pada tahun depan tersebut. Merespons kondisi tersebut, saat ini, kalangan pelaku usaha termasuk di sektor logistik sedang mencermati fenomena ancaman krisis global tersebut.

"Pelaku logistik di Indonesia juga mulai merasakan sinyal itu lantaran kegiatan perdagangan dunia yang mulai lesu dan biaya kontainer yang kembali pada titik semula. Apalagi, penurunan

aktivitas ekspor-impor sudah mulai dirasakan sejak dua bulan lalu," ujarnya.

Oleh sebab itu, kata dia, guna mempertahankan kinerja sektor logistik perlu strategi yang jitu dengan memperhatikan indikator-indikator perekonomian global akibat ancaman resesi.

"Apalagi, peringatan Pemerintah RI soal ancaman resesi global juga cukup beralasan, yang mengingatkan bahwa resesi global ditandai dengan melemahnya pertumbuhan ekonomi dunia, melandainya permintaan dari negara maju, melemahnya harga komoditas, dan terjadinya arus pembalikan modal atau capital reserval," ujarnya.

ALFI pun kembali mengingatkan agar pelaku logistik lebih bijak menyikapi ancaman resesi global supaya bisa lebih siap dalam mengantisipasi jika kondisi



Yuki Nugrahawan Hanafi

ketidakpastian ekonomi terjadi. Sebab semua negara termasuk Indonesia pastinya terimbas jika resesi sudah melanda dunia.

Menurutnya, optimisme juga perlu diciptakan oleh para pelaku logistik dengan harapan kondisi akan berangsur membaik pada masa-masa mendatang.

"Sama halnya saat Pandemi Covid-19 berlangsung, sektor logistik menjadi salah satu sektor yang optimis mampu bertahan, bahkan sebagian diantaranya malah tumbuh," jelasnya.

Yuki mengingatkan, perlunya menjaga optimisme tersebut. Sebab dengan pertumbuhan ekonomi Indonesia sekitar 5,3 persen, maka konsumsi masyarakat juga perlu di jaga. Sementara investasi didorong tetap tumbuh yang pada akhirnya mampu meningkatkan lapangan pekerjaan.

Selain itu, jika dibandingkan banyak negara lainnya, kondisi realisasi investasi dan inflasi Indonesia masih jauh lebih baik 5,8 persen. Dasar knilah yang membuat pihaknya tetap optimistis walau perlu kehati-hatian menghadapi ekonomi tahun depan.

"Kita memang perlu kerja keras dengan seluruh potensi yang ada saat ini agar bisa meminimalisir imbas ancaman krisis global. Dan ingat, jangan panik," tekannya. (gus)■

Dewan Pemakai Jasa Angkutan Laut Indonesia atau Depalindo melayangkan surat keberatan atas naiknya tarif kontainer domestik kepada Kementerian Perhubungan (Kemenhub) yang telah dilakukan per 15 September 2022.



Tak Sepakat Tarif Handling Kontainer Naik



Toto Dirgantoro

Ketua Umum Depalindo, Toto Dirgantoro dalam surat tertulisnya kepada Menhub Budi Karya Sumadi menyampaikan, penolakannya terhadap kenaikan tarif tersebut dengan sejumlah pertimbangan.

Pertama, terkait dengan tingginya biaya logistik saat ini sehingga produk pengguna jasa sulit bersaing dengan para kompetitor. Tarif logistik domestik juga turut mempengaruhi terhadap kargo ekspor maupun impor.

Menurut Toto, kenaikan tarif kontainer domestik sepintas terlihat kecil, tetapi ternyata jika dijumlahkan besarnya menjadi sangat signifikan.

Dia mencontohkan, misalnya untuk kenaikan tarif container domestik ukuran 20 kaki senilai Rp370.125/20 kaki. "Dengan volume 4,5 juta Teus per tahun, jika dijumlahkan besarannya mencapai lebih dari Rp1 triliun atau tepatnya Rp1,6 triliun," ujarnya, Senin (24/10/2022).

Selain itu, Toto juga menilai, kenaikan tersebut tidak disosialisasikan kepada pelaku usaha melainkan hanya disepakati oleh penyedia jasa tanpa persetujuan dari pemilik barang. Terkait hal tersebut,

lanjutnya, akan berdampak pada biaya logistik nasional.

"Oleh karena itu, kami berharap agar kenaikan tarif tersebut dapat ditunda untuk kemudian ditinjau ulang dengan memperhatikan kondisi yang ada saat ini. Apalagi saat ini, pihaknya sedang melakukan pembahasan bersama dengan Kemenhub untuk menekan biaya logistik di sektor laut," imbuhnya.

Sebelumnya, PT Pelabuhan Indonesia (Persero) atau Pelindo menyampaikan adanya kenaikan tarif bongkar muat peti kemas domestik efektif per 15 September 2022.

GM PT Pelindo Regional 2 Tanjung Priok, M. Hadi Syafitri Noor menjelaskan, tarif tersebut telah berlaku efektif mulai pukul 00:00 WIB per 15 September 2022. Penyesuaian tarif pelayanan bongkar muat peti kemas dilakukan dengan berbagai pertimbangan dan kajian, sehingga telah memenuhi syarat untuk dilakukan evaluasi dan penyesuaian.

Terlebih, kata dia, karena tarif eksisting telah berlaku selama 6 tahun yaitu sejak 2016, belum pernah dilakukan penyesuaian sampai 2022.

Dengan demikian, dia menegaskan, bahwa proses yang telah dilakukan untuk penyesuaian tarif bongkar muat Peti Kemas telah sesuai dengan mekanisme penyesuaian tarif. Kenaikan ini, lanjutnya, juga sudah termuat dalam PM No.121/2018 tentang Perubahan atas PM No.72/2017 tentang Jenis,

Struktur, Golongan dan Mekanisme

Penetapan Tarif Jasa Kepelabuhanan, disebutkan bahwa tarif jasa kepelabuhanan dapat dievaluasi paling cepat 2 tahun sekali sejak tarif ditetapkan. Padahal sejak 2016 hingga saat ini terdapat banyak peningkatan kualitas, produktivitas, serta Pengembangan-pengembangan sistem untuk mening-

katkan pelayanan di terminal.

Beberapa faktor lain yang juga menjadi pertimbangan adalah upah pekerja (TKBM) sejak 2016 sampai 2022 telah mengalami kenaikan sebesar 45 persen, harga BBM mengalami kenaikan hingga 125 persen, kenaikan inflasi 19,46 persen. (gus)■

Depalindo Ingin Standardisasi Layanan Kontainer Dukung Manifesto GSA

Dewan Pemakai Jasa Angkutan Laut Indonesia (Depalindo) mendukung manifesto Aliansi Pengirim Global atau Global Shippers' Alliance (GSA) untuk mendorong adanya tingkat layanan minimum dalam layanan angkutan kontainer laut.

Ketua Umum Depalindo, Toto Dirgantoro mengatakan, bahwa para pengguna jasa angkutan pelayaran di Indonesia juga ikut untuk memerjuangkan pelayanan yang lebih baik. Misalnya, kesepakatan kontrak yang lebih adil antara shipper dan carrier, jadwal pelayaran yang lebih dapat diandalkan, dan ketentuan mengenai biaya surcharge.

Kehadiran Indonesia dalam Global Shippers' Alliance (GSA) dan Asian Shippers' Alliance (ASA) Annual Meeting 2022 selama 10-12 Oktober di Bangkok, kata Toto, penting untuk bisa menyuarakan aspirasi pengguna jasa terlebih setelah dua tahun pandemi Covid-19.

"Waktu pandemi itu ocean freight naik sampai 1.000 persen. Ada shortage [kontainer] juga. Nah, ini yang menjadi perjuangan kami," jelasnya, Kamis (13/10/2022).

Toto mengatakan, Indonesia tergabung di dalam ASA. Dia mengatakan kepentingan-kepentingan sejumlah pengguna jasa di Indonesia ikut disuarakan, begitu pula dari shipper asal Amerika Serikat (AS) dan Eropa yang notabene merupakan importir dari produk-produk Indonesia.

"Kebetulan di Indonesia itu sebagian besar kargo FOB [freight on board].

Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI) mengkhawatirkan kondisi ekonomi jelang resesi global saat ini yang mempengaruhi pergerakan barang dan pada akhirnya berimbas kepada ocean freight dan keseimbangan ketersediaan kontainer.

Ketua Umum ALFI Yuki Nugrahawan Hanafi menje-
laskan pada saat pandemi Covid-19, kontainer sempat mengalami kelangkaan. Tak hanya itu, pada masa tersebut ketersediaan ruang kapal dan kontainer cukup sulit. Namun, pasca pandemi ketersediaan kontainer dan ruang kapal berangsur membaik, bahkan freight saat ini hampir mencapai level sebelum pandemi.

Akan tetapi, ujarnya, perlu di-
curigai bahwa kondisi harga freight sekarang ini akibat faktor makro di level dunia yang disebabkan pertumbuhan ekonomi global akibat geopolitik di Eropa yang ternyata berdampak dan mempengaruhi secara masif tren ekonomi di semester II/2022 dan proyeksi 2023.

Yuki yang juga menjabat Chair-
man Asean Federation of Forwarders Association (AFFA), menjabarkan bahwa kondisi ekonomi akan sangat



mempengaruhi pergerakan barang dan pada akhirnya berimbas pada freight dan keseimbangan ketersediaan kontainer.

“Apalagi berdasarkan info terakhir, beberapa shipping line besar sudah mulai mengurangi kapal mereka di Asia akibat turunnya volume pergerakan barang dan harga freight,” ujarnya, (17/10).

Kendati demikian, saat ini harga freight sudah kembali normal dan hal itu sesuai perkiraan dari sejak enam bulan lalu dan penurunan sudah dirasakan sejak dua bulan terakhir ini. Penurunan freight terjadi tak hanya untuk ocean freight tetapi juga di sektor air freight.

Senior Consultant Supply Chain Indonesia, Sugi Purnoto memetakan, kegiatan ekonomi di Indonesia menjadi dua sektor. Pertama yang melayani kepentingan domestik dan kepentingan ekspor. Terkait dengan kepentingan ekspor, jelasnya, akan berkaitan dengan beragam komoditas.

Dia mencontohkan, industri garmen dan tekstil bukan hanya terimbas akibat ekonomi global tetapi juga resesi energi dari perang Rusia Ukraina. Kondisi tersebut telah mengakibatkan resesi ekonomi di Eropa. Padahal Eropa juga merupakan pasar besar kegiatan ekspor Indonesia untuk crude palm oil/CPO. Selain CPO,

Indonesia juga melakukan aktivitas ekspor energi tambang yang besar.

“Jadi resesi global dampaknya adalah langsung industri yang melakukan ekspor ke negara Eropa. Ekspor ke Timur Tengah, Amerika, Kanada, sejauh ini belum mengalami gejala resesi,” terangnya.

Sugi berpendapat, dampak resesi global tidak akan signifikan apabila mayoritas industri di Indonesia masih mengandalkan kekuatan pasar domestik. Pasalnya pasar barang konsumsi dan kebutuhan pokok masih menguat. (gus)■



Grup pasar tradisional kita itu Amerika dan Eropa. Mereka juga kena dampak sehingga mereka sampaikan keluhan [di forum],” terangnya.

Selain itu, Depalindo termasuk Gabungan Perusahaan Eksportir Indonesia (GPEI) yang menjadi peserta pertemuan itu ikut membahas soal tarif surcharge dan berbagai pungutan lain yang

ditarik oleh perusahaan pelayaran. Nantinya, manifesto yang menjadi hasil kesepakatan pertemuan GSA dan ASA itu akan disampaikan kepada perusahaan pelayaran dan juga pemerintah masing-masing negara.

Adapun, terdapat delapan poin manifesto yang dihasilkan dari pertemuan tahunan GSA dan ASA 2022, yaitu:

1. Persyaratan kontrak antara shipper (pengguna jasa/pemilik barang) dan carrier (pengangkut) harus adil dan seimbang serta dihormati oleh kedua belah pihak;
2. Jadwal pelayaran yang andal merupakan esensi dari angkutan laut peti kemas. Berbagi data tentang perkiraan kapasitas pengangkut dan permintaan pengirim secara transparan harus diterapkan;
3. Segala bentuk penyimpangan dalam layanan pelayaran harus dilaporkan secara akurat dan cepat kepada shipper;
4. Konsekuensi kepada carrier atas ketidakhadiran shipper, konsekuensi kepada shipper atas roll-over oleh carrier, di luar toleransi yang disepakati, harus dipertimbangkan dan dikompensasikan secara proporsional;
5. Pengenaan surcharge (biaya tambahan) oleh operator harus dibatasi untuk kejadian eksternal sementara yang tidak terduga dan berada luar kendali operator. Duplikasi tagihan biaya tambahan oleh operator harus

dilarang, yakni penagihan biaya pengirim baik yang sudah termasuk dalam tarif atau juga yang ditagih ke pihak ketiga;

6. Detention and demurrage harus dibuktikan dengan tepat oleh pengangkut dan khususnya tidak boleh diterapkan ketika berlayar di luar jadwal melebihi waktu tunda yang wajar;

7. Kualitas peti kemas kosong yang dikirim oleh pengangkut harus memenuhi standar dan memenuhi persyaratan shipper;

8. Informasi jejak karbon yang dapat dipercaya dan dokumentasi digital menurut standar DCSA harus disediakan sejauh dapat dicapai oleh operator.

Untuk diketahui, manifesto tersebut ditujukan sebagai benchmark dalam menilai layanan yang ditawarkan dan dilaksanakan oleh perusahaan angkutan laut. Manifesto juga dilatarbelakangi oleh krisis rantai pasok global yang sudah berlangsung cukup lama.

Sejumlah hal menjadi sorotan seperti disrupsi rantai pasok serta sejumlah regulasi yang membiarkan adanya kecenderungan monopoli di pasar. Beberapa hal tersebut sangat menyulitkan pengguna jasa atau pemilik barang, khususnya usaha yang berukuran kecil hingga menengah. (gus)■

Sejak Januari hingga akhir Oktober 2022 atau 9 bulan sepanjang 2022, subholding PT Pelindo Terminal Petikemas mencatat jumlah arus peti kemas mencapai 8,2 juta teus. Arus tersebut tercatat naik dari periode yang sama tahun lalu yang hanya 8,1 juta teus atau tumbuh rata-rata sekitar 1,15 persen.



Januari-Oktober 2022

Arus Petikemas Naik 1,15 Persen Di Dominasi Rute Domestik

Aktivitas arus peti kemas tersebut tercatat dari 15 terminal peti kemas dan 7 anak perusahaan yang dikelola oleh perseroan.

“Kami optimis dapat mencapai target arus peti kemas hingga akhir tahun 2022 yang telah ditetapkan oleh pemegang saham yakni sebanyak 11,65 juta teus,” kata Corporate Secretary PT Pelindo Terminal Petikemas (SPTP), Widyaswendra, dalam keterangan resminya, seperti yang dirilis Kompas.com, (24/10/2022).

Arus peti kemas tersebut didominasi oleh peti kemas domestik yang tercatat mencapai 5,6 juta teus atau sekitar 69 persen. Sementara untuk peti kemas luar negeri mencapai 2,5 juta teus atau sekitar 31 persen.

Perseroan kata Widyaswendra, terus berupaya meningkatkan arus peti kemas diantaranya dengan pengoperasian pelabuhan milik pemerintah melalui skema kerjasama pemanfaatan barang milik negara hingga menggandeng terminal untuk kepentingan sendiri

“Kami sedang mengkaji pengembangan terminal peti kemas sebagai transshipment hub peti kemas internasional, karena posisi kita ada di jalur perdagangan dunia,” jelasnya.

Menurut Direktur The National Maritime Institute (Namarin) Siswanto Rusdi, perlu dilakukan kajian yang menyeluruh bersama semua pihak termasuk pemerintah untuk mewujudkan transshipment hub peti kemas internasional.

Siswanto menilai Keberadaan ekosistem yang kuat mulai dari kemudahan bunker, lokasi berlabuh, sistem keuangan dan pembayaran, pemanduan dan penundaan kapal, dan hal lainnya sangat dibutuhkan untuk mewujudkan transshipment hub internasional.

Menurut dia, yang paling realistis untuk dilakukan adalah kontainerisasi untuk meningkatkan pertumbuhan arus peti kemas khususnya untuk wilayah timur Indonesia yang masih memiliki potensi cukup tinggi.

“Di wilayah timur masih berpotensi tinggi, utamanya berkaitan dengan hasil tangkapan laut atau perikanan, namun kita juga perlu perhatikan apakah pelabuhan yang

ada di daerah sudah dapat mendukung bongkar muat peti kemas ataupun fasilitas berpendingin atau belum,” ujar Siswanto.

Daftar Tarif Bongkar Muat Peti Kemas Domestik:

FCL -Full ukuran 20'	Rp750.000 tarif sebelumnya	Rp650.000
FCL -Full ukuran 40'	Rp1.121.000 tarif sebelumnya	Rp975.000
FCL- Empty ukuran 20'	Rp405.000 tarif sebelumnya	Rp405.000
FCL Empty ukuran 40'	Rp607.000 tarif sebelumnya	Rp607.000
Transshipment 20' (Full)	Rp403.846 tarif sebelumnya	Rp350.000
Transshipment 40' (Full)	Rp605.769 tarif sebelumnya	Rp525.000
Trucklossing 20' full	Rp525.000 tarif sebelumnya	Rp455.000
Trucklossing 40' full	Rp787.500 tarif sebelumnya	Rp682.500
Trucklossing 20' empty	Rp283.000 tarif sebelumnya	Rp283.000
Trucklossing 40' empty	Rp425.250 tarif sebelumnya	Rp425.250
Shifting 20' (full) Non Landed	Rp264.500 tarif sebelumnya	Rp230.000
Shifting 40' (full) Non Landed	Rp396.750 tarif sebelumnya	Rp345.000
Shifting 20' (full) landed	Rp830.300 tarif sebelumnya	Rp722.000
Shifting 40' (full) landed	Rp1.245.450 tarif sebelumnya	Rp1.083.000
Buka tutup Palka per unit (20' /40') Landing	Rp461.538 tarif sebelumnya	Rp400.000
Buka tutup Palka per unit (20' /40') Non Landing	Rp346.154 tarif sebelumnya	Rp300.000
Lift on/Lift off- Receiving Delivery -20' full	Rp215.625 tarif sebelumnya	Rp187.500
Lift on/Lift off-Receiving Delivery - 40' full	Rp323.438 tarif sebelumnya	Rp281.250
Lift on/Lift off 20' Empty	Rp118.000 tarif sebelumnya	Rp118.000
Lift on/Lift off 40' Empty	Rp177.000 tarif sebelumnya	Rp177.000
Alat Dermaga Full 20	Rp287.500 tarif sebelumnya	Rp250.000
Alat Dermaga Full 40	Rp431.250 tarif sebelumnya	Rp375.000
Alat Dermaga Empty 20'	Rp169.000 tarif sebelumnya	Rp169.000
Alat Dermaga Empty 40'	Rp253.000 tarif sebelumnya	Rp253.000
Dangerous Cargo Full 20'	Rp1.500.000 tarif sebelumnya	Rp1.300.000
Dangerous Cargo Full 40'	Rp2.250.000 tarif sebelumnya	Rp1.950.000
Over Dimension & Out of Gauge (full) 20'	Rp1.875.000 tarif sebelumnya	Rp1.625.000
Over Dimension & Out of Gauge (full) 40'	Rp 2.812.500 tarif sebelumnya	Rp2.437.000
Batal Muat & Alih Kapal setelah Stack In 20'	Rp250.000 tarif sebelumnya	Rp250.000
Batal Muat & Alih Kapal setelah Stack In 40'	Rp375.000 -tarif sebelumnya	Rp375.000
Peti kemas 45 Feet Full	Rp1.406.250 tarif sebelumnya	Rp1.218.750
Petikemas 45 Feet Empty	Rp759.375 tarif sebelumnya	Rp759.375.

(* /gus) ■

Pelni-Samudera Indonesia Kerja Sama Perkuat Jaringan Logistik

PT Pelayaran Nasional Indonesia atau PT Pelni (Persero) dan PT Samudera Indonesia Tbk menjajaki peluang kerjasama untuk memperkuat rantai pasok logistik nasional. Kerja sama keduanya akan diikat melalui penandatanganan Nota Kesepahaman dalam waktu dekat.



Foto : Istimewa.

Sebagai bentuk keseriusan keduanya, Presiden Direktur Samudera Indonesia Bani M Mulia menyambangi Kantor Pusat PT Pelni dan ditemui langsung oleh Direktur Utama PT Pelni Tri Andayani. Dalam pertemuan sama, Anda juga didampingi oleh Direktur Usaha Angkutan Barang dan Tol Laut PT Pelni, Yossianis Marciano.

Usai pertemuan, Tri Andayani, atau disapa Anda, menyebutkan bahwa peluang kerjasama Pelni dengan Samudera Indonesia akan sangat menguntungkan melihat core bisnis keduanya

yang dapat saling melengkapi.

“Samudera Indonesia memiliki jaringan logistik di luar negeri yang kuat, sedangkan Pelni memiliki jaringan trayek di dalam negeri yang luas hingga ke wilayah 3TP (Tertinggal, Terluar, Terdepan dan Perbatasan), yang tentunya dengan semangat kolaborasi dapat membuka lebih banyak peluang bisnis yang menguntungkan bagi kedua belah pihak, serta memberikan manfaat yang lebih banyak bagi para pengguna jasa logistik,” kata Anda dalam keterangan tertulisnya, Minggu (23/10).

Selain peluang kerja sama operasi,

tambahnya, Pelni dan Samudera Indonesia juga menjajaki kemungkinan kerjasama dalam bisnis carter kapal kedua belah pihak maupun manajemen perkapalan.

“Kami yakin kerjasama ini dapat memperkuat distribusi logistik dalam negeri, terutama untuk mendukung penugasan PT PELNI baik itu penugasan Kapal Penumpang maupun penugasan Kapal Tol Laut,” tambah Anda.

Pelni sebagai Perusahaan Badan Usaha Milik Negara yang bergerak di bidang jasa pelayaran saat ini

mengoperasikan 26 Kapal Penumpang yang melayani 1.058 ruas dan menyinggahi 76 pelabuhan. Selain angkutan penumpang, PELNI juga melayani 44 trayek Kapal Perintis yang menjadi sarana aksesibilitas bagi mobilitas penduduk di wilayah 3TP, di mana Kapal Perintis menyinggahi 281 pelabuhan dengan total 3.695 ruas. PELNI juga mengoperasikan sebanyak 16 Kapal Rede. Untuk pelayanan bisnis logistik, saat ini PELNI mengoperasikan 10 trayek Tol Laut serta 1 trayek khusus untuk Kapal Ternak. (*/hid)■

WAN HAI LINES (S) PTE LTD		PERUSAHAAN PELAYARAN NASIONAL																																
15 HOE CHANG ROAD #25-01 KEPPEL TOWERS SINGAPORE 06815		PT. PELAYARAN TRESHAWA/DA SEJATI																																
TEL: 6226 1986 FAX: 6226 1163		MEMBER OF INGA No. 285 / INGA / 1989																																
CO. REG. NO.: 191121279																																		
WE CARRY WE CARE																																		
SHIP SERVICE DIRECT CALL : JAKARTA, SEMARANG, SURABAYA, TAMPOL, TAICHUNG, KUOHSUNG, HONGKONG, SHENZOU																																		
WEEKLY SERVICE FROM SURABAYA TO HONGKONG, TAIPEI AND JAPAN PORTS																																		
FULL CONTAINER SERVICE SCHEDULE																																		
A CARRIER WITH ACFT SUPERIOR SERVICE NET WORK IN ASIA PACIFIC																																		
THRU SERVICE																																		
SVC	WEEK	VESSEL	VOY	SURABAYA	TPE	TSD	KHH	HKD	SHU	KSL*	TKY*	TYO*	YOK*	HKG*	YKK*	SHZ*	SDU*	HKT*	NAH*	OSA*	MO*	VOB*	SSB*	MDU*	CHH*	ING*	TKY*	QIH*	PKY*	HEJ*	IMB*	HRK*	MYJ*	
TR	48	WAN HAI 281 (28A)	N 216	04-11	05-11	11-11	12-11	13-11	14-11	15-11	16-11	17-11	18-11	19-11	20-11	21-11	22-11	23-11	24-11	25-11	26-11	27-11	28-11	29-11	30-11	01-12	02-12	03-12	04-12	05-12	06-12	07-12	08-12	09-12
TR	46	WAN HAI 282 (28B)	N 196	11-11	12-11	18-11	19-11	25-11	26-11	27-11	28-11	29-11	30-11	01-12	02-12	03-12	04-12	05-12	06-12	07-12	08-12	09-12	10-12	11-12	12-12	13-12	14-12	15-12	16-12	17-12	18-12	19-12	20-12	
TR	47	WAN HAI 218 (21)	N 423	18-11	19-11	25-11	26-11	01-12	02-12	03-12	04-12	05-12	06-12	07-12	08-12	09-12	10-12	11-12	12-12	13-12	14-12	15-12	16-12	17-12	18-12	19-12	20-12	21-12	22-12	23-12	24-12	25-12	26-12	
TR	48	WAN HAI 281 (28A)	N 216	25-11	26-11	02-12	03-12	09-12	10-12	11-12	12-12	13-12	14-12	15-12	16-12	17-12	18-12	19-12	20-12	21-12	22-12	23-12	24-12	25-12	26-12	27-12	28-12	29-12	30-12	31-12	01-01	02-01	03-01	
TR	46	WAN HAI 282 (28B)	N 197	02-12	03-12	09-12	10-12	11-12	12-12	13-12	14-12	15-12	16-12	17-12	18-12	19-12	20-12	21-12	22-12	23-12	24-12	25-12	26-12	27-12	28-12	29-12	30-12	31-12	01-01	02-01	03-01	04-01	05-01	
TR	50	WAN HAI 218 (21)	N 424	09-12	10-12	16-12	17-12	18-12	19-12	20-12	21-12	22-12	23-12	24-12	25-12	26-12	27-12	28-12	29-12	30-12	31-12	01-01	02-01	03-01	04-01	05-01	06-01	07-01	08-01	09-01	10-01	11-01	12-01	13-01
TR	51	WAN HAI 281 (28A)	N 216	16-12	17-12	23-12	24-12	29-12	30-12	31-12	01-01	02-01	03-01	04-01	05-01	06-01	07-01	08-01	09-01	10-01	11-01	12-01	13-01	14-01	15-01	16-01	17-01	18-01	19-01	20-01	21-01	22-01	23-01	
TR	52	WAN HAI 282 (28B)	N 198	23-12	24-12	29-12	30-12	31-12	01-01	02-01	03-01	04-01	05-01	06-01	07-01	08-01	09-01	10-01	11-01	12-01	13-01	14-01	15-01	16-01	17-01	18-01	19-01	20-01	21-01	22-01	23-01	24-01	25-01	
TR	53	WAN HAI 218 (21)	N 425	30-12	31-12	06-01	07-01	08-01	09-01	10-01	11-01	12-01	13-01	14-01	15-01	16-01	17-01	18-01	19-01	20-01	21-01	22-01	23-01	24-01	25-01	26-01	27-01	28-01	29-01	30-01	31-01	01-02	02-02	

PT. Pelayaran Nasional Indonesia atau PT Pelni (Persero) dan PT Samudera Indonesia Tbk menjajaki peluang kerjasama untuk memperkuat rantai pasok logistik nasional. Kerja sama keduanya akan diikat melalui penandatanganan Nota Kesepahaman dalam waktu dekat.

Sebagai bentuk keseriusan keduanya, Presiden Direktur Samudera Indonesia Bani M Mulia menyambangi Kantor Pusat PT Pelni dan ditemui langsung oleh Direktur Utama PT Pelni Tri Andayani. Dalam pertemuan sama, Anda juga didampingi oleh Direktur Usaha Angkutan Barang dan Tol Laut PT Pelni, Yossianis Marciano.

Usai pertemuan, Tri Andayani, atau disapa Anda, menyebutkan bahwa peluang kerjasama Pelni dengan Samudera Indonesia akan sangat menguntungkan melihat core bisnis keduanya yang dapat saling melengkapi.

“Samudera Indonesia memiliki jaringan logistik di luar negeri yang kuat, sedangkan Pelni memiliki jaringan trayek di dalam negeri yang luas hingga ke wilayah 3TP (Tertinggal, Terluar, Terdepan dan Perbatasan), yang tentunya dengan semangat kolaborasi dapat membuka lebih banyak peluang bisnis yang menguntungkan bagi kedua belah pihak, serta memberikan manfaat yang lebih banyak bagi para pengguna jasa logistik,” kata Anda dalam keterangan tertulisnya, Minggu (23/10).

Selain peluang kerja sama operasi, tambahannya, Pelni dan Samudera Indonesia juga menjajaki kemungkinan kerjasama dalam bisnis carter kapal kedua belah pihak maupun manajemen perkapalan.

“Kami yakin kerjasama ini dapat memperkuat distribusi logistik dalam negeri, terutama untuk mendukung penugasan PT PELNI baik itu penugasan Kapal Penumpang maupun penugasan Kapal Tol Laut,” tambah Anda.

Pelni sebagai Perusahaan Badan Usaha Milik Negara yang bergerak di bidang jasa pelayaran saat ini mengoperasikan 26 Kapal Penumpang yang melayani 1.058 ruas dan menyinggahi 76 pelabuhan. Selain angkutan penumpang, PELNI juga melayani 44 trayek Kapal Perintis yang menjadi sarana aksesibilitas bagi mobilitas penduduk di wilayah 3TP, di mana Kapal Perintis menyinggahi 281 pelabuhan dengan total 3.695 ruas. PELNI juga mengoperasikan sebanyak 16 Kapal Rede. Untuk pelayanan bisnis logistik, saat ini PELNI mengoperasikan 10 trayek Tol Laut serta 1 trayek khusus untuk Kapal Ternak. (*/hid)■

Sewindu Jokowi Program Tol Laut Perlu Dievaluasi

Program Tol Laut menjadi salah satu yang dinantikan perkembangan dan realisasinya selama 8 tahun atau sewindu pemerintahan Presiden Joko Widodo (Jokowi) berjalan. Selain masif membangun infrastruktur prioritas, Kepala Negara juga memiliki fokus untuk distribusi barang di wilayah Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Pedalaman (3T).



Meskipun demikian, memang masih terdapat berbagai kendala operasional tol laut, diantaranya keterbatasan sarana bongkar muat, pemilihan jenis sarana yang tidak tepat, keterbatasan fasilitas dermaga, dan adanya double handling karena jenis dermaga yang tidak tepat.

Salah satu proyek untuk mendukung hal tersebut adalah Tol Laut. Program ini dimulai pada 20 Oktober 2014 sebagai salah satu Program Strategis Nasional (PSN). PT Pelayaran Nasional Indonesia atau Pelni dipercaya untuk menjalankan penugasan Tol Laut. Sebagai informasi, tahun 2022 PT PELNI (Persero) mendapatkan kepercayaan Pemerintah untuk menjalankan 10 trayek tol laut.

Sementara, pemerintah dalam hal ini Dirjen Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan mengatakan progres pelaksanaan tol laut logistik cukup menggembirakan dari tahun ke tahun. Hal ini terlihat dari peningkatan jumlah pelabuhan singgah tercatat sebanyak 31 pelabuhan pada 2016 menjadi 114 pelabuhan pada 2021, dan jumlah armada kapal yang semula 6 armada di tahun 2016 menjadi 32 armada pada 2021.

Sementara jumlah muatan tol laut pada tahun 2016 di bawah 100.000 ton, kini menjadi sekitar 350.000 ribu ton pada tahun 2021, dan jumlah trayek yang dilayani semula 6 trayek pada tahun 2016 menjadi 32 trayek pada 2021.

“Dampak kehadiran tol laut ini sudah dirasakan, yaitu dalam bentuk menjaga ketersediaan barang pokok dan penting di daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP),” katanya saat menjadi pembicara Webinar Menuju Sewindu Tol Laut: Memacu Layanan Logistik Investasi Daerah dan Tumbuhnya Muatan Balik di Wilayah Tertinggal, Terpencil, Terluar dan Perbatasan (3TP), belum lama ini.

Kehadiran tol laut dapat dipakai sebagai acuan kontrol biaya/tarif transportasi angkutan barang di laut, dan mengurangi disparitas harga serta menjaga stabilitas harga barang pokok, barang penting, dan barang lainnya. Selain itu, mampu mendorong pembangunan infrastruktur di daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP).

Menurutnya kehadiran tol laut mampu mendorong geliat pertumbuhan perekonomian di daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP), dan meningkatkan investasi di daerah khususnya untuk peningkatan nilai tambah sebagai muatan balik, serta memperkuat kedaulatan di wilayah perbatasan Indonesia. Karenanya

optimalisasi program tol laut harus terus dijalankan dengan berbagai strategi yaitu inovasi pola konektivitas dan perdagangan baru.

“Sangat diharapkan optimalisasi penggunaan aplikasi, serta optimalisasi kinerja kapal tol laut di pelabuhan muat. Hal lain perlu sekali dukungan pemerintah daerah untuk keberhasilan program ini,” tuturnya.

Pemerintah memang telah menjalankan program tol laut sejak tahun 2015 dengan tujuan utama memperlancar distribusi barang untuk mempercepat pembangunan di wilayah pedesaan di kawasan Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan (3TP). Program ini tentunya sesuai dengan amanat Peraturan Presiden Nomor 27 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang dari dan ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan. Dengan kebijakan program tol laut ini diharapkan membuka peluang dan kesempatan yang sama bagi seluruh masyarakat dalam merespons program pembangunan nasional.

Sementara itu, Dr. Kuncoro, S.TP., M.Eng, tenaga ahli Pustrat UGM, menyoroti Peran Tol Laut untuk Mendukung Layanan Logistik yang dalam faktanya ada beberapa permasalahan yang dihadapi dalam pengembangan sistem logistik nasional, diantaranya adalah belum seimbangnya *supply-demand* barang. Belum adanya keseimbangan perdagangan barang wilayah Barat – Timur Indonesia.

Menurutnya, belum optimalnya kinerja infrastruktur pendukung aktivitas logistik (konektivitas multimoda), serta kolaborasi-koordinasi antarpelaku logistik mengakibatkan semuanya belum berjalan efektif. Hal ini berujung pada sistem logistik yang tidak efektif dan efisien, salah satu indikasinya yaitu biaya logistik nasional masih tinggi.

“Fakta ini didukung oleh berbagai kajian, misalnya yang dilakukan oleh World Bank tahun 2014,” ungkapnya.

Tol laut sesungguhnya menjadi harapan untuk berperan dalam menghubungkan wilayah terpencil dengan wilayah produksi serta moda transportasi untuk pemasaran komoditas unggulan daerah.

“Belum lagi soal konektivitas antar trayek yang belum baik pada skema operasi hub and spoke, akses menuju pelabuhan terbatas, minimnya lapangan penumpukan, waktu singgah kapal pada suatu pelabuhan dapat cukup lama, trayek yang lama dan panjang, ketidakpastian jam kerja buruh, serta tarif Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) yang tidak standar,” papar dosen FTP UGM.

Perlu Dievaluasi

Sementara, Anggota Komisi V DPR RI Sigit Sosiantomo mengkritisi program Tol Laut yang sudah berlangsung selama 8 tahun, menurutnya tol laut perlu dievaluasi dan tidak layak diteruskan jika hanya menghabiskan anggaran tapi tidak bisa menjadi instrumen penurunan harga. Dia menilai tol laut tidak bisa menekan disparitas harga, hal ini ungkapkan usai Rapat Dengar Pendapat Komisi V DPR RI dengan Ditjen Perhubungan Laut, PT Pelindo, dan PT Pelni dengan agenda evaluasi program tol laut.

“Meski sudah delapan tahun dilaksanakan program ini tidak bisa menekan disparitas harga. Sampai saat ini, Indeks Kemahalan Konstruksi (IKK) BPS ada didaerah Papua dan Maluku. Artinya, tol laut belum bisa menjadi instrumen penurunan harga meski sudah disubsidi,” ungkap Sigit kepada **Parlemantaria**, (6/7/2022).

Bahkan Badan Pemeriksa Keuangan (BPK) juga mengindikasikan terjadi penyimpangan di program tol laut ini dengan temuan adanya kelebihan pembayaran subsidi kepada operator. Atas dasar itu secara tegas Sigit menilai tol laut gagal, karena kontribusi terhadap perekonomian rendah. “Itu diakui presiden loh, kontribusi tol laut dibandingkan modal lain adalah yang paling rendah. Ketiga, tidak bisa menurunkan biaya logistik. Menkeu mengakui biaya logistik di Indonesia masih yang tertinggi di ASEAN,” kata Sigit.

Ia juga beranggapan program ini terindikasi terjadi penyimpangan dengan temuan adanya kelebihan pembayaran subsidi kepada operator. Hal ini diperkuat dengan Hasil Pemeriksaan BPK Semester II 2020 yang mendapati temuan di antaranya perencanaan trayek tol laut belum dilaksanakan secara memadai, seperti tidak memperhatikan fasilitas sarana dan prasarana pelabuhan yang kurang memadai. Akibatnya trayek tol laut berpotensi tidak dijalankan sesuai rute yang ditetapkan. (gus)■

Dalam rangka mewujudkan pelabuhan ramah lingkungan, Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut telah melakukan penerapan Penyediaan Fasilitas Listrik Darat (Onshore Power Supply/OPS) bagi kapal-kapal yang berlabuh di Pelabuhan yang tersebar di seluruh Indonesia.

Hari Selasa ini (18/10), kami menyaksikan penandatangan Nota Kesepahaman antara Subholding PT Pelindo Jasa Maritim dengan DPP INSA terkait penerapan Onshore Power Supply di Pelabuhan Indonesia, dimana nantinya OPS tersebut berfungsi untuk menggantikan sumber energi kapal yang sebelumnya menggunakan mesin kapal berbahan minyak menjadi sumber energi listrik,” ujar Direktur Jenderal Perhubungan Laut Arif Toha pada acara State-owned Enterprises (SOE) Internasional Conference di Nusa Dua Bali, Selasa (18/10).

Menurut Arif Toha, implementasi Onshore Power Supply merupakan salah satu langkah yang diambil oleh Indonesia dalam hal dekarbonisasi perkapalan. OPS juga telah menjadi salah satu aksi mitigasi perubahan iklim dari Transportasi Laut untuk mengurangi Gas Rumah Kaca (GRK) di sektor pelayaran yang telah dilaporkan capaian penurunan emisi GRK kepada Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan sejak tahun 2019.

“Sebagai Regulator, Kementerian Perhubungan melalui Ditjen Perhubungan Laut mendukung aksi tersebut dengan menjadikan program OPS sebagai salah satu kebijakan utama kami. Kami percaya bahwa OPS lebih efisien dalam biaya dan operasional kapal dan akan sangat bermanfaat bagi perlindungan lingkungan,” tuturnya.

Hal tersebut, kata Dirjen, juga mengacu pada konsep sustainable port development atau greenport, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 50 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut secara spesifik mengatakan bahwa untuk menjamin dan memelihara kelestarian lingkungan di Pelabuhan, Otoritas Pelabuhan, Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), atau Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) harus menyediakan fasilitas pencegahan pencemaran dan menjamin pelabuhan yang berwawasan lingkungan.

Menurut Arif Toha, penerapan ini sejalan dengan strategi awal Organisasi Maritim Internasional (International Maritime Organization/IMO Initial GHG Strategy) tentang pengurangan Emisi Gas Rumah Kaca dari sektor Pelayaran yaitu penurunan total emisi gas rumah kaca tahunan dari pelayaran internasional



Para pekerja sedang mempersiapkan perangkat shore power connection di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang 9 Istimewa)

Onshore Power Supply Resmi Diterapkan di 21 Terminal

setidaknya 50 persen pada tahun 2050 dibandingkan pada tahun 2008 dan mengurangi intensitas karbon dari pelayaran internasional untuk mengurangi emisi CO2 sekitar 40 persen pada tahun 2030 dan mengejar upaya menuju 70 persen pada tahun 2050.

Selain itu, fasilitas OPS menimbulkan penghematan dan efisiensi bagi konsumsi energi dan biaya BBM yang dikeluarkan kapal ketika sandar di pelabuhan. Selain memberikan penghematan biaya, fasilitas OPS juga berperan besar dalam mengurangi emisi gas buang kapal sebesar 75% hingga 93 persen.

“Hal ini juga sesuai dengan komitmen Pemerintah Indonesia untuk menurunkan Emisi Gas Rumah Kaca sebesar 29 persen pada tahun 2030 kepada PBB lewat dokumen Nationally Determined Contribution (NDC),” tuturnya.

Penerapan Onshore Power Supply di pelabuhan bagi kapal yang berlabuh di perairan Indonesia dapat disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP) pada terminal yang dikonsesikan dengan Pemerintah harus dilakukan dengan cara yang aman dan memadai, untuk keperluan operasional kapal selama bersandar dan melakukan kegiatan kepelabuhanan sehingga tidak menggunakan sumber tenaga dari mesin bakar (combustion engine)

yang ada di kapal.

Pengoperasian fasilitas listrik darat (OPS) di pelabuhan bagi kapal yang berlabuh di perairan Indonesia oleh BUP dapat berupa sertifikat layak operasi yang dikeluarkan oleh Badan Klasifikasi yang ditunjuk.

BUP harus mendokumentasikan data penggunaan fasilitas listrik darat (Onshore Power Supply/OPS) di pelabuhan dan melaporkannya kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut melalui penyelenggara pelabuhan secara berkala setiap tahun.

Sementara itu, bagi perusahaan pelayaran harus segera merencanakan kegiatan operasional kapal-kapalnya untuk menggunakan fasilitas listrik darat (Onshore Power Supply/OPS) di pelabuhan yang telah memiliki fasilitas listrik darat dengan menyediakan standard connection listrik dan peralatan lain yang diperlukan untuk mengalirkan daya listrik dari fasilitas darat ke kapal secara aman dan memadai yang dapat mengacu pada persyaratan yang ditentukan oleh Badan Klasifikasi yang ditunjuk.

Sebelumnya, Kementerian Perhubungan cq Direktorat Jenderal Perhubungan Laut telah mengeluarkan aturan terkait penyediaan dan penggunaan fasilitas listrik darat (Onshore Power Supply/OPS) di pelabuhan yang tertuang dalam Surat Edaran (SE) No. SE-DJPL 22 Tahun 2022 tentang Penggunaan Fasilitas Listrik Darat (Onshore Power Supply (OPS) Di Pela-

buhan Bagi Kapal Yang Berlayar Di Perairan Indonesia.

Sebagai informasi, penggunaan fasilitas listrik darat (Onshore Power Supply/OPS) di pelabuhan bagi kapal yang berlayar di perairan Indonesia dapat dilayani pada pelabuhan antara lain, Terminal 3 Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta, NPCT1 Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta, Terminal Berlian (BJTI) Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya, Terminal Jamrud Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya, Terminal Nilam Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya, Terminal Teluk Lamong, Surabaya, TUKS Dwitama, Pelabuhan Tanjung Emas, Semarang, TPKS Pelabuhan Tanjung Emas, Semarang, Dermaga MTP Pelabuhan Tanjung Intan, Cilacap, TUKS Pusri Pelabuhan Tanjung Intan, Cilacap, TPKB Pelabuhan Trisakti, Banjarmasin, Terminal Trisakti, Banjarmasin, Terminal Bumiharjo, Pelabuhan Kumai, Terminal Bagendang, Pelabuhan Sampit, Dermaga Celuk Benoa Pelabuhan Benoa, Bali, Terminal Lembar, NTB, Terminal Mautere, NTT, Terminal Tenau, NTT, Cabang Makassar, Makassar, Terminal Petikemas Pelabuhan Makassar, Makassar, dan Makassar New Port, Makassar.

Dalam acara tersebut, Arif Toha juga berkesempatan menyerahkan Surat Edaran No. SE-DJPL 22 Tahun 2022 tentang Penggunaan Fasilitas Listrik Darat (Onshore Power Supply (OPS) di Pelabuhan Bagi Kapal Yang Berlayar di Perairan Indonesia kepada pelaku usaha di bidang pelayaran yang hadir dalam acara SOE Conference Bali.

“Ditjen Perhubungan Laut berkomitmen untuk menjadikan Pelabuhan Indonesia ramah lingkungan demi Perlindungan Lingkungan Maritim, demi kelancaran mobilitas logistik nasional dan untuk mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia,” tutup Arif. (gus)■

Badan Usaha Pelabuhan (BUP) PT Delta Artha Bahari Nusantara terus mengupayakan pengembangan Sumber Daya Manusia (SDM) yang kompeten sesuai dengan kebutuhan sektor kepelabuhanan saat ini guna mendukung aktivitas perusahaan agar bisa lebih produktif, inovatif dan kompetitif.

Rata-rata dalam beberapa tahun terakhir, manajemen DABN membutuhkan banyak SDM dengan kemampuan yang dibutuhkan perusahaan. Ini merupakan salah satu tantangan yang harus kami penuhi,” kata Direktur Utama BUP PT DABN, Gatot Suprijono, SE., MM dalam acara Nota Kesepahaman dengan Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi dan Manajemen Kepelabuhanan (STIAMAK) Barunawati Surabaya, Kamis (20/10/2022), di Kantor BUP PT DABN Pelabuhan Probolinggo.

Penandatanganan Nota Kesepahaman dihadiri Ketua STIAMAK Barunawati Surabaya, Drs. Ir. Sumarzen Marzuki, MM dan dari Yayasan Barunawati Biru Surabaya, Drs Tarjono, MM, serta Kepala Cabang BUP PT DABN Pelabuhan Probolinggo, Drs. Ec. Agung Yudo Pramono, MM.

Untuk itu, lanjut dia, BUP PT DABN sebagai anak BUMD Pemprov. Jawa Timur ini fokus pada penyelarasan kurikulum pendidikan vokasi kepelabuhanan dengan kebutuhan perusahaan.

“Kedua hal ini harus sinkron agar SDM yang dihasilkan memiliki skill yang sesuai dan dapat diimplementasikan dengan baik di perusahaan BUP DABN tempat mereka bekerja,” ujar Gatot.

Ia mengakui dengan pesatnya perkembangan era perdagangan global, kebutuhan terhadap SDM yang cepat beradaptasi dan mampu mengimplementasikan teknologi digital semakin meningkat.

Menyikapi hal itu, kata dia, BUP DABN terus mendorong pengembangan SDM kepelabuhanan melalui program-program utamanya, meliputi pendidikan vokasi berbasis kompetensi, dan pelatihan sesuai dengan bidangnya yakni kepelabuhanan, serta program link and match antara dunia pendidikan dengan akademisi.

Oleh karena itu, dalam Nota Kesepahaman ini agar dimanfaatkan sebaik-baiknya baik program kegiatan penelitian pengelolaan pelabuhan, pengabdian masyarakat, dan magang bagi mahasiswa.

“Ini kesempatan bagai pegawai atau karyawan DABN untuk meningkatkan edukasi kepelabuhanan, dimana perguruan tinggi STIAMAK memang bidangnya dalam pengembangan SDM sesuai dengan kebutuhan perusahaan yakni kepelabuhanan,” ujarnya.

Meskipun karyawan atau pegawai BUP PT DABN jumlah kemampuannya belum bisa memenuhi permintaan manajemen, namun kami berkomitmen untuk terus menghasilkan SDM sesuai bidangnya yang berkualitas dan mampu memenuhi kebutuhan perusahaan,” kata Gatot.

Gayungpun bersambut, kehadiran perguruan tinggi STIAMAK, merupakan perguruan tinggi yang tepat untuk pengembangan SDM yang berkualitas di bidang kepelabuhanan.



BUP PT DABN DAN STIAMAK Pacu Pengembangan SDM Sesuai dengan Kebutuhan

Seperti yang disampaikan, Ketua STIAMAK, Sumarzen bahwa jati diri akademiknya adalah penguatan pemahaman para mahasiswa pada dua bidang bisnis, yaitu bisnis pelabuhan dan logistik.

“Kebijakan penelitian di STIAMAK lebih ditekankan pada administrasi bisnis kepelabuhanan dan logistik,” kata Marzen – panggilan akrab.

Sumarzen sendiri memiliki jejak profesional di bidang petikemas. Mulai dari PT Terminal Petikemas Surabaya (TPS) yang sekarang menjadi induk terminal petikemas Indonesia dan General Manajer Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS) sampai terpanggil di Jakarta untuk memimpin TPI. “Peluang STIAMAK menjadi perguruan tinggi yang besar sangat kuat. Karena perguruan ini berada di lingkungan bisnis pelabuhan,” kata Sumarzen.

Menurut pengusaha kelahiran Padang ini, pihaknya bersama seluruh struktural akan memperkuat bobot internal akademik melalui penelitian, pengabdian kepada masyarakat, penulisan jurnal nasional dan internasional juga memperbanyak dosen menulis buku.

“Peringkat akademik harus ditingkatkan melalui karya ilmiah dan peningkatan kualitas SDMnya,” katanya.

Kerjasama STIAMAK

Sebelumnya, Sumarzen menyampaikan bahwa STIAMAK Barunawati Surabaya telah melakukan nota kesepahaman dengan sejumlah mitra kerjasama akademik STIAMAK dengan dunia usaha dan industri pelabuhan dan logistic.

“Ini wujud komitmen dan kepedulian kami dari dunia usaha untuk menyiapkan lapangan kerja buat lulusan perguruan tinggi, khususnya dengan STIAMAK. Dengan adanya MoU ini menjadi semakin jelas bentuk kerjasamanya,” kata Sumarzen.

Mulai mahasiswa magang sampai memberikan peluang bagi lulusan atau sarjana, STIAMAK. Mahasiswa STIAMAK memiliki keunggulan dengan tingkat pemahaman bisnis melebihi lulusan perguruan tinggi lainnya. Karena setiap hari di kampus digodok dengan ilmu pelabuhan. Mulai pelayanan jasa terminal, bongkar muat, pergudangan, transportasi lanjutan,

ekspedisi, pengurusan dokumen kepabeanan, logistik dan ekspor impor.

“Kami membuka hubungan kerjasama dengan beberapa perusahaan untuk kemudahan mahasiswa magang dan lulusan sarjana STIAMAK bekerja sesuai dengan pengetahuan bisnis pelabuhan yang selama ini diberikan di kampus. Kerjasama ini akan terus kita perbanyak sejalan dengan tingkat pertumbuhan bisnis di pelabuhan,” katanya.

Ini daftar mitra kerjasama akademik stiamak dengan dunia usaha dan industri pelabuhan dan logistic :

1. Universiti Teknikal Malaysia Malaka
2. Management & Science University
3. Won Kwang University
4. IHC Holand
5. STC Internasional
6. ITL Trisakti Jakarta
7. PMLI J FCakarta
8. Univ. Brawijaya Malang
9. Univ. Narotama Surabaya
10. Univ. 17 Agustus Semarang
11. Univ. Wijaya Putera
12. Sub Holding Pelindo Terminal Petikemas
13. Pelindo Regional 3
14. Pelindo Terminal Petikemas Surabaya
15. Pelindo Terminal Teluk Lamong
16. Pelindo BJTI PORT
17. Pelindo Daya Sejahtera
18. Pelindo Husada Citra
19. Pelindo Properti Indonesia
20. Pelindo Marine Service
21. Berkah Kawasan Manyar Sejahtera
22. Berlian Manyar Sejahtera
23. Pelindo Terminal Peti Kemas Semarang
24. Trus Bimo Indonesia
25. Pemerintah Kota Surabaya
26. Pemerintah Kabupaten Gresik
27. Pemerintah Kabupaten Sidoarjo
28. Pemerintah Kabupaten Nganjuk
29. dpc insa surabaya
30. dpw alfi jawa timur
31. dpd gpei jawa timur. (gus) ■

DPRD Gresik Tetapkan 3 Raperda Jadi Perda

DPRD Gresik menetapkan 3 rancangan peraturan daerah (raperda) menjadi peraturan daerah (Perda). Sejumlah regulasi ini ialah Perda tentang penyelenggaraan ketenagakerjaan, penyelenggaraan kearsipan, serta perubahan atas Perda Nomor 18 tahun 2013, tentang penyelenggaraan dan pengelolaan perpustakaan.



Penetapan tiga perda dilakukan dalam rapat paripurna dipimpin Ketua DPRD Gresik, M. Abdul Qodir, di ruang paripurna DPRD setempat, Senin (24/10/2022). Sementara itu, Bupati Gresik, Fandi Akhmad Yani, dalam sambutannya menyampaikan atas ditetapkannya 3 perda berharap agar ketiga perda bisa memberikan manfaat.

“Semoga dengan ditetapkannya 3 perda dapat memberikan manfaat bagi pelaksanaan Pemerintah Kabupaten Gresik,” ujarnya.

Ia juga menyampaikan, setelah tiga perda ditetapkan, agar organisasi perangkat daerah

(OPD) terkait segera menyusun peraturan teknis.

“Jangan sampai perda setelah ditetapkan tidak bisa dilaksanakan karena perbup sebagai pedoman teknis pelaksanaan belum dibuat,” tuturnya.

Untuk itu, Bupati Yani meminta kepada kepala dinas perpustakaan dan kearsipan agar segera menyusun perbup. “Pak Budi Rahardo selaku Kepala Dinas Perpustakaan harus segera menyusun pedoman teknis untuk membangun budaya literasi masyarakat dengan dukungan electronic library atau perpustakaan digital,” paparnya.

Kemudian kepada dinas tenaga kerja, bupati meminta kepada Andhy Hendro Wijaya selaku kepala OPD terkait segera menyusun perbup sebagai

pedoman teknis pelaksanaan kebijakan atas Perda tentang penyelenggaraan ketenagakerjaan.

Ia juga minta kepala disnaker agar pengaturan tentang teknis pelaksanaan kebijakan atas pemenuhan tenaga kerja lokal. Baik tentang koordinasi penempatan, serta fasilitas calon tenaga kerja lokal untuk meningkatkan kompetensi ketrampilan kerja.

“Saya minta melakukan pengawasan terhadap penempatan tenaga kerja lokal. Sebab, hal ini bukan hanya kewajiban perusahaan. Namun, juga Pemkab Gresik. Kewajiban perusahaan mengisi lowongan pekerjaan paling sedikit 60 persen dari tenaga kerja lokal,” pungkasnya. (*/har)■

PT. ALUR PELAYARAN BARAT SURABAYA

MELANGKAH DENGAN PELAYANAN YANG PRIMA, MENDORONG INTEGRASI LOGISTIK GUNA MENGGAPAI MASA DEPAN YANG MANDIRI DENGAN PENGELOLAAN ALUR, PENERUKAN SERTA SIAP MEMBANTU REKLAMASI

Telp. : +6231 3283971 Fax. : +6231 3283972 WEB: www.ptapbs.com

DAFTAR ARUS AIR, AIR PASANG SURUT DI PELABUHAN TANJUNGPEDAK

Berlaku 1 November - 20 November 2022

TINGGI AIR PASANG & SURUT (ALUR PELAYARAN BARAT SURABAYA)

10° 29' 40.00" S - 112° 42' 40.00" E		* KETIDAKRATAAN MEKAS																								Waktu/Time : G.M.T. + 07.00	
Jan	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
Tinggi	2.0	1.9	1.8	1.7	1.6	1.5	1.4	1.3	1.2	1.1	1.0	0.9	0.8	0.7	0.6	0.5	0.4	0.3	0.2	0.1	0.0	0.1	0.2	0.3	0.4	0.5	0.6
1	2.0	1.9	1.8	1.7	1.6	1.5	1.4	1.3	1.2	1.1	1.0	0.9	0.8	0.7	0.6	0.5	0.4	0.3	0.2	0.1	0.0	0.1	0.2	0.3	0.4	0.5	0.6
2	1.9	1.8	1.7	1.6	1.5	1.4	1.3	1.2	1.1	1.0	0.9	0.8	0.7	0.6	0.5	0.4	0.3	0.2	0.1	0.0	0.1	0.2	0.3	0.4	0.5	0.6	0.7
3	1.8	1.7	1.6	1.5	1.4	1.3	1.2	1.1	1.0	0.9	0.8	0.7	0.6	0.5	0.4	0.3	0.2	0.1	0.0	0.1	0.2	0.3	0.4	0.5	0.6	0.7	0.8
4	1.7	1.6	1.5	1.4	1.3	1.2	1.1	1.0	0.9	0.8	0.7	0.6	0.5	0.4	0.3	0.2	0.1	0.0	0.1	0.2	0.3	0.4	0.5	0.6	0.7	0.8	0.9
5	1.6	1.5	1.4	1.3	1.2	1.1	1.0	0.9	0.8	0.7	0.6	0.5	0.4	0.3	0.2	0.1	0.0	0.1	0.2	0.3	0.4	0.5	0.6	0.7	0.8	0.9	1.0
6	1.5	1.4	1.3	1.2	1.1	1.0	0.9	0.8	0.7	0.6	0.5	0.4	0.3	0.2	0.1	0.0	0.1	0.2	0.3	0.4	0.5	0.6	0.7	0.8	0.9	1.0	1.1
7	1.4	1.3	1.2	1.1	1.0	0.9	0.8	0.7	0.6	0.5	0.4	0.3	0.2	0.1	0.0	0.1	0.2	0.3	0.4	0.5	0.6	0.7	0.8	0.9	1.0	1.1	1.2
8	1.3	1.2	1.1	1.0	0.9	0.8	0.7	0.6	0.5	0.4	0.3	0.2	0.1	0.0	0.1	0.2	0.3	0.4	0.5	0.6	0.7	0.8	0.9	1.0	1.1	1.2	1.3
9	1.2	1.1	1.0	0.9	0.8	0.7	0.6	0.5	0.4	0.3	0.2	0.1	0.0	0.1	0.2	0.3	0.4	0.5	0.6	0.7	0.8	0.9	1.0	1.1	1.2	1.3	1.4
10	1.1	1.0	0.9	0.8	0.7	0.6	0.5	0.4	0.3	0.2	0.1	0.0	0.1	0.2	0.3	0.4	0.5	0.6	0.7	0.8	0.9	1.0	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5
11	1.0	0.9	0.8	0.7	0.6	0.5	0.4	0.3	0.2	0.1	0.0	0.1	0.2	0.3	0.4	0.5	0.6	0.7	0.8	0.9	1.0	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6
12	0.9	0.8	0.7	0.6	0.5	0.4	0.3	0.2	0.1	0.0	0.1	0.2	0.3	0.4	0.5	0.6	0.7	0.8	0.9	1.0	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	1.7
13	0.8	0.7	0.6	0.5	0.4	0.3	0.2	0.1	0.0	0.1	0.2	0.3	0.4	0.5	0.6	0.7	0.8	0.9	1.0	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	1.7	1.8
14	0.7	0.6	0.5	0.4	0.3	0.2	0.1	0.0	0.1	0.2	0.3	0.4	0.5	0.6	0.7	0.8	0.9	1.0	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	1.7	1.8	1.9
15	0.6	0.5	0.4	0.3	0.2	0.1	0.0	0.1	0.2	0.3	0.4	0.5	0.6	0.7	0.8	0.9	1.0	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	1.7	1.8	1.9	2.0
16	0.5	0.4	0.3	0.2	0.1	0.0	0.1	0.2	0.3	0.4	0.5	0.6	0.7	0.8	0.9	1.0	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	1.7	1.8	1.9	2.0	2.1
17	0.4	0.3	0.2	0.1	0.0	0.1	0.2	0.3	0.4	0.5	0.6	0.7	0.8	0.9	1.0	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	1.7	1.8	1.9	2.0	2.1	2.2
18	0.3	0.2	0.1	0.0	0.1	0.2	0.3	0.4	0.5	0.6	0.7	0.8	0.9	1.0	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	1.7	1.8	1.9	2.0	2.1	2.2	2.3
19	0.2	0.1	0.0	0.1	0.2	0.3	0.4	0.5	0.6	0.7	0.8	0.9	1.0	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	1.7	1.8	1.9	2.0	2.1	2.2	2.3	2.4
20	0.1	0.0	0.1	0.2	0.3	0.4	0.5	0.6	0.7	0.8	0.9	1.0	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	1.7	1.8	1.9	2.0	2.1	2.2	2.3	2.4	2.5

ARAH & KECEPATAN ARUS (ALUR PELAYARAN BARAT SURABAYA)

10° 29' 40.00" S - 112° 42' 40.00" E		* KETIDAKRATAAN MEKAS																								Waktu/Time : G.M.T. + 07.00	
Jan	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
Tinggi	8	6	4	2	1	0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
1	8	6	4	2	1	0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
2	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
3	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
4	6	4	2	1	0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
5	4	2	1	0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
6	3	2	1	0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
7	2	1	0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
8	1	0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
9	0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
10	0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
11	0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
12	0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
13	0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
14	0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
15	0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
16	0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
17	0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
18	0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
19	0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
20	0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25

CATATAN : Arah arus positif = 0°, arah arus negatif = 180° Kecepatan dalam dengan knot. SUMBER: Div. Kepanduan

BERGUNA BAGI PERUSAHAAN PELAYARAN & PBM DI WILAYAH SURABAYA DAN SEKITARNYA

Untuk menciptakan iklim usaha yang kondusif menurut Direktur Utama PT Dharma Lautan Utama, Erwin P Poedjono mengatakan, hal pertama kali yang harus diperhatikan oleh pemerintah adalah pentarifan yang sesuai dengan perhitungan biaya pokok.

Seperi diketahui, kata dia, Kementerian Perhubungan baru saja menetapkan penyesuaian tarif angkutan penyeberangan melalui KM 184 tahun 2022 pada 1 Oktober 2022, di mana tarif angkutan penyeberangan mengalami kenaikan sebesar 11 persen. Kenaikan tersebut bagi mereka, masih jauh jika dibandingkan dengan yang seharusnya diterima oleh pengusaha.

“Menurut perhitungan yang dilakukan oleh pemerintah, keteringgalan tarif terhadap biaya pokok adalah 35,4 persen, ditambah dengan besaran kenaikan BBM bersubsidi 32 persen,” ulasnya di Jakarta, (26/10).

Dengan begitu, dikhawatirkan pengusaha akan kesulitan dalam memberikan layanan baik aspek keselamatan maupun kenyamanan sesuai dengan standar pelayanan minimum yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Akibatnya masyarakat tidak mendapatkan jaminan keselamatan ketika menggunakan transportasi penyeberangan.

Masalah rendahnya pentarifan tersebut tidak hanya terjadi untuk sektor transportasi penyeberangan saja, tetapi juga terjadi untuk transportasi penumpang laut ekonomi, di mana sejak tahun 2017 tidak pernah mengalami penyesuaian tarif. Angkutan penumpang laut swasta selama ini mengacu dengan tarif yang diberlakukan oleh PT Pelni yang walaupun tarif tersebut rendah, masih mendapatkan subsidi PSO dari pemerintah, tapi tidak demikian halnya dengan swasta yang semua pembiayaan baik investasi kapal maupun operasionalnya menggunakan biaya sendiri.

Dengan rendahnya kondisi pentarifan tersebut, pengusaha mendorong pemerintah untuk dapat memberikan insentif kepada dunia usaha dibidang transportasi laut dan penyeberangan agar pengusaha bisa tetap hidup.

DLU Harap Pentarifan Angkutan Penyeberangan Ciptakan Iklim Usaha Kondusif



“Seperti pungutan PNPB dan pajak-pajak lainnya, seyogyanya juga diturunkan seperti halnya di negara-negara lain yang terdiri banyak pulau, perpajakan untuk transportasi laut/penyeberangan diberikan lebih rendah dibandingkan industri lainnya, mengingat fungsi strategisnya,” ujarnya.

Juga terhadap permasalahan kekurangan dermaga di beberapa lintas penyeberangan strategis. Pihaknya berharap pemerintah dapat melakukan percepatan pembangunannya sehingga pelayanan kepada masyarakat bisa maksimal.

“Sementara permasalahan untuk infrastruktur angkutan laut adalah dangkalnya alur pelayaran yang ada di beberapa pelabuhan di Kalimantan yang sudah lama tidak dilakukan pengerukan. Karena dangkalnya alur tersebut sangat beresiko terhadap keselamatan pelayaran dan juga menyebabkan ekonomi biaya tinggi,” tutup Erwin.

Terima Penghargaan

Pada kesempatan itu, PT Dharma Lautan Utama, selaku operator angkutan penumpang laut dan angkutan penyeberangan menerima penghargaan untuk empat kapalnya, yaitu KM Dharma Ferry VII

dan KM Dharma Kartika VII keduanya masuk dalam kelompok angkutan penumpang laut terbaik, dan KMP Dharma Rucitra I serta KMP Dharma Kartika I untuk kelompok angkutan penyeberangan terbaik. Dalam penghargaan yang rutin diberikan dua tahun sekali itu, PT Dharma Lautan Utama (DLU) telah menyabet penghargaan terbaik selama lima kali berturut-turut.

Erwin H. Poedjono menyampaikannya, terima kasih atas apresiasi dari Kementerian Perhubungan.

“Apresiasi seperti ini diharapkan dapat diberikan secara rutin, karena hal ini dapat memacu kami untuk selalu meningkatkan pelayanan kepada pelanggan di angkutan penyeberangan,” tuturnya.

Dia menjelaskan, sektor angkutan laut dan penyeberangan sudah sepatasnya untuk mendapatkan apresiasi dari Kemenhub, mengingat peranan strategisnya yang memiliki fungsi rangkap, yaitu sebagai sarana transportasi super massal sekaligus sebagai infrastruktur jembatan/jalan raya.

“Kami berharap tidak hanya apresiasi berupa penghargaan tetapi juga ada perhatian dari Kemenhub terhadap iklim usaha dari kedua sektor tersebut,” kata dia.

Hal itu lantaran untuk dapat memberikan pelayanan yang optimal, baik dari sisi keselamatan dan juga kenyamanan sesuai dengan standar pelayanan minimum, dibutuhkan biaya yang cukup besar. Dengan iklim kepengusahaan yang kondusif akan memberikan kemampuan dari pengusaha dalam memberikan pelayanan yang lebih baik kepada masyarakat. “Hal ini sejalan dengan jargon Presiden Jokowi adalah pemberdayaan sektor maritim,” ujar Erwin. (bam)■

Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI) meminta agar sosialisasi aturan PMK No. 71/2022 dilakukan lebih masif agar tidak merugikan pelaku bisnis di industri logistik. Sekretaris Jenderal ALFI, Akbar Djohan menjelaskan, dalam PMK No. 71/2022 sudah jelas mengatur bahwa pemegang izin Jasa Pengurusan Transportasi (JPT) hanya dikenakan Pajak Pertambahan Nilai (PPN) final sebesar 1,1 persen.

Namun, hal ini beresiko menimbulkan masalah apabila aparat pajak yang tidak memahami bisnis JPT justru menegaskan tarif yang lebih tinggi. Pasalnya, jelasnya, karena banyak perusahaan JPT yang juga menyerahkan jasa-jasa yang diserahkan kepada pihak lain.

Dia mencontohkan seperti pengepakan, handling, trucking, gudang, dan lainnya. Jasa-jasa tersebut bisa terkena PPN sebesar 11 persen.

“Hal ini yang perlu persamaan

ALFI Harap Aturan PPN Tak Rugikan Pelaku Bisnis Logistik

persepsi. Usai sosialisasi tim pajak ALFI akan tindaklanjuti dengan Direktorat Jenderal Pajak atau DJP untuk buat petunjuk pelaksanaan, sehingga anggota tidak dipusingkan dengan mana yang dipungut 1,1 persen dan mana yang dipungut 11 persen,” ujarnya, (26/10).

Sebelumnya, Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI) berharap Peraturan Menteri Keuangan (PMK) No.71/2022 tentang Pajak Pertambahan Nilai Atas Penyerahan Jasa Kena Pajak Tertentu dapat memberikan kepastian hukum perpajakan terhadap kegiatan logistik di tanah air.

Ketua Umum DPP ALFI, Yuki Nugrahawan Hanafi mengatakan, terbitnya aturan perpajakan ini sangat

tepat karena biaya logistik di Indonesia masih tinggi. Data tersebut sesuai dengan Logistics Performance Index (LPI) yang diterbitkan oleh Bank Dunia.

Meski demikian, Yuki menjelaskan, karena kegiatan logistik, perusahaan yang menggunakan izin Jasa Pengurusan Transportasi dengan nomor KBLI 52291, di mana sesuai dengan PM No. 59/2021 aktivitas usahanya mencakup 22 sub sektor yang saling terkait.

“PMK 71/2022 yang mengatur tentang Pajak Pertambahan Nilai Atas Penyerahan Jasa Kena Pajak Tertentu, sehingga apabila di antara Petugas Pajak dengan Perusahaan Jasa Pengu-

rusan Transportasi Anggota ALFI tidak satu pemahaman dalam proses bisnisnya, bisa kontra produktif, menimbulkan ekonomi biaya tinggi di sektor logistik,” ujarnya.

Menurutnya, kemungkinan dampak negative itu bisa terjadi, karena tidak mungkin satu perusahaan JPT melakukan sendiri semua kegiatan (22 kegiatan). Kendati, lanjutnya, perusahaan tersebut masuk dalam sepuluh besar perusahaan logistik global, mereka pasti ada sebagian aktivitas jasa yang diserahkan kepada pihak lain.

Yuki menilai diperlukannya sosialisasi lebih lanjut terkait dengan PMK 71/2022 menjadi penting dan strategis. Dengan demikian diharapkan dapat mewujudkan persamaan persepsi antara Petugas Pajak dengan Perusahaan JPT, sehingga bisa bersama-sama dapat meningkatkan kinerja sektor logistik Indonesia yang lebih baik. (gus)■

Implementasi program bebas dari truk sarat dimensi dan muatan atau over dimension dan over load (ODOL) tinggal 2 bulan lagi. Kementerian Perhubungan (Kemenhub) menargetkan Indonesia bebas truk ODOL pada Januari 2023.

Namun, hingga saat ini belum ada persiapan maupun gebrakan signifikan yang dilakukan oleh Kemenhub maupun para stakeholder terkait. Pada akhir Agustus 2022, Universitas Trisakti mengadakan penelitian terkait dengan kesiapan para operator atau pemilik kendaraan jelang Zero ODOL 2023.

Hasilnya, sebagian besar responden yang disurvei menilai kebijakan Zero ODOL akan mengerek biaya angkutan barang makin mahal. Penyebabnya, volume barang yang boleh dimuat per satu satuan trip perjalanan menjadi berkurang sehingga keuntungan yang diterima makin menipis. Penelitian kualitatif tersebut dilakukan terhadap 300 responden guna menganalisis dampak penerapan kebijakan Zero ODOL 2023 terhadap distribusi sembilan bahan pokok/sembako.

Responden terdiri dari 100 pengemudi, 100 pemilik kendaraan, dan 100 pemilik barang/pengelola pasar. Lokasi penelitian mencakup dua titik yakni di wilayah DKI Jakarta dan Jawa Barat. Survei dilakukan di dua pasar induk yang berada di wilayah penyangga seperti Pasar Induk Kramatjati Jakarta dan Pasar Induk Modern Cikampek.

Dari 100 pengemudi yang diwawancarai di kedua lokasi, 45 persen menyebut keberatan terhadap penerapan kebijakan ODOL tahun depan, 27 persen meminta penundaan, 20 persen tidak setuju, dan hanya 8 persen yang setuju.

Penelitian kualitatif tersebut dilakukan terhadap 300 responden guna menganalisis dampak penerapan kebijakan Zero ODOL 2023 terhadap distribusi sembilan bahan pokok/sembako. Responden terdiri dari 100 pengemudi, 100 pemilik kendaraan, dan 100 pemilik barang/pengelola pasar.

Lokasi penelitian mencakup dua titik yakni di wilayah DKI Jakarta dan Jawa Barat. Survei dilakukan di dua pasar induk yang berada di wilayah penyangga seperti Pasar Induk Kramatjati Jakarta dan Pasar Induk Modern Cikampek.

Dari 100 pengemudi yang diwawancarai di kedua lokasi, 45 persen menyebut keberatan terhadap pene-



Menagih Janji Indonesia Bebas Truk ODOL pada 2023

rapan kebijakan ODOL tahun depan, 27 persen meminta penundaan, 20 persen tidak setuju, dan hanya 8 persen yang setuju. Hasil penelitian tersebut seakan dibenarkan oleh Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aprindo) yang menyebut pelarangan truk ODOL bisa mengerek tarif angkutan barang.

“Itu yang menjadi keresahan kami. Jadi ini perlu kajian, pemerintah dan pengusaha sama-sama cari jalan keluar,” ujar Ketua Aprindo Gemilang Tarigan, Rabu (26/10/2022).

Gemilang menjelaskan, bahwa potensi kenaikan ongkos angkutan barang akan berbeda-beda sesuai dengan barang yang diangkut. Apabila suatu produk/barang memiliki berat dan nilai yang lebih besar, tentu kenaikan ongkos angkut bisa lebih besar. Begitu pula sebaliknya. Contohnya, pada angkutan semen.

Dia menilai permintaan angkutan untuk semen tinggi tidak terkecuali untuk sejumlah proyek-proyek pemerintah. Dia mengatakan kini sudah ada upaya untuk meminimalisasi penggunaan jasa angkutan sarat dimensi dan muatan untuk proyek-proyek pemerintah.

“Sudah ada upaya ke sana sedari proses lelang. Misalnya dalam tender sudah mulai ada beberapa mensyaratkan kapasitas berdasarkan JBI [jumlah berat yang diizinkan]. Tapi belum secara keseluruhan

penerapannya seperti diharapkan,” katanya.

Kendati demikian, waktu telah semakin mendekati penghujung 2022. Artinya, lanjut Gemilang, kebijakan pelarangan ODOL perlu dievaluasi kembali. Dia berpesan agar faktor keselamatan menjadi faktor utama dalam pelarangan truk ODOL, dan penggunaan teknologi dalam pemantauan lalu lintas.

Secara terpisah, Ketua Bidang Advokasi dan Kemasyarakatan Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI), Djoko Setijowarno mengatakan, sampai dengan saat ini baik pemerintah maupun pelaku usaha belum siap untuk meninggalkan kendaraan sarat muatan sepenuhnya.

“Menurut saya belum bisa [Zero ODOL 2023]. Tinggal beberapa bulan lagi namun belum nampak kesiapan. Masalah ODOL ini bukan hanya Kemenhub saja tapi ada kementerian dan stakeholders lain yang terkait,” terangnya, Rabu (26/10/2022).

Pelarangan truk ODOL di jalanan juga mengalami pasang surut. Beberapa kali, truk ODOL sempat dilarang bahkan sempat dikenai sanksi hukum. Namun, saat ini justru diberikan keringanan khususnya bagi truk yang mengangkut barang pokok atau penting seperti sembako.

Sejalan dengan hal tersebut, Kemenhub sebagai salah satu stakeholders program Zero ODOL mengencarkan normalisasi ukuran (dimensi) kendaraan. Kemenhub mencatat sudah ada 1.511

kendaraan yang dinormalisasi hingga 2021, terbanyak di Jawa Barat, Banten, dan Kalimantan Barat. Djoko menilai permasalahan utama di balik sulitnya penanganan truk kelebihan muatan yakni dominasi jalur darat untuk kegiatan logistik.

Dia menyarankan agar pemerintah bisa mendorong pengiriman barang melalui moda lain seperti pada jalur rel atau kereta api. Dorongan bisa dilakukan melalui pemberian insentif dan lain-lain.

Menurut Djoko, pengusaha atau pemilik barang pasti cenderung memilih angkutan memiliki harga lebih kompetitif. Hal itu, lanjutnya, turut mendorong banyaknya penggunaan truk sarat muatan atau ODOL.

Padahal, timpal Djoko, moda kereta api bisa lebih terjangkau dari segi biaya apabila tanpa kebijakan seperti PPN maupun tarif container handling. Selain mengoptimalkan penggunaan kereta barang, Akademisi Prodi Teknik Sipil Unika Soegijapranata itu menilai perlu adanya pemberian keringanan untuk truk barang guna menghindari penggunaan truk ODOL sebagai langkah efisiensi pengguna jasa.

Menanggapi hal tersebut, Dirjen Perhubungan Darat Kemenhub, Hendro Sugiarno mengakui, truk ODOL masih menjadi momok dalam keselamatan lalu lintas di Indonesia. Kecelakaan akibat truk besar bahkan menyebabkan kecelakaan dengan fatalitas tinggi.

“Beberapa bulan terakhir kita lihat kecelakaan dengan jumlah korban fatalitas tinggi yang disebabkan oleh kendaraan ODOL, kerusakan infrastruktur jalan. Hal ini yang harus kita sikapi, bukan hanya dari segi aturan hukum semata,” ujarnya, Rabu (26/10/2022).

Sayangnya, Hendro tidak memberikan kepastian soal kepastian program Zero ODOL akan tetap diberlakukan pada 2023 atau kembali mundur. Seperti diketahui, upaya untuk membebaskan jalanan dari truk ODOL telah dimulai sejak lima tahun silam. Namun, upaya tersebut mengalami pasang surut sejalan dengan sejumlah penolakan dari berbagai pihak.

Contohnya, dari pengemudi truk yang menilai penegakan hukum terhadap ODOL dinilai memberatkan pengemudi namun menguntungkan pemilik barang.

Hendro menegaskan, bahwa tanggung jawab penanganan truk ODOL bukan hanya pada Kemenhub, tetapi juga pada kementerian/lembaga yang berkaitan dengan lalu lintas jalan. Pengusaha truk dan pengguna jasa mereka juga harus ikut turun tangan.

“Tanggung jawab Zero ODOL bukan hanya Kemenhub, tapi juga stakeholders pemerintah lainnya yang berkaitan dengan lalu lintas jalan. Pengusaha logistik dan pengusaha angkutan barang untuk mendukung pengurangan atau Zero ODOL,” tegas Mantan Kapolda Lampung itu. (gus)■

Ancaman Krisis Global Pelaku Usaha Pelayaran Fokus ke Domestik

Indonesia National Shipowners' Association (INSA) meyakini kinerja angkutan peti kemas domestik tetap kuat kendati dibayangi awan gelap resesi global pada tahun depan.

Ketua Umum INSA Carmelita Hartoto tak menampik bahwa isu resesi global menjadi salah satu awan gelap yang perlu diwaspadai industri pelayaran. Namun, setelah berhasil menghadapi pandemi, Indonesia dinilai juga bakal bisa mengatasi resesi global. Kuncinya adalah produksi dan konsumsi dalam negeri.

"Maka dari itu, proyeksi kami pun untuk angkutan peti kemas dalam negeri akan sama dengan yang lalu dan tidak akan terpengaruh dengan internasional," ujarnya, Senin (17/10).

Sementara untuk transportasi ekspor-impor, INSA memprediksi tentunya sedikit banyak akan mempengaruhi arus barang ekspor komoditas konsumen. Pasalnya, kondisi tersebut mungkin akan menurunkan daya beli belanja negara lain terhadap produk Indonesia.

"Jadi strateginya adalah memperkuat produksi dan penyerapan belanja dalam negeri," imbuhnya.

Sementara itu, Chief Economist Samudera Indonesia Initiatives Research, Denny Irawan menuturkan, ekspektasi pelemahan ekonomi dunia mulai berpengaruh pada performa industri pelayaran curah basah. Harga komoditas curah basah yang mengalami penurunan secara bulanan meski masih dapat mempertahankan tren kenaikannya secara tahunan.

Baltic Dirty Tanker Index berada pada level 1,46 atau turun 5,73 persen secara bulanan kendati menguat 205 persen secara tahunan. Baltic Clean Tanker Index juga mencatatkan penurunan pada September 22 kendati harga pengangkutannya menunjukkan peningkatan secara bulanan. (-4,60 persen m-o-m dan +108,0 persen y-o-y).

Dari sisi struktur biaya, harga jual kapal curah basah, World Tanker Vessel Price Index (+7,48 persen MoM dan +55,92 persen YoY), masih mencatatkan kenaikan. Dari sisi industri, industri pelayaran kontainer menunjukkan tren negatif pada September 22 dengan penurunan yang signifikan secara bulanan maupun tahunan.

Drewry World Container Freight Rate Index turun drastis sebesar 22,35 persen secara bulanan dan anjlok sebesar 60,94 persen secara tahunan.

Indeks yang menunjukkan rata-rata harga global untuk pengangkutan kontainer berukuran 40-foot dari tujuh rute

utama pelayaran dunia, mengalami penurunan yang cukup signifikan secara bulanan dan tahunan.

Sejalan dengan itu, World Container Charter Rate yang menjadi indikator struktur biaya pelayaran kontainer, juga menunjukkan penurunan secara bulan maupun tahunan. Masing-masing turun 16,98 persen secara bulanan dan turun 18,44 persen secara tahunan. World Container Vessel Price juga anjlok 8,40 persen secara bulanan dan turun 5,51 persen secara tahunan. Industri pelayaran curah kering mulai menunjukkan perbaikan pada September 2022.

Baltic Dry Index menguat 14,81 persen secara bulanan dan turun signifikan sebesar 62,29 persen secara tahunan. Indeks yang menunjukkan rata-rata biaya pengangkutan komoditas curah kering global, mencatatkan tanda perbaikan di September 22.

Hal ini mengindikasikan bahwa pelayaran curah kering yang sempat



tertekan akibat penurunan World Coal Freight Rate pada Agustus 2022 mulai pulih dari dampak perlambatan ekonomi China yang berperan sebagai negara utama sumber permintaan komoditas batubara. Namun pemulihan ini masih parsial, terlihat dari indeks harga jual kapal pengangkutan komoditas curah kering.

World Dry Bulk Vessel Price Index yang mengalami penurunan secara bulanan dan tahunan yakni sebesar 8,21 persen secara bulanan dan 4,30 persen secara tahunan.

Menurutnya, risiko inflasi dan konflik Rusia-Ukraina menjadi salah satu faktor penyebab tren negatif industri pelayaran. Inflasi yang tinggi di berbagai negara mulai melemahkan demand terhadap pengang-

kutan barang yang dilakukan oleh industri pelayaran.

Sementara itu, konflik Rusia-Ukraina menjadi penghambat perdagangan internasional di beberapa negara dan itu juga berdampak terhadap demand dari industri pelayaran.

"Khusus pelayaran curah basah kondisinya memburuk sejalan dengan harga komoditas angkutan utamanya, yakni minyak mentah yang dalam tren penurunan harga," jelasnya.

Indonesia sendiri masih menjadi negara net importir minyak mentah sehingga pelemahan industri pelayaran curah basah ini juga memberikan dampak. (gus)■

Kementerian Perhubungan (Kemenhub) melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut terus berupaya untuk meningkatkan efisiensi biaya logistik dalam mendukung perekonomian nasional. Salah satunya dilakukan melalui integrasi layanan marine nasional.

Adapun upaya efisiensi logistik ini merupakan bagian dari arah kebijakan pembangunan transportasi laut 2020-2024, khususnya dalam mendukung konektivitas maritim nusantara dengan lebih menitikberatkan pada logistik maritim dan peningkatan konektivitas pelayaran.

Dirjen Perhubungan Laut Kemenhub, Arif Toha menjelaskan, upaya integrasi yang sudah mulai dilakukan yakni standarisasi layanan marine. Standarisasi ini diharapkan dapat menghadirkan kualitas pelayanan yang baik dan sama di lebih banyak pelabuhan yang ada di Indonesia.

"Adanya kualitas pelayanan prima yang terstandarisasi pada layanan marine di seluruh Indonesia akan memberikan manfaat efisiensi pada proses bisnis logistik di Indonesia," ujarnya dalam keterangan tertulis, (17/10).

Menurutnya, langkah standarisasi itu merupakan salah satu upaya untuk

Integrasi Layanan Marine Tekan Biaya Logistik



mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia, yang juga perlu didukung oleh seluruh pemangku kebijakan terkait. Maka perlu adanya peningkatan kolaborasi dan sinergi oleh seluruh pihak dalam memajukan transportasi laut RI.

Arif menilai, nilai efisiensi yang dicapai dari adanya kolaborasi dan integrasi itu, akan menguntungkan para pelaku bisnis logistik di industri maritim nasional.

Nantinya manfaat efisiensi juga akan dirasakan oleh masyarakat Indonesia berupa harga berbagai komoditas yang lebih stabil dan lebih terjangkau, baik di wilayah barat maupun timur Indonesia.

"Untuk mewujudkan hal itu, Kemenhub terus berupaya meningkatkan konektivitas dan mengurangi disparitas harga melalui program Tol Laut yang telah dimulai dari tahun 2015 hingga

Dalam rangka penyusunan dokumen Review Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2020-2024 yang terintegrasi dan terimplementasi serta guna kesempurnaan dalam penyusunan dokumen Review Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2020-2024, Kementerian Perhubungan cq Direktorat Jenderal Perhubungan Laut melalui Bagian Perencanaan menggelar Focus Group Discussion (FGD) Review Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2020-2024.

Tujuan dilaksanakan kegiatan FGD ini adalah untuk mendapatkan masukan dan arahan dari K/L terkait, mempertajam arah kebijakan dan strategi pembangunan bidang transportasi Laut serta Mendapatkan masukan atas konsep Review Renstra DJPL 2020-2024.

Kegiatan FGD Review Renstra ini dibuka secara langsung oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Arif Toha. Dalam sambutannya Arif mengatakan bahwa seluruh unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut diharapkan

saat ini,” ungkap dia.

Ia menyebutkan, pada tahun 2022 sudah sebanyak 33 trayek tol laut yang sudah berjalan. Di samping itu, pemerintah telah memberikan berbagai kemudahan penggunaan Tol Laut dengan memanfaatkan digitalisasi dan reknologi informasi melalui aplikasi ‘Sitolaut’.

Di sisi lain, upaya efisiensi biaya logistik juga dilakukan Kemenhub dengan menyelenggarakan PSO Pelni sebanyak 26 trayek, angkutan perintis 117 trayek, dan kapal ternak sebanyak 6 trayek.

Kendati demikian, Arif mengakui, upaya menekan biaya logistik dihadapi sejumlah tantangan, utamanya keterbatasan kemampuan APBN dan rendahnya partisipasi swasta. Selain itu, kondisi pandemi juga telah membuat perubahan besar pada implementasi teknologi, sehingga diperlukan perubahan perilaku bisnis yang lebih adaptif.

“Untuk itu, Kemenhub mengajak semua pihak berperan melakukan inovasi dan meningkatkan kreativitas dalam memberikan pelayanan agar lebih murah, lebih cepat dan lebih transparan,” kata Arif. (gus)■



Arah Kebijakan Kemenhub Hingga 2024

Prioritas Wujudkan Logistik Maritim

dapat menyusun dokumen Review Renstra agar terciptanya sinkronisasi dokumen Renstra antara unit Eselon I hingga Eselon IV, di Jakarta, (12/10).

Dia menambahkan, berdasarkan evaluasi paruh waktu Renstra di Tahun 2022, alokasi APBN selama periode 2020-2022 hanya sekitar 77,19 persen dari yang dibutuhkan. Namun demikian untuk capaian sasaran program masih dapat dipertahankan diatas 95 persen dan sejumlah Major Project (MP), Prioritas Nasional (PN) serta Proyek Strategis Nasional (PSN) tetap dapat dijalankan dengan baik oleh seluruh jajaran di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

“Sehubungan dengan hal tersebut, diharapkan capaian kinerja dapat dipertahankan dan rencana kegiatan dapat terlaksana sesuai target di Tahun 2024,” katanya.

Perlu diketahui bahwa dalam rangka pelaksanaan tugas dan fungsi organisasi pemerintahan guna mewujudkan penyelenggaraan pemerintah yang baik dan bersih (Good Government and Clean Government), maka pemerintah menerbitkan Peraturan terkait yaitu, Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP).

Dalam penyelenggaraan SAKIP meliputi kegiatan Penyusunan Dokumen Rencana Strategis, Penyusunan Dokumen Perjanjian Kinerja, Pengukuran Kinerja, Pengelolaan Data Kinerja, Penyusunan Dokumen Pelaporan Kinerja serta Review dan Evaluasi Kinerja.

Tahap awal dari penyusunan sistem akuntabilitas kinerja adalah Renstra. Saat ini Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2020-2024 telah memasuki tahun ketiga, untuk itu diperlukan adanya review terkait perkembangan isu strategis dan lingkungan strategis, serta

mengevaluasi capaian sasaran, program dan kegiatan yang telah direncanakan.

“Kelemahan dan kekurangan yang terdapat dalam dokumen Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2020-2024 yang akan dijadikan sebagai salah satu bahan evaluasi, pertimbangan dan masukan sebagai dasar untuk menyusun dokumen Review Renstra Tahun 2020- 2024,” ujarnya.

Lebih lanjut, Arif mengatakan kegiatan FGD ini diselenggarakan untuk mendapatkan masukan dari para narasumber maupun stakeholder agar dokumen Review Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2020-2024 dapat disusun dengan baik serta dapat dilaksanakan secara menyeluruh dan efektif.

“Untuk itu, saya berharap kegiatan FGD ini dapat memberikan manfaat serta dapat meningkatkan kualitas pada proses perencanaan di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut,” tutupnya

Pada kesempatan yang sama, Kepala Bagian Perencanaan, Lollan Panjaitan mengatakan bahwa dasar pelaksanaan Review Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut adalah Pasal 20A (1) Permen PPN/Bappenas No 6 Tahun 2020 tentang Perubahan Permen PPN/Bappenas No 5 Tahun 2019 tentang Tata Cara Penyusunan Renstra K/L 2020-2024.

Lebih lanjut, Lollan mengatakan adapun beberapa hal yang menyebabkan perlunya dilakukan review/perubahan terhadap Renstra Ditjen Perhubungan Laut 2020-2024, antara lain adanya pandemi Covid-19 menyebabkan perubahan dalam permintaan perjalanan maupun tatanan interaksi pada sistem transportasi laut memasuki era New-Normal.

Dia menambahkan, adanya Redesain Sistem Perencanaan dan Penganggaran (RSPP) yang membutuhkan penyesuaian dalam struktur sasaran dan indikator

kinerja (termasuk sebagai respon terhadap masukan dari Itjen Kemenhub dan Kemen PAN-RB).

“Kemudian juga adanya refocusing APBN/APBD bidang transportasi laut baik karena difokuskan untuk penanganan pandemi Covid-19 maupun sebagai dampak dari perlambatan ekonomi dalam beberapa tahun terakhir serta adanya perubahan organisasi di

lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut,” tutupnya

Sebagai informasi, untuk arah kebijakan dan kegiatan utama Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2020-2024 akan tetap berprioritas pada perwujudan logistik maritim dalam negeri, peningkatan konektivitas terhadap pelayaran internasional, pengembangan pelabuhan yang disinggahi Tol Laut, peningkatan keterpaduan antar wilayah, pemenuhan kebutuhan sarana dan prasarana keselamatan, peningkatan efektifitas patroli penjagaan laut dan pantai, revitalisasi kelembagaan serta ratifikasi dan pelaksanaan sejumlah regulasi/standar pelayaran yang berlaku secara internasional.

Turut hadir dalam kegiatan FGD ini para narasumber yang berasal dari Kementerian PPN/Bappenas, Kementerian PAN RB dan internal Kementerian Perhubungan yang terdiri dari Sekretariat Jenderal, Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut, Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai serta Direktorat Kepelabuhanan.

Adapun para peserta kegiatan FGD ini diikuti oleh perwakilan dari internal Kementerian Perhubungan, Bagian dan Direktorat serta 64 (enam puluh empat) UPT di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, instansi pemerintah dan stakeholder terkait yang hadir secara langsung. (gus)■

Menteri Keuangan (Menkeu), Sri Mulyani Indrawati mengatakan, koreksi pertumbuhan ekonomi terjadi di semua negara. World Economic Outlook (WEO) dari International Monetary Fund (IMF) memproyeksi, pertumbuhan ekonomi 2022 sebesar 3,2 persen dan tahun depan akan makin melemah.

Artinya pesan yang muncul dari pertemuan tahunan IMF-World Bank, G20 Finance dan Central Bank yang baru terjadi minggu lalu itu mengkonfirmasi bahwa situasi ekonomi dunia akan terus tertekan hingga 2023,” ungkap Menteri Keuangan pada Konferensi Pers APBN KITA Oktober, Jumat (21/10/2022).

Selanjutnya, Menkeu juga menuturkan proyeksi pertumbuhan dari negara-negara besar seperti Amerika Serikat, Eropa, dan Tiongkok semuanya menunjukkan tren perlemahan tahun ini dan tahun depan.

Namun di samping itu, kata Menkeu, pertumbuhan Indonesia masih resilien. Untuk 2022, Indonesia diproyeksikan oleh berbagai lembaga dunia masih cukup baik yaitu tetap di 5,3 persen, meski tahun depan mengalami sedikit koreksi kebawah yaitu sebesar 5 persen.

“Namun kita tidak boleh tidak waspada, karena memang guncangan ekonomi itu sangat sangat kencang dan sangat sangat besar yang harus terus kita kelola dan kita waspadai secara baik,” tuturnya.

Selain itu, kinerja sektor eksternal Indonesia juga masih terpantau cukup positif, baik dari sisi surplus neraca perdagangan, juga pertumbuhan ekspor impor yang relatif bagus. Demikian juga dari sisi *supply* yaitu dari Purchasing Managers Index (PMI) manufaktur Indonesia yang selama 13 bulan berturut-turut terus berada dalam zona ekspansif. Dilihat dari konsumsi listrik di sektor bisnis dan industri juga mengalami pertumbuhan yang positif.

“Itu semuanya menggambarkan bahwa kuartal ketiga ini GDP kita masih sangat kuat, meskipun kemarin kita melakukan kenaikan harga BBM, namun pengaruhnya terhadap *growth* mungkin masih relatif terjaga,” ungkap Menteri Keuangan Sri Mulyani.

Meski begitu, pertumbuhan di 2023 tetap harus diwaspadai. Gelombang perlemahan ekonomi dunia, ketidakpastian global, serta kecenderungan suku bunga yang naik, akan turut mempengaruhi berbagai indikator dan faktor-faktor yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi Indonesia.



Koreksi Pertumbuhan Ekonomi Terjadi di Semua Negara

“Jadi kita juga harus sangat hati-hati meskipun saat ini momentum pertumbuhan ekonomi kita masih sangat sehat dan kuat,” ujarnya.

Saat ini, fokus utama yang menjadi perhatian dan perlu diwaspadai dari para mengambil kebijakan di banyak negara pada tahun depan yaitu terkait inflasi, juga termasuk isu seputar volatilitas indeks. Selain itu juga kecenderungan harga dan suku bunga yang naik di Amerika Serikat juga turut memberikan dampak kepada seluruh mata uang, termasuk berkontribusi terhadap pelemahan nilai tukar rupiah.

“Meskipun demikian, Indonesia dari sisi *bond holder* kita relatif sekarang di bawah 15 persen atau jauh lebih kecil dibandingkan 4 tahun yang lalu yang mencapai 37 persen. Maka kita dalam posisi yang relatif stabil, atau dalam hal ini masih bisa mengurangi dampak terhadap gejala *yield* akibat adanya *capital outflow* dan tekanan yang berasal dari global. Namun tentunya kinerja yang baik dari sisi kemampuan kita menjaga dari guncangan-guncangan global ini tidak terlepas dari APBN yang memberikan peranan sangat positif,” tandasnya.

Belanja APBN

Sri Mulyani mengatakan, belanja APBN didukung oleh beberapa belanja yang menjadi fokus pemerintah untuk memperbaiki kesejahteraan rakyat melalui realisasi program perlindungan sosial dengan

penanganan stunting, ketahanan pangan, dan kemiskinan ekstrim yang mendukung pertumbuhan dan pemerataan ekonomi.

Sesuai RPJMN 2024, target penurunan stunting yakni 14 persen. Sementara capaian 2021 di 24,4 persen, menurun dari perkiraan prevalensi stunting 2020 sebesar 26,92 persen. Hal ini berkat realisasi anggaran penurunan stunting mencapai 66,8 persen per 30 September 2022.

Realisasi ini didukung realisasi anggaran di beberapa Kementerian/Lembaga yang berperan menurunkan angka stunting ini. Realisasi anggaran stunting di Kementerian Sosial sebesar 70,89 persen, Kementerian PUPR 68,79 persen, Kementerian Kesehatan 52,56 persen, dan BKKBN 50,89 persen.

“Kita berharap masih tiga bulan Oktober hingga Desember, kementerian-kementerian ini bisa terus melakukan belanja. Sehingga, anak-anak terutama yang mengalami stunting akan bisa makin terbantu dan kemudian bisa *recover*,” ungkap Menkeu.

Sementara itu untuk ketahanan pangan yang merupakan program prioritas penting terutama dengan munculnya krisis pangan dunia, realisasi anggarannya sebesar 40,7 persen per 30 September 2022. Kementerian terkait yakni Kementerian Pertanian, Kementerian PUPR, dan Kementerian Kelautan dan Perikanan masing-masing merealisasikan sebesar Rp9,85 triliun, Rp2,76 triliun, dan Rp1,60 triliun.

“Kita berharap Oktober-November-Desember itu sisa dari 60 persen atau 59,3 persen dari anggaran bisa terealisasi sehingga ketahanan pangan, tujuan yang ingin dicapai benar-benar bisa terbangun karena kita akan memasuki 2023 yang akan sangat menantang dan masalah faktor ketahanan pangan harus kita perkuat dan kita siapkan,” kata Menkeu.

Terakhir, untuk belanja kemiskinan dalam rangka untuk mengurangi kemiskinan ekstrim sudah terealisasi 71,8 persen dari K/L. Sesuai RPJMN 2024, target kemiskinan ekstrim 0 persen, sementara capaian 2021 di 2,14 persen dan menurun menjadi 2,04 persen per Maret 2022 sesuai rilis BPS.

“Itu adalah beberapa program yang menjadi prioritas penting supaya pemulihan ekonomi tidak hanya diukur dari pertumbuhan ekonomi, namun kita juga melihat dari sisi kesejahteraan masyarakat,” pungkas Menkeu. (hid/*)■

Proyeksi Pertumbuhan Ekonomi 2022

Lembaga	Proyeksi Pertumbuhan Ekonomi	Periode Publikasi
Lembaga Penyelidikan Ekonomi dan Masyarakat (LPEM)	5,1%-5,4%	Okt 2021
Kementerian Keuangan RI	5,2%-5,8%	Mei 2021
Bank Pembangunan Asia (ADB)	4,8%	Sep 2021
Organisasi Kerja Sama dan Pembangunan Ekonomi (OECD)	5%	Mei 2021
Bank Indonesia (BI)	4,7%-5,5%	Nov 2021
Bank Dunia	5%	Jun 2021

Kenaikan harga berbagai sektor termasuk jasa logistik menjadi beban berat bagi pelaku usaha. Selain itu, dampak kenaikan BBM juga berdampak apalagi, biaya sektor transportasi dan logistik di Asia Tenggara, khususnya Indonesia masih sangat tinggi jika di bandingkan negara lainnya. Indonesia sendiri merupakan negara kepulauan yang terdiri lebih dari 17.000 pulau. Dengan demikian, setiap produk yang dikirimkan harus melalui proses yang cukup panjang.

Guna mencari solusi yang baik untuk mengatasi hal itu, pihak swasta mulai turun tangan dengan berkontribusi dan menghadirkan berbagai kegiatan pembangunan infrastruktur, pembenahan pelabuhan, dan pembangunan gudang sebagai hub dan berbagai kegiatan lain yang terkoneksi dengan kawasan industri akan memberikan dampak secara langsung terhadap kemudahan mendapatkan barang dan jasa serta mengurangi biaya logistik.

Menurut Ketua DPP Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI), Yuki Nugrahawan Hanafi, keberadaan gudang atau distribution center sebagai hub akan sangat menguntungkan karena bisa mendekatkan distribusi barang ke konsumen.

“Ketika rangkaian logistik menjadi lebih pendek, maka biaya yang harus dikeluarkan juga akan bisa ditekan,” kata Yuki, beberapa hari lalu.

Yuki menambahkan, konsumen sekarang sangat selektif dan pintar untuk memilih jenis barang dan layanan pengiriman yang sesuai dengan kebutuhan dan kemampuannya. Karena itu, jasa logistik maupun e-commerce yang bisa

Gudang Pintar Mampu Menekan Biaya Logistik ?



memberikan kemudahan bagi konsumen akan menjadi pilihan.

Menurutnya, saat dunia terus mengalami perubahan maka bidang logistik yang merupakan bagian dari rantai pasok juga harus ikut bergerak.

“Perusahaan jasa, termasuk logistik yang tidak adaptif akan ditinggalkan konsumen,” ujarnya.

Dikatakan Yuki, kinerja logistik Indonesia sebenarnya terus membaik sejak tahun 2014 lalu. Apalagi pemerintah juga terus melakukan pembangunan infrastruktur dan mendorong pertumbuhan sentra ekonomi baru di seluruh Indonesia.

Ia contohnya, perusahaan teknologi asal Indonesia yaitu Tokopedia juga baru-baru ini membuka gudang pintar di wilayah Osowilangun, Surabaya. Gudang pintar ini dikenal dengan nama Dilayani Tokopedia. Fasilitas Dilayani Tokopedia ini melayani pemenuhan ratusan ribu produk setiap harinya dan mampu menampung kapa-

sitas jutaan produk.

Menanggapi hal itu, Gubernur Jawa Timur, Khofifah Indar Parawansa mengatakan, meski IMF mengatakan dunia tengah memasuki resesi, namun Kementerian Keuangan Indonesia menilai ekonomi Indonesia justru masih positif.

Menurut perempuan nomor satu di Jawa Timur ini, hadirnya gudang pintar di Surabaya diharapkan dapat menjadi salah satu cahaya yang berkontribusi pada pemulihan ekonomidan tidak hanya kontribusi ke lokal tapi juga nasional dengan meningkatkan pembelian dan juga membuka lapangan pekerjaan.

“Kita sebenarnya membutuhkan pusat bisnis di regional, fungsi itu ada di gudang pintar. Jadi kalo ini menjadi bagian dari multi traffic trading tentu saya berharap bahwa penguatan dari sektor perdagangan di Jawa Timur akan bisa meningkat lebih signifikan lagi,” tambah Khofifah.

Selain memberikan solusi untuk Seller kata Khofifah, keberadaan cabang ini juga diharapkan mampu membantu pemerintah daerah menahan laju inflasi akibat dari tingginya biaya logistik dan transportasi karena pengiriman barang.

Disisi lain Ketua Umum Kamar Dagang dan Industri (Kadin) Jawa Timur, Adik Dwi Putranto menambahkan, kenaikan harga BBM akhirnya memang memaksa produsen untuk mulai mengerek harga.

“Dan ini sepertinya akan terus berlanjut. Apalagi dilihat dari isu global, krisis yang sekarang mulai melanda negara-negara besar seperti Amerika dan Inggris nantinya kemungkinan juga akan berimbas ke Indonesia. Ini tentu harus kita waspadai,” kata Adik di Surabaya, Selasa (25/10)

Namun di sisi lain kata Andik, perekonomian Indonesia selama ini kerap diselamatkan karena tingkat konsumsi dalam negeri yang cukup kuat. Salah satu contohnya adalah transaksi di e-commerce.

Berdasarkan data Bank Indonesia, nilai transaksi dagang elektronik atau e-commerce sepanjang 2021 mencapai Rp401 triliun. Sedangkan di 2022 ini diprediksi meningkat 31,2 persen menjadi Rp 526 Triliun.

“Melihat data ini, tingkat optimisme konsumen masih tinggi. Minat belanja masyarakat, khususnya di e-commerce masih tinggi,” ujarnya.

Direktur Kebijakan Publik dan Hubungan Pemerintah Tokopedia, Astri Wahyuni mengatakan, pihaknya terus melakukan kemudahan bagi pelaku usaha dalam menjalankan bisnis usahanya berbasis teknologi.

“Tujuannya, mendekatkan penjual dengan pembeli di mana pun mereka berada, agar UMKM di seluruh penjuru Indonesia punya kesempatan yang sama untuk bertumbuh dan berkembang (tanpa harus pindah ke kota besar), dan pembeli bisa mendapatkan produk kebutuhan yang lebih beragam dengan lebih cepat dan efisien,” pungkas perempuan ini. (*gus)■

Substitusi Impor Perkuat Industri Manufaktur RI

Kementerian Perindustrian (Kemenperin) telah menginisiasi kebijakan substitusi impor sebesar 35 persen pada tahun 2022. Kebijakan ini bertujuan untuk memperbaiki neraca perdagangan nasional, terutama bagi bahan baku dan bahan penolong yang menjadi tulang punggung industri pengolahan atau manufaktur nasional.

Plt. Direktur Jenderal Industri Kimia, Farmasi dan Tekstil Kemenperin, Ignatius Warsito mengatakan, bahwa substitusi impor juga mendorong peningkatan utilitas industri domestik, peningkatan investasi dan akselerasi program hilirisasi untuk memperkuat tatanan sektor manufaktur nasional. Kebijakan ini memberikan kesempatan bagi industri dalam negeri untuk tumbuh berkembang dan meningkatkan daya saing.

“Pendekatan yang dilakukan dalam kebijakan substitusi impor dari sisi supply meliputi perluasan industri untuk peningkatan produksi bahan baku dan bahan penolong untuk industri existing, peningkatan investasi baru, dan peningkatan utilisasi industri,” ujar

Ignatius dalam Indonesia Cosmetic Ingredients 2022, di JIEXPO Kemayoran Jakarta, Selasa (25/10).

Sejalan dengan hal tersebut, pemerintah juga mendorong penggunaan produk-produk dalam negeri. Dengan peningkatan penggunaan produk dalam negeri (P3DN), Ia berharap dapat mengurangi ketergantungan terhadap bahan baku dan produk-produk kosmetik impor.

“Bahan baku industri kosmetik yang menggunakan sumber daya alam pada umumnya dapat diperoleh dari dalam negeri,” kata dia.

Menurut Ignatius, baru 350 dari 30.000 jenis tanaman di Indonesia yang dimanfaatkan oleh industri. Hal ini menjadi potensi pengembangan industri kosmetik berbahan dasar alam (organic based cosmetics) yang sedang menjadi trend.

Begitu pula dengan kebutuhan bahan pengemas produk kosmetik yang sudah dapat dipenuhi dari dalam negeri dengan berbagai varian model maupun spesifikasi yang dibutuhkan. Selain itu, pihaknya mengajak industri kosmetika di Indonesia untuk



bertransformasi menuju industri 4.0.

“Implementasi Industri 4.0 akan mampu memperbaiki kualitas produk, meningkatkan produktivitas, dan mengefisienkan proses produksi,” ungkapnya.

Ia menilai, penerapan industri 4.0 bukan hanya mengenai pemanfaatan teknologi informasi dalam rangka mendukung peningkatan teknologi dan inovasi yang dikembangkan, namun juga mengedepankan pengembangan sumber daya manusia melalui budaya serta etos kerja yang diharapkan dapat memberi nilai tambah dalam upaya meningkatkan daya saing global. (*gus)■

Pertumbuhan Ekonomi RI Lampau Prapandemi, Batal Resesi?

Menteri Koordinator Bidang Perekonomian, Airlangga Hartarto menyampaikan, bahwa perekonomian Indonesia saat ini sudah berada di atas level prapandemi Covid-19. Indonesia batal masuk ke jurang resesi?

Hal ini disampaikan di Public Lecture pada The CSIS ASEAN Leadership Forum dengan tema 'Indonesia's Economic Priorities: A Conversation with Airlangga Hartarto' pada 24 Oktober 2022, di Gedung CSIS Washington D.C.

"Pertumbuhan PDB Indonesia sebesar lebih 5 persen saat ini telah melampaui pertumbuhan PDB Indonesia prapandemi. Dalam rilis laporan World Economic Outlook terbaru pada Oktober 2022, IMF memperkirakan pertumbuhan ekonomi untuk Indonesia sebesar 5,3 persen dengan perkiraan pertumbuhan ekonomi global kembali turun menjadi 3,2 persen," katanya, seperti yang dirilis *Bisnis*, Selasa (25/10).

Airlangga mengatakan terdapat beberapa pelajaran yang diperoleh Indonesia di masa pandemi. *Pertama*, dalam situasi ekonomi yang sulit, pendekatan kebijakan harus fleksibel dengan semua instrumen kebijakan yang harus siap dan memiliki

kapasitas maksimal.

Kedua, di masa pandemi, respons kebijakan kesehatan dan ekonomi harus dilakukan secara bersamaan.

Ketiga, menjaga momentum pertumbuhan adalah kunci keberhasilan strategi kebijakan untuk mengatasi pandemi. Di bawah Komite PC-PEN, Indonesia menerapkan kebijakan 'Gas dan Rem' untuk menyeimbangkan aspek kesehatan dan aspek ekonomi. Keempat, pentingnya meningkatkan kapasitas pelayanan kesehatan di dalam negeri.

"Reformasi yang mungkin bisa membutuhkan waktu 70 tahun untuk menyelesaikannya, namun Indonesia bisa melakukannya selama pandemi Covid-19 sehingga ketika pandemi hampir berakhir, kami mulai melakukan restrukturisasi dan reformasi ekonomi," jelasnya.

Airlangga menambahkan Indonesia akan menjadi Ketua Asean pada 2023, di mana Asean Economic Community akan tetap menjadi komitmen utamanya. Pada momentum tersebut, Indonesia akan melihat upaya perluasan kerjasama regional dengan mitra Asean seperti Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP).

Dia menilai perjanjian perdagangan akan semakin memikat mengingat rantai pasok global dapat mendukung ketahanan ekonomi negara-negara dunia dalam menghadapi berbagai krisis di masa depan.

"Pemerintah berharap fasilitasi perdagangan yang

lebih luas dapat mengurangi tarif bea masuk sekitar 92 persen barang dan jasa," ujarnya.

Risiko Ekonomi

Sebelumnya, Airlangga Hartarto menyatakan, bahwa gejolak ekonomi global saat ini bisa menimbulkan risiko yang lebih besar skalanya dari krisis ekonomi 1998.

Menurut Airlangga, Jokowi pernah menyampaikan bahwa terdapat 28 negara yang akan memperoleh bantuan dari International Monetary Fund (IMF). Dari 28 negara, 14 di antaranya sudah masuk daftar penerima bantuan dan 14 lainnya masih dalam proses.

Bantuan diberikan karena terdapat negara yang ekonominya tertekan setelah pandemi Covid-19 serta saat ini ketika harga komoditas dan pangan melambung. Airlangga menjelaskan bahwa saat ini merupakan kondisi yang menantang.

"Ini magnitude-nya lebih besar dari krisis 1998, di mana itu di beberapa negara Asean," ujar Airlangga.

Menurutnya, Jokowi berpesan kepada para menteri untuk mengambil kebijakan secara hati-hati. Jokowi bahkan menyebut secara gamblang agar Indonesia tidak mengambil kebijakan yang dapat berakhir seperti Inggris, di mana ekonominya malah semakin sulit.

Dalam kesempatan terpisah, Jokowi juga menyampaikan, bahwa terdapat 66 negara yang berada pada posisi yang rentan untuk kolaps. Situasi global yang tidak mudah dan sulit diprediksi berakibat pada rentannya perekonomian sejumlah negara.

"Lembaga-lembaga internasional menyampaikan 66 negara berada pada posisi yang rentan untuk kolaps. Saat ini 345 juta orang di 82 negara menderita kekurangan akut dan kelaparan. Artinya ada krisis pangan," ujar Jokowi. (*gus)■

Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Arif Toha menjadi salah satu pembicara dalam acara G20 Side Event: International Conference on Shipping Decarbonization in Indonesia, yang diselenggarakan oleh Kemenko Bidang Maritim dan Investasi dan Otoritas Maritim Denmark, di Bali pada 27-28 Oktober 2022.

Acara ini turut menghadirkan Director General of the Danish Maritime Authority, Andreas Nordseth dan dimoderatori oleh Asisten Deputi Energi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, Ridha Yasser.

Dalam acara tersebut Dirjen Arif menyampaikan beberapa upaya pemerintah Indonesia yang telah dilakukan dalam mendukung dekarbonisasi pelabuhan dan bahan bakar rendah karbon untuk shipping yang akan dimulai pada tahun 2036 dengan campuran e-amoniam, hidrogen, dan biofuel.

Indonesia terletak di lokasi yang strategis pada jalur perdagangan dunia dimana 90% perdagangan internasional dilakukan melalui laut, dan 40% diantaranya melewati perairan Indonesia yang berpotensi menimbulkan pencemaran air yang sangat tinggi dari kapal. Ada sekitar 1241 pelabuhan di

Di Side Event G20 Indonesia Angkat Isu Dekarbonasi Pelayaran

Indonesia yang aktif beroperasi dan berpotensi meningkatkan perekonomian yang berkelanjutan.

"Kementerian Perhubungan terus mengoptimalkan pengembangan sektor transportasi laut yang berdaya saing, dalam Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN), sesuai Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 432 Tahun 2017, saat ini terdapat 636 pelabuhan yang digunakan untuk melayani transportasi laut, 57 terminal yang merupakan bagian dari pelabuhan, dan 1322 rencana lokasi pelabuhan," ujar Dirjen Arif.

Langkah-langkah wajib untuk mengurangi emisi gas rumah kaca (GRK) dari pelayaran internasional telah dimulai sejak 1 Januari 2013, diantaranya semua kapal baru (di atas 400 gross ton) harus dirancang untuk mencapai Energy Efficiency Design Index (EEDI) di bawah patokan standar yang dipersyaratkan. Kemudian semua kapal wajib membawa dan

menerapkan Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) untuk semua kapal dengan menggunakan Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI) sebagai alat monitoring dan sebagai benchmarking.

Dirjen Arif menjelaskan bahwa terkait Gas Rumah Kaca, saat ini yang berlaku di IMO yaitu 2018 Initial IMO GHG Strategy, dengan target mengurangi emisi GRK sebesar 40% pada tahun 2030 dan 70 persen pada tahun 2050. IMO mengadopsi strategi awal pengurangan emisi GRK dari kapal, menetapkan visi yang menegaskan komitmen IMO untuk mengurangi emisi GRK dari pelayaran internasional dan menghapusnya secara bertahap.

"Sebagian negara menyatakan zero emission pada tahun 2050, namun terdapat beberapa negara juga yang menetapkan net zero emission pada tahun 2060 yaitu Indonesia, Rusia, China, Saudi Arabia, Ukraina, Sri

Lanka, Nigeria dan Bahrain," ujarnya.

Dirjen Arif menegaskan bahwa Indonesia menggunakan bahan bakar rendah karbon untuk pelayaran dimulai pada tahun 2036 dengan campuran e-amoniam, hidrogen dan biofuels.

Adapun upaya penurunan emisi GRK dalam rangka mencapai NZE 2060 yg saat ini dilakukan oleh sub-sektor transportasi laut adalah: penggunaan SBNP solarcell, melakukan efisiensi manajemen operasional pelabuhan yaitu dengan fasilitas On-shore Power Supply (di Tanjung Priok, Tanjung Perak, Belawan, Makassar, Balikpapan, Batam, Dumai, Cilacap, Banjarmasin, Kumai, Sampit, Bena, Lembar, dan Kupang (21 Pelabuhan), melakukan modernisasi kapal penggunaan Bahan Bakar Nabati (B30), melakukan konservasi energi di kapal dan pelabuhan, dan pengembangan ecoport melalui penggunaan EBT di pelabuhan (misal : PLTS, LPJU solarcell).

"Selain itu Indonesia juga aktif menjalin kerja sama terkait dengan negara-negara lain dengan dukungan dari IMO Technical Cooperation Program, di antaranya Bluesolution, yang bertujuan dalam pengurangan emisi GRK melalui penggunaan teknologi," ungkapnya. (*gus) ■

Tingkatkan Layanan Kesehatan

Bupati Gresik Resmikan Klinik Pratama Mabarrot MWCNU Driyorejo



Bupati Gresik Fandi Akhmad Yani meresmikan Klinik Pratama Mabarrot MWCNU Driyorejo Sabtu (22/10/2022). Dengan berdirinya klinik yang dekat dengan akses masyarakat ini, diharapkan semakin meningkatkan derajat kesehatan bagi umat.

Bupati mengatakan, dengan didirikannya klinik sendiri seperti ini, NU akan lebih bisa memperhatikan para kiai, santri di pondok pesantren dan lainnya. Selain mempunyai misi sosial, dari klinik ini bisa menghasilkan profit melalui klinik kesehatan.

“Kedepan Nahdaltul Ulama (NU) memiliki banyak aset, yang dapat membawa NU menjadi lembaga yang berdikari secara ekonomi,” ungkapnya.

Bupati mengajak seluruh pihak tak terkecuali Nahdlatul Ulama, untuk bergandeng tangan dan bersinergi dalam mewujudkan cita-cita, untuk meningkatkan pelayanan kesehatan kepada masyarakat.

“Berbagai program juga terus dilakukan Pemerintah Kabupaten Gresik, dalam meningkatkan derajat kesehatan masyarakat. Selain menambah pelayanan kesehatan, tentunya terus mengupayakan capaian cakupan kesehatan semesta atau Universal health Coverage (UHC).

“Yang jelas saya berharap besar, klinik Mabarrot ini kedepannya semakin besar dan bermanfaat untuk masyarakat,” tandasnya.

Hadir pula pada kesempatan tersebut, Ketua DPRD Gresik Much Abdul Qodir, Anggota DPRD Gresik Sujono, Kepala Dinas Kesehatan Mukhibatul Khusnah, Kepala Dinas PMD Abu Hassan, Forkopimcam Driyorejo, Dirut Klinik Pratama Mabarrot MWCNU Driyorejo Sujarto, Wakil Ketua PCNU Gresik Syifaful Qulub dan Syaifuddin, Rais Syuriah MWC NU Driyorejo K.H Mas'ud Abdullah, Ketua MUI Driyorejo K.H Achmad Khusaini dan undangan lainnya. (har)■

Memasuki Musim Tanam Oktober Pastikan Stok Pupuk Sesuai Alokasi

Petrokimia Gresik, perusahaan Solusi Agroindustri anggota holding Pupuk Indonesia memastikan stok pupuk bersubsidi di awal musim tanam Oktober 2022 - Maret 2023 (Okmar) sesuai dengan alokasi yang diatur pemerintah. Ketersediaan stok pupuk bersubsidi Petrokimia Gresik, per tanggal 18 Oktober 2022 mencapai 377.544 ton, atau dua kali lipat lebih banyak dari ketentuan minimum yang diatur pemerintah (142.222 ton).



Direktur Utama Petrokimia Gresik, di tengah kunjungan ke pertanian Papua, Rabu (19/10) menyampaikan bahwa, Petrokimia Gresik berkeinginan menyalurkan pupuk bersubsidi sesuai dengan regulasi yang ditetapkan oleh pemerintah. Melalui Peraturan Menteri Pertanian (Permentan) Nomor 10 Tahun 2022, pemerintah membatasi pupuk bersubsidi pada Urea dan Phonska.

Adapun stok pupuk bersubsidi Petrokimia Gresik tersebut, terdiri dari Urea 34.387 ton dan Phonska 343.157 ton yang berada di pabrik (Lini I), gudang Provinsi (Lini II), hingga gudang tingkat Kabupaten (Lini III). Khusus Urea bersubsidi, Petrokimia Gresik hanya mendapatkan amanah untuk memenuhi kebutuhan di wilayah Jawa Timur, Maluku, Maluku Utara, Papua dan Papua Barat, serta NTT. Sementara untuk Phonska bersubsidi, Petrokimia Gresik berkewajiban untuk memenuhi seluruh kebutuhan di seluruh Indonesia.

“Petrokimia Gresik selalu siap mendukung ketahanan pangan nasional, dengan menjaga ketersediaan pupuk bersubsidi sesuai regulasi. Pupuk bersubsidi menjadi salah satu *agro input* yang sangat penting untuk meningkatkan produktivitas pertanian,” tandas Dwi Satriyo.

Guna memastikan penyaluran pupuk bersubsidi tepat sasaran, Petrokimia Gresik selama ini meningkatkan pengawasan distribusi melalui penerapan

sejumlah sistem dan aplikasi digital, seperti Warehouse Management System (WMS), Sistem Scheduling Truk Online (SISTRO) dan Petrokimia Gresik Port Information System (Petroport). Digitalisasi ini menjadikan pupuk bersubsidi dapat diawasi secara *realtime*.

“Kami ingin memastikan proses distribusi di seluruh lini yang menjadi tanggung jawab Petrokimia Gresik berjalan dengan baik dan sesuai prosedur. Dengan digitalisasi sistem yang terintegrasi, diharapkan dapat meminimalisasi potensi penyimpangan dalam jaringan distribusi Petrokimia Gresik,” tegasnya.

Dwi Satriyo pun mengimbau petani agar mewaspadai produk pupuk dengan kemasan atau merek menyerupai produk milik Petrokimia Gresik yang marak beredar atau dijual pada musim tanam seperti saat ini, terutama produk pupuk bersubsidi, karena tidak dapat dipertanggungjawabkan kualitasnya. Penggunaan pupuk tersebut tidak memiliki jaminan terhadap produktivitas hasil panen.

Di sisi lain, sejalan dengan pemenuhan kewajiban menyalurkan pupuk bersubsidi, Petrokimia Gresik juga menyiapkan stok pupuk nonsubsidi sebagai solusi bagi petani yang kebutuhan pupuknya tidak teralokasi dalam skema subsidi.

“Alokasi pupuk bersubsidi memang jumlahnya terbatas jika dibandingkan dengan kebutuhan petani. Hanya petani

yang terdaftar dalam e-RDCK berhak mendapatkan pupuk bersubsidi. Sedangkan untuk petani yang tidak terdaftar, kami sarankan menggunakan produk nonsubsidi kami karena sudah terjamin mampu meningkatkan produktivitas pertanian,” terangnya.

Sebagai upaya untuk meningkatkan produktivitas pertanian, Petrokimia Gresik juga memberikan kawalan pertanian yang komprehensif bagi pertanian di dalam negeri. Petrokimia Gresik memiliki produk pengendalian hama melalui anak perusahaan. Petrokimia Gresik juga memberikan layanan mobil uji tanah untuk mengetahui kondisi lahan pertanian di setiap daerah, sehingga dapat memberikan rekomendasi pemupukan yang tepat. Saat ini sudah ada 15 unit mobil uji tanah yang beroperasi di delapan provinsi untuk melayani petani.

Sementara itu, dalam kunjungannya di Papua, Dwi Satriyo bertemu dengan sejumlah petani di beberapa daerah yaitu, Kota Jayapura, Merauke, dan Sorong. Selain itu menggelar sarasehan dengan petani, kios dan distributor, juga melakukan kunjungan ke Gudang Penyanga.

“Tujuan dari kunjungan kami untuk mengetahui kondisi kebutuhan pupuk di wilayah Papua dan Papua Barat. Selain itu juga sebagai sarana *customer intimacy* khususnya pupuk nonsubsidi, khususnya di awal musim tanam Oktober-Maret,” tutup Dwi Satriyo. (har)■

Di tangan Achmad Nur Hasyim Hamada, kain tenun khas Gresik menjadi busana muslim dengan style modern. Apalagi kain tenun Gresik dengan rancangan Nur Hasyim Hamada diperagakan dalam Jakarta Muslim Fashion Week 2023, Sabtu (22/10).

Tembus Pasar Internasional Tenun Gresik Berlaga Dalam Jakarta Muslim Fashion Week

Wakil Bupati Gresik Aminatun Habibah yang mengetahui hal tersebut, datang ke Jakarta untuk memberikan dukungan secara langsung.

Sebagai informasi, Kain tenun Gresik sendiri saat ini sudah dapat ditemui dalam bentuk sarung dan pakaian. Dimana beberapa sarung asal Gresik telah berhasil menembus pasar internasional seperti sarung BHS dan tenun wedani yang dilirik brand ternama Dior. Untuk itu, diharapkan pakaian dari tenun secepatnya juga akan bernasib sama.

Menurut wabup, saat ini kain tenun Gresik tengah diminati oleh para pembeli dari luar negeri, terutama di daerah timur tengah.

Untuk itu, wabup mengungkapkan target produksi tenun kedepannya akan berorientasi pada eco fashion. Dimana banyak para desainer lokal dan peminat asal timur tengah yang menginginkan kain anti sinar uv.

“Nah kedepan, kita ingin mengembangkan kain anti uv atau kain yang dingin saat dipakai, karena kebanyakan peminat kita berasal dari timur tengah” ujarnya.

Dalam hal ini, Bu Min sapaan akrab Wabup Gresik, telah merencanakan strategi dalam pengembangan kain tenun. Nantinya pengembangan tersebut akan diserahkan pada rumah vokasi yang beberapa waktu lalu dibuka di Gresik.

Sebagai informasi, rumah vokasi merupakan tempat yang mewadahi para pemuda Gresik dalam



pelatihan kerja.

“Nah, pengembangan kain tenun ini nanti akan kita berdayakan lewat warga lokal dan anak-anak vokasi yang ada di SMK atau diploma, karena mereka ini yang bisa semakin inovatif terhadap produk yang ada di Gresik. Dan tidak hanya mereka, kita juga akan gandeng para ibu rumah tangga dibawah program bunda puspa dan penyandang disabilitas untuk ikut ambil bagian” ucap Bu Min.

Pemilik Kekean Wastra Galeri Achmad Nur Hasyim Hamada yang juga desainer fashion

mengatakan, tenun khas Gresik ini punya potensi yang besar di pasaran. Dirinya mengaku bisa mendapatkan omset miliaran hanya dari sebulan penjualan.

“Kita dalam 1 bulan untuk perputaran pendapatan itu bisa sekitar 4 sampai 6 miliar” ujar Achmad.

Kekean Wastra Galeri sendiri merupakan UMKM yang bergerak dalam penjualan batik lokal. Sejauh ini batik miliknya telah menembus pasar internasional hingga dipinang beberapa merek ternama yang salah satunya adalah Dior. (har) ■

Salah satu program Nawa Karsa Bantuan Untuk Pemberdayaan Perempuan Usaha dan Pendidikan Anak (Bunda Puspa) dimulai.

Ratusan ibu-ibu se Kabupaten - Gresik mendapat bantuan dan pembinaan usahanya. Sebanyak 160 anggota Bunda Puspa, dari 16 Kecamatan di Kabupaten Gresik, mengikuti kegiatan kick off pemberdayaan ekonomi Bunda Puspa di Lantai IV Ruang Mandala Bhakti Praja, Pemkab Gresik, Rabu (26/10/2022).

Bupati Gresik Fandi Akhmad Yani mengatakan, Bunda Puspa adalah pilot project kebangkitan ekonomi.

“Bunda Puspa pilot project kebangkitan ekonomi dimulai dari Ibu-ibu berbasis kerakyatan,” ujar Bupati, seperti yang dirilis SURYA.CO.ID.

Bunda Puspa adalah upaya peningkatan kualitas keluarga melalui pemberdayaan perempuan untuk mencapai

Bunda Puspa, Pilot Project Kebangkitan Ekonomi di Kabupaten Gresik

keluarga sejahtera dan kesetaraan gender serta terlaksananya pemenuhan hak anak.

Bunda Puspa merupakan visi dan misi Bupati dan Wakil Bupati Gresik terutama dalam perwujudan misi kedua dari 9 prioritas tematik atau Nawa Karsa yang menjadi nafas pembangunan menuju Gresik Baru yaitu Gresik Seger pengentasan kemiskinan inklusif didukung program partisipatif dan bersasaran.

“Inovasi inisiatif kami dalam menjabat Bupati dan Wakil Bupati program Bunda Puspa memperbaiki perekonomian, kekuatan ekonomi ini terlihat

dalam wajah bunda puspa. Konsep bunda puspa ini kita rancang dan desain untuk yang terbaik kepada masyarakat. Termasuk berkolaborasi dengan Fakultas ekonomi Universitas Airlangga (Unair),” tambahnya.

Ratusan anggota Bunda Puspa ini semuanya warga yang terdaftar di Data Terpadu Kesejahteraan Sosial (DTKS) Kemensos.

Nantinya, ratusan anggota yang mayoritas ibu-ibu ini, dibekali modal barang, pelatihan dan pendampingan untuk melakukan usaha di desanya.

“Bunda Puspa ini meliputi ibu-ibu di pelosok Desa di Kabupaten Gresik,”

ujar Bupati Gresik Fandi Akhmad Yani.

Dengan dimulainya program ini, bisa menjadi penguatan ekonomi tingkat mikro masyarakat desa.

Bahkan bisa menurunkan kemiskinan ekstrim. Mengingat program ini juga bagian dari variabel ekonomi yang tertera di SDGs (Sustainable Development Goals/Tujuan Pembangunan Berkelanjutan).

Ketua Dinas Keluarga Berencana, Pemberdayaan Perempuan, dan Anal (KBPPPA) drg Saifudin Ghazali menuturkan, program pemberdayaan ekonomi Bunda Puspa. Sudah diatur dalam regulasi Perbup no. 9 Tahun 2022 dan SK bupati nomor 63 tahun 2022 tentang pelaksanaan Bunda-Puspa.

Membentuk 16 kelas di masing-masing Kecamatan. Setiap kelas ada 30 orang. Semuanya ada 480 orang. (*/har) ■

Usai Diunjuk Rasa di ATR/BPN Gresik, Muncul Dokumen Ganda Kepemilikan Tanah di KEK JIPE

Kantor Kementerian Agraria dan Tata Ruang/Badan Pertanahan Nasional (ATR/BPN) Kabupaten Gresik mengundang para pihak untuk mencari penyelesaian kasus tanah di Kawasan Ekonomi Nasional (KEK) Java Integrated Industrial and Port Estate (JIPE) Kecamatan Manyar, Rabu (26/10/2022).

Seperti yang dirilis, SURYA.CO.ID, Abdullah, kuasa hukum pemohon sertifikat tanah di Kantor Kementerian ATR/BPN Gresik mengatakan, mediasi digelar bersama semua pihak. Mulai



Unjuk rasa di halaman Kantor Kementerian ATR/BPN Kabupaten Gresik, Kamis (20/10/2022) lalu. (surya)

Kepala Desa Manyarejo, Camat, PT Berkah Kawasan Manyar Sejahtera (PT BKMS), Polres Gresik, perwakilan pengurus sertifikat tanah dan ATR/BPN Gresik. Rapat bersama tersebut dipimpin langsung oleh Kepala ATR/BPN Gresik, Asep Heri.

Menurut Abdullah, dari mediasi tersebut muncul kepemilikan dokumen

ganda antara pemohon sertifikat dari petani tambak dan PT BKMS pengelola KEK JIPE. Namun kepemilikan dokumen ganda tersebut sudah diputuskan oleh Mahkamah Agung.

“Dari rapat bersama tadi, semuanya menerima dari dokumen yang diajukan oleh kami (pemohon sertifikat tanah di KEK JIPE, red). Sebab kita tidak

ingin mundur lagi. Sudah ada putusan MA bahwa tanah dari petani ini sudah sah,” kata Abdullah dengan didampingi Sholeh, tim hukum petani tambak yang tanahnya di KEK JIPE.

Lebih lanjut Abdullah menambahkan, ATR/BPN akan memberikan penyelesaian sesuai dokumen yang ada. “Saat ini hanya salah paham. BPN akan memberikan solusi sesuai dokumen yang ada,” jelasnya.

Sementara Sholeh mengatakan, mediasi ini digelar setelah unjuk rasa dari aliansi Gerakan pemuda nusantara. “Setelah unjuk rasa kemarin, ada perubahan pelayanan,” kata Sholeh.

Diketahui, unjuk rasa terjadi di Kantor Kementerian ATR/BPN Gresik, Jalan Raya Permata dari aliansi Gerakan pemuda nusantara, Kamis (20/10/2022). Massa meminta pegawai ATR/BPN Gresik tidak menjadi oknum sarang mafia tanah. (*har)■

Pelindo Daya Sejahtera Berikan Edukasi Kesehatan

PT Pelindo Daya Sejahtera (PDS) mengadakan kegiatan edukasi Perilaku Hidup Bersih dan Sehat (PHBS) kepada para Siswa di SD Al- Istiqomah Surabaya Perak Barat, Kec. Pabean Cantikan, Kota Surabaya (26/10/2022). Sosialisasi PHBS ini bertujuan untuk memberikan wawasan tentang pentingnya menjaga kebersihan dan kesehatan sejak dini kepada para siswa, sekaligus melaksanakan program tanggung jawab sosial dan lingkungan (TJSL) di bidang Kesehatan.

Sosialisasi dibuka dengan mengajarkan nyanyian cuci tangan yang disertai dengan gerakan mencuci tangan yang benar kepada para siswa. Setelah para siswa mampu mengingat gerakan cuci tangan melalui lagu, selanjutnya siswa diajak untuk melakukan praktek cuci tangan dan sikat gigi yang baik dan benar. Sosialisasi ini diikuti oleh 75 orang siswa yang menyambut dengan antusias.

Praktek cuci tangan dan gosok gigi dipandu oleh para dokter gigi, Inisiatif Zakat Indonesia (IZI), karyawan PDS, dan Suroso Wahyu Prihartono, Direktur Utama PT Pelindo Daya Sejahtera. Untuk menunjang kelancaran sosialisasi PHBS, PDS juga menyediakan paket alat mandi dan kebersihan bagi seluruh peserta.

SD Al-Istiqomah dipilih sebagai sasaran program TJSL PDS karena terletak di pemukiman padat penduduk. Dengan tingginya jumlah penduduk, jarak antar rumah penduduk semakin sempit dan produksi sampah rumah tangga semakin tinggi. Kondisi ini seringkali tidak diimbangi dengan manajemen sampah dan kebersihan yang baik, sehingga masyarakat di wilayah ini rentan terkena penyakit.

“Kami memilih untuk melakukan sosialisasi PHBS kepada anak-anak usia sekolah sebagai bentuk tindakan preventif. Di lingkungan ini, para orang tua murid umumnya bekerja sebagai pedagang asongan dan buruh kasar. Dengan waktu mereka tersita di luar rumah dan minimnya pemahaman terhadap kebersihan, maka anak-anak menjadi rentan terkena penyakit. Mau tidak mau, anak harus belajar menjaga kebersihannya sendiri.” ujar Suroso.

Setelah merebaknya virus COVID-19, gerakan cuci tangan menjadi tindakan preventif yang signifikan. Tidak hanya mencegah wabah COVID-19, budaya cuci tangan dan gosok gigi secara tepat tergolong investasi kesehatan yang murah



dan berdampak besar pada lingkungan. Dengan tangan yang bersih, makanan yang masuk tidak tercampur kuman dan bakteri. Kesehatan gigi yang baik juga berdampak besar dalam proses pencernaan dan penyerapan gizi oleh anak.

“Kami harap para siswa dapat menerapkan budaya cuci tangan dan gosok gigi yang benar, agar tetap sehat dan terhindar dari penyakit,” ujar Suroso, “Kalau tidak sehat, ya tidak bisa sekolah. Kalau tidak masuk sekolah, nanti bisa ketinggalan pelajaran. Jadi peningkatan mutu pendidikan juga sangat dipengaruhi oleh kesehatan masyarakat,” pungkas Suroso. (gus) ■



Gatot Suprijono Korwil ABUPI Jatim Mendukung **Pembangunan** **Sektor Maritim**

Pengurus Pusat Asosiasi Badan Usaha Pelabuhan Indonesia (ABUPI) resmi mengangkat dan mengukuhkan Gatot Suprijono sebagai Ketua ABUPI koordinator wilayah (Korwil) Jawa Timur (Jatim) periode 2022-2027.



Ketua Umum ABUPI, Aulia Febrial Fatwa mengukuhkan Gatot Suprijono sebagai Ketua ABUPI Korwil Jatim

A cara pengangkatan tersebut dilakukan oleh Ketua Umum ABUPI, Aulia Febrial Fatwa, bertempat di Jakarta, Selasa (18/10/2022), ditandai dengan penyerahan surat keputusan bernomor 015/KPTS/PP/IX/2022 yang ditandatangani Aulia Febrial Fatwa dan Liana Trisnawati (Sekjen ABUPI).

Gatot Suprijono saat ini menjabat sebagai Dirut BUP Delta Artha Bahari Nusantara (DABN) yang berkantor di Gresik, Jawa Timur.

Sebagai Ketua ABUPI Koordinator Wilayah Jawa Timur, Gatot diminta segera membentuk pengurus, sekretaris Wilayah, Wakil Ketua dan seksi-seksi sesuai dengan Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga.

Pada kesempatan itu, Gatot mengaku siap mengemban amanah yang diberikan tersebut. "Mohon doanya, semoga kepercayaan ini bisa saya jalankan dengan baik," ujarnya.

Seperti yang disampaikan Gatot ke Redaksi Trans & Log NEWS - setelah dikukuhnya sebagai Korwil ABUPI Jatim, segera melakukan koordinasi serta konsolidasi untuk menyamakan persepsi anggota BUP di Jawa Timur sesuai dengan visi dan misi ABUPI.

Selain itu, dengan arahan Menteri Perhubungan Budi Karya

Sumadi belum lama ini, yang menyampaikan agar mendorong partisipasi sektor swasta untuk berinvestasi di bidang Kepelabuhanan dengan membentuk Badan Usaha Pelabuhan (BUP). Dengan membentuk BUP, akan semakin meningkatkan tata kelola kepelabuhanan sehingga pelayanan yang diberikan akan semakin optimal.

Gatot mengakui, saat ini di Jatim memiliki

banyak terminal untuk kepentingan sendiri (TUKS) atau terminal khusus (tersus), yang hanya digunakan secara eksklusif. Ke depan, kita akan mengupayakan sudah banyak TUKS dan tersus yang menjadi BUP.

Dengan semakin banyaknya pelabuhan TUKS dan tersus yang menjadi BUP, maka pelabuhan tersebut dapat digunakan untuk kepentingan umum dan akan semakin mudah dikontrol karena teregistrasi dengan baik.

Dikatakan Gatot, pemerintah telah memberikan hak konsesi yang panjang hingga 30 tahun dan memastikan kemudahan proses perizinan TUKS atau tersus sampai menjadi BUP.

"Kalau TUKS dan tersus tidak bisa digunakan untuk orang lain. Kalau itu dilakukan, maka secara hukum itu salah. Kita ingin pelabuhan dikelola secara profesional dan kami akan memberikan kemudahan mengurus izin BUP," ujar Gatot, seperti yang disampaikan Menhub dalam seminar "Implementasi Tata Kelola Kepelabuhanan Menuju Indonesia Emas 2045, belum lama ini.

Pelabuhan, kata Gatot - yang saat ini dipercaya Pemprov Jatim untuk mengelola BUP PT DABN Pelabuhan Probolinggo, sebagai infrastruktur transportasi laut mempunyai peran sangat penting dan strategis untuk pertumbuhan industri dan perdagangan serta merupakan segmen usaha yang dapat memberikan kontribusi bagi perekonomian dan pembangunan nasional karena merupakan bagian dari mata rantai dari sistem transportasi maupun logistik.

Oleh karena itu, jelasnya, dibutuhkan tata kelola kepelabuhanan yang dilakukan secara efektif, efisien, dan profesional.

ABUPI sebagai mitra pemerintah akan selalu mendukung program pemerintah dalam mewujudkan visi Indonesia 2045. Sebagai badan usaha yang mengedepankan kerjasama antara Badan Usaha Pelabuhan (BUP), Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) dan Terminal Khusus (TerSus) dalam mendukung pembangunan sektor maritim di Indonesia.

Sesuai dengan Misi ABUPI, menghimpun, membina dan mengembangkan usaha para anggotanya untuk dapat lebih berperan serta di dalam meningkatkan pembangunan perekonomian nasional.

Selain mengangkat Gatot, ABUPI juga mengangkat dan mengukuhkan Capt. Aep Dedi sebagai Koordinator Wilayah ABUPI Banten. (gus) ■



Ketua Umum ABUPI, Aulia Febrial Fatwa tanda tangani Surat Keputusan Pengukuhan Korwil Jatim dan Korwil Banten