No. 5 April 2017

INSA NEWS

PUBLISH BY INDONESIAN NATIONAL SHIPOWNERS' ASSOCIATION

FOKUS PADA KONEKTIVITAS LOGISTIK

SUBSIDI PELAYARAN PERLU DIPERTIMBANGKAN

FASA CUMA AKUI CARMELITA HARTOTO

PERUSAHAAN PELAYARAN NUSANTARA
PT TANTO INTIM LINE

Reliable
Transportation
Solution

Head Office
SURABAYA
Jl. Indrapura 29 - 33, Surabaya
Phone: (031) 353 3392 (Hunting)

JAKARTA
Jl. Yos Sudarso 36, Jakarta Utara
Phone: (021) 8067 8000 (Hunting)

www.tantonet.com

PT. AQUARIA SHIPPING
OFFSHORE & MARINE SERVICES

YOUR PARTNER FOR SAFETY
AND SUPPORT AT SEA

PT. Aquaria Shipping is an experienced and reliable Indonesian Domestic Shipping Company providing offshore and marine support services

: Beltway Office Park Building
6th Floor Suite 604
Jl. TB Simatupang No. 41
Jakarta Selatan 12550
: 021- 7811781
: marketing@aquariashipping.co.id

Carmelita Hartoto

Ketua Umum DPP INSA

MASIH PERLU KERJA KERAS

Maksud baik dari suatu tujuan akan bergeser dan tidak sampai sasaran, ketika proses produk kebijaksanaan tersebut tidak dibuat secara pas dan akurat.

Oleh sebab itu pada kwartal pertama tahun 2017, para pengusaha nasional termasuk bisnis angkutan laut banyak mengeluhkan adanya kebijakan-kebijakan pemerintah di sektor ini yang kurang menyentuh pada persoalan-persoalan yang sekarang.

INSA dan masyarakat Maritim tetap konsen dengan konsep angkutan laut nasional kita. Meskipun arahnya masih abu-abu. Dulu ada Pendulum Nusantara, Sislognas, Lalu pembangunan *Hub* dan *Spoke,* Penentuan pelabuhan *hub* yang berubah-ubah. Terkesan bahwa perencanaan tidak diiringi dengan suatu kajian yang komprehensif.

Sebagai contoh menjadikan Jakarta sebagai *Transhipment port* tidak saja menjadi impian Pemerintah tetapi juga menjadi impian kita semua. Pengertian *Transhipment* disini adalah dalam arti kata seluruh muatan *export import* kita tidak melalui Singapore, dan bukan menjadi *transhipment port* bagi Negara-negara lain.

Kalau menjadikan Jakarta sebagai *Transhipment* Negara-negara lain agaknya masih sulit. Karena secara geografis Singapore sangat strategis berada ditengah-tengah negara ASEAN. Sehingga pasti akan lebih kompetitif.

Tapi kalau *Transhipment* disini adalah seluruh muatan *export import* langsung dari Jakarta, masih bisa dimungkinkan. Tapi tidak seluruh muatan, melainkan muatan yang mencapai jumlah tertentu ke satu tujuan tertentu.

Misalnya ke Europa, Jepang atau China. Tetapi kalau hanya satu, dua container untuk tujuan Afrika, mau tidak mau harus melalui Singapore yang sudah *establish* dilalui oleh *Main Liner Operator* dengan berbagai tujuan.

Bukan hal yang mustahil *Direct export* sudah sering dilakukan untuk tujuan China, Korea dan Jepang. Tapi kalau sebagai *Transhipment Port* bagi Negara-negara ASEAN yang lain, nampaknya akan mustahil dilakukan. Kecuali membangun pelabuhan *transhipment Port* di selat Malaka, seperti yang dilakukan Malaysia. Untuk itu harus ada keterikatan dengan *Main Liner Operator.*

Oleh karena itu pemerintah diharapkan bisa bersikap terbuka untuk mendengarkan masalah-masalah yang dihadapi seperti halnya persoalan subsidi BBM kepada pelayaran dan penghapusan PPN. Masalah itu penting buat masyarakat pelayaran untuk bisa diselesaikan secara *win-win solution.*

Pelayaran nasional selama ini tidak akan menuntut banyak kepada pemerintah, meskipun nasibnya belum bisa pulih sebagaimana perusahaan pelayaran pada umumnya.

Kita harus bekerja keras lagi dalam tahun 2017 ini, masih banyak persoalan-persoalan yang harus dirampungkan DPP INSA sebagai mitra kerja pemerintah dan akan memberikan dukungan dan kontribusinya, semoga.

Pimpinan Umum:
CARMELITA HARTOTO

Wakil Pimpinan umum/ Penanggung Jawab :
BUDHI HALIM

Pimpinan Redaksi :
DARMANSYAH

Pimpinan Perusahaan :
NOVA MUGIANTO

Redaktur :
CAPT. ZAENAL ARIFIN
HENDRAWAN
HILMAN
FAJAR

Diterbitkan oleh:
(Indonesian Nasional Shipowners Association)
Jl. Tanah Abang III No. 10 Jakarta

6 FOKUS PADA KONEKTIVITAS LOGISTIK

Kebijakan Tol Laut yang sudah mulai direalisasikan Pemerintah ternyata dalam pelaksanaan di lapangan masih perlu dimaksimalkan, dengan demikian lalu lintas barang antara pulau bisa berlangsung dengan lancar yang ujungnya disparitas harga barang-barang di setiap daerah tidak terlalu jauh.

10 SUBSIDI PELAYARAN PERLU DIPERTIMBANGKAN

Pemerintah (Kemenhub) seyogyanya meniadakan kebijakan subsidi BBM kepada kapal niaga dan termasuk semua jenis pelayaran penumpang dan Ro-Ro agar terjadi keadilan dalam persaingan, serta faktor biaya yang sama.

12 CARMELITA BEST WOMAN'S OBSESSION 2017

Penghargaan kepada Direktur Utama PT Andhika Lines Carmelita Hartoto menyabet Award sebagai Best Women's Obsession Award 2017 yang dihelat oleh Obsession Media Group (OMG), di kalangan para pengusaha tidak terlalu mengejutkan karena kiprahnya di dunia bisnis dan organisasi.

18 PELINDO KE *SHIPPING LINE* DIKUATIRKAN

PT Jasa Armada Indonesia (JAI), anak usaha BUMN Pelindo II kedepan diharapkan juga mampu marambah ke usaha shipping line, terutama sector Oil & Gas.

21 *DO ONLINE* DIPERKENALKAN KE PELAYARAN

Sebanyak 19 pelayaran, lima bank, dan sejumlah asosiasi maupun institusi di pelabuhan Tanjung Priok, pada Selasa (21/3) lalu, melakukan koordinasi terkait rencana penerapan *DO Online* antara perusahaan pelayaran dengan perbankan, bertempat di Kantor OP Tanjung Priok.

24 THE DIRECTION OF PORT MANAGEMENT NEEDS TO BE CLARIFIED

Talking about the issue in sector of sea transportation and porting will never end, because in those two sectors, in this country is very complicated. The change of regulation in each ruling government in general has different taste.

Pengurus INSA saat berbincang dengan Walikota Makassar Moh Ramdhan Pomanto (dua dari kanan)/foto:ant

PROGRAM TOL LAUT

FOKUS PADA KONEKTIVITAS LOGISTIK

Kebijakan Tol Laut yang sudah mulai direalisasikan Pemerintah ternyata dalam pelaksanaan di lapangan masih perlu dimaksimalkan, dengan demikian lalu lintas barang antara pulau bisa berlangsung dengan lancar yang ujungnya disparitas harga barang-barang di setiap daerah tidak teralalu jauh. Hal itu Pemerintah juga masih perlu penyempurnaan melalui kebijakan perdagangan dan industri yang harus disiapkan.

Pemerintah melalui Menteri Perhubungan **Budi Karya Sumadi** juga mendorong agar konektivitas dan distribusi logistik menjadi salah satu fokus yang dikerjakan melalui program tol laut.

"Namun tol laut tujuan utamanya tidak hanya bagaimana mendistribusikan barang ke wilayah Indonesia Timur saja, tapi dari Timur juga menghasilkan barang yang dapat diangkut ke Barat," katanya.

Menhub juga menjelaskan bagaimana upaya Pemerintah (Kementerian Perhubungan) dalam mengatasi disparitas harga antara wilayah Indonesia Barat dan Indonesia Timur.

Program Tol Laut yang dijalankan Pemerintah, diharapkan dapat memberikan kemakmuran baru khususnya bagi Indonesia bagian Timur. "Kita tahu banyak usaha di daerah Indonesia Timur, seperti di puncak Jaya Wijaya. Kita harap agar probabilitas saudara-saudara kita di timur itu bangkit. Banyak kapal dari Jakarta ke Maluku tapi kembalinya kosong. Artinya, kita harus melakukan inisiasi-inisiasi tertentu. Kalau kita bikin perkebunan atau peternakan sapi yang besar, maka kita akan mendapatkan barang-barang dari timur ke barat," ungkapnya.

Menhub juga menceritakan, setelah diterapkan tol laut, ternyata banyak sekali hal-hal yang belum kita lakukan, ditemukan. "Bisa dibayangkan di sana (Indonesia Timur) ada satu kota yang cuma sebulan sekali disinggahi oleh kapal, sehingga tol laut memberikan darah baru bagi kota-kota tersebut," ujarnya.

Menhub Budi Karya juga menjelaskan kondisi sebenarnya di laut yang sangat berbeda dengan apa yang ditampilkan di Televisi. Kapal-kapal yang berada di sana sudah tua dan para pelautnya juga kurang terampil.

"Kita bisa melihat bagaimana suatu nestapa terjadi di sana (laut), karena kapal sudah berumur 15 tahun dan pelaut-pelautnya pun tidak tahu bagaimana cara mengoperasikannya. Oleh karenanya, kami (Kementerian Perhubungan) memberikan 100 kapal secara gratis dan mendidik kurang lebih 48.335 pelaut," lanjut Menhub.

Makanya pada kesempatan itu, Menhub juga meminta kepada ikatan alumni universitas yang tergabung dalam Himpuni untuk dapat bekerja sama dalam mensukseskan program Kementerian Perhubungan.

"Kami meminta ikatan alumni universitas-universitas untuk bekerjasama membuat Diklat Vokasi bagi 48.335 pelaut dan meminta universitas membangun pelayaran rakyat. Bisa dibayangkan saat ini industri kapal-kapal phinisi sudah turun. Dengan kita bangun sekarang 100, tahun berikutnya 200, kemudian 300. Kapal-kapal indah yang kita lihat di Televisi itu memang *real* (nyata) ada di laut," katanya.

Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi saat mengunjungi salah satu pelabuhan.

Disparitas Harga Tidak Berbeda

Sementara itu Ketua Umum DPP INSA **Carmelita Hartoto** mengatakan, dengan tol laut diharapkan disparitas harga bisa diatasi meski belum sepenuhnya berhasil, pertanyaannya apakah tol laut itu semata hanya kepentingan hanya disparitas harga maka menjadi PR kita bersama.

"Kalau menyimak yang disampaikan Pemerintah (Kemenhub) tol laut adalah konektifitas logistik yang efektif berupa adanya kapal yang melayari secara rutin dan berjadwal dari barat sampai ke timur," ujarnya.

Carmelita menambahkan, adanya program tol laut diharapkan harga barang bisa turun untuk daerah terpencil, hanya memang penurunannya belum sesuai harapan semua pihak.

Seperti diketahui, Pemerintahan melalui program 'Tol Laut' berharap agar disparitas harga barang antara pulau Jawa, pulau Sumatera, Kalimantan, Sulawesi, dan Indonesia Timur tidak ada beda. Karena itu, pemerintah melalui Kemenhub, terus melakukan berbagai strategi supaya keinginan itu terwujud. Salah satu cara yang ditempuh yakni dengan memberikan subsisi terhadap kapal-kapal yang melayari rute-rute tol laut tersebut.

Banyak, sarana prasarana (pelabuhan) penunjang konsep pemerintah itu dibangun, tetapi sampai saat ini apa yang menjadi harapan pemerintah dan kalangan masyarakat belum terealisasi. Sebab, kenyataannya, harga barang di pelosok Indonesia Timur masih saja mahal. Padahal ratusan miliar rupiah sudah digelontorkan pemerintah melalui subsidi BBM untuk kapal-kapal rute tol laut, termasuk kapal penumpang maupun Ro-Ro.

Tentu saja, hal ini mengundang kekhawatiran semua kalangan, sebab jangan sampai subsidi yang diniatkan baik, justru dimanfaatkan para pedagang. Artinya subsidi yang diberikan pemerintah kepada alat angkutnya (kapal) tidak mengenai sasaran, sebaliknya terkesan para pedaganglah yang menikmati subsidi itu, karena harga barang tak juga berubah.

Subsidi BBM

Wakil Ketua Umum Asosiasi Logistik Indonesia (ALI) **Mahendra Rianto** mengatakan, bahwa sekitar 91% pengiriman barang antar pulau dilakukan

melalui jalur darat. Hal itu menyebabkan tingginya biaya logistik di Indonesia. Mahendra pun menyarankan agar pemerintah mengarahkan pengiriman barang dialihkan melalui jalur laut.

"Sebenarnya problem yang dihadapi, bukan karena barang diangkut lewat darat atau laut. Namun, sudahkah tepat subsidi BBM yang diberikan oleh pemerintah itu. Di dalam Undang-undang pelayaran, disebutkan bahwa kapal berbendera Indonesia, diawaki oleh Indonesia, dan berlayar di wilayah RI semuanya dapat subsid." Ujarnya.

Mahendra menambahkan, dengan begitu kenapa subsidi BBM itu tidak juga diberikan kepada semua angkutan laut tanpa membedakan kapal penumpang, Ro-Ro maupun kapal niaga. Yang perlu bagaimana pengawasannya, dan pola subsidinya yang diatur. Jangan birokratis dan bertele-tele. Sebab, sekarang ini harga antara BBM subsidi dan non subsidi (keekonomian) tidak terpaut jauh.

Beragam sindiran dan pertanyaan sering muncul, apakah jika Pelni tak diberikan PSO dan subsidi BBM masih mampu bertahan hingga sekarang. Dan apakah swasta yang bermain di kapal Ro-Ro, kalau tak juga diberikan subsidi dapat hidup dampai saat ini. Hal ini menjadi 'PR' pemerintah. Bahwa pemerintah sudah memberi proteksi lewat *cabotage,* itu sudah tepat, tinggal bagaimana sekarang pemerintah kembali mendorong agar logistik murah bisa terwujud.

"Sekarang ini ada kesan bahwa kapal-kapal yang melayari ke Indonesia Timur 'ogah-ogahan', itu karena perhitungan bisnis, muatan baliknya selalu kosong," ungkapnya.

Kenapa pemerintah (Kemenhub) tidak berpikir dan mengusulkan subsidi BBM kepada kementerian ESDM, dalam rangka menjaga persaingan transportasi laut khususnya angkutan barang dan mendukung perekonomian masyarakat terluar, terutama di wilayah Indonesia Timur.

Kemungkinan dengan subsidi BBM yang juga diberikan kepada semua kapal laut yang melayari rute-rute Indonesia Timut atau pelosok tanah air, pemerintah tak perlu repot dengan program tol laut atau perintis. Sebab, besar kemungkinan swasta akan berpikir untuk masuk ke daerah-daerah terluar tersebut. Sehingga kesenjangan diantara usaha pelayaran nasional tak ada lagi. Harapan disparitas barang pun kemungkinan dapat tercapai.

Sesuai Peraturan Presiden No. 191 Tahun 2004, dimana penetapan alokasi volume jenis BBM tertentu (JBT, BBM bersubsidi) untuk sarana transportasi laut berupa kapal berbendera Indonesia dengan trayek dalam negeri berupa angkutan umum penumpang ditetapkan oleh Badan Pengatur. Dan selanjutnya penetapan alokasi didasarkan kepada usulan dari Ditjen Hubla.

Berarti Direktorat Perhubungan Laut mempunyai peran penting dalam mengusulkan mengenai subsidi BBM terhadap kapal-kapal laut, apakah itu kapal penumpang, Ro-Ro dan kapal niaga.

Berdasarkan APBN 2017, alokasi subsidi dianggarkan sebesar Rp 160 triliun. Subsidi itu terdiri dari subsidi energi Rp 77,3 triliun dan subsidi non energi sebesar Rp 82,7 triliun. Subsidi energi terdiri dari subsidi jenis BBM tertentu dan LPG tabung 3 Kg sebesar Rp 32,3 triliun dan subsidi listrik sebesar Rp 44,9 triliun.

Pertanyaannya, mungkinkah pada era keterpurukan perekonomian ini yang juga berefek kepada pelayaran nasional ini, pemerintah (Kemenhub) berniat untuk mengusulkan supaya semua pelayaran yang melayari rute Indonesia Timur dan pelosok negeri ini juga diberikan subsidi BBM sebagaimana kapal-kapal jenis penumpang dan Ro-Ro. ●

Capt Zaenal A Hasibuan

Pembangunan kapal kapal seluruhnya menggunakan dana APBN 2015-2017 dengan perincian kapal perintis dan kapal induk perambuan adalah 25 unit tipe 2000 GT dengan nilai kontrak sebesar Rp 1,84 triliun dengan waktu pelaksanaan pembangunan 2 tahun, 20 unit kapal tipe 1200 GT Rp 1,079 triliun, lima unit kapal tipe 750 DWT Rp 160,29 miliar, serta tiga unit kapal induk perambuan Rp 369,68 miliar. Total dana APBN yang dipergunakan untuk pembangunan kapal kapal tersebut adalah sekitar Rp. 3,5 triliyun untuk 53 unit kapal dengan rata rata harga per kapal sebesar Rp. 66 milyar.

Seperti yang diungkapkan oleh **Capt Zaenal A Hasibuan** yang berprofesi sebagai konsultan pelayaran, Sekjend FORKAMI dan pelaku industri perkapalan bahwa *pattern Ship follows the trade and ports grow after the ship* adalah sesuatu yang baku dan bukan dikarang-karang di masa kini.

Selanjutnya pemerintah juga membangun beberapa pelabuhan dalam rangka program To laut di daerah-daerah yang secara keseluruhan dibiayai oleh APBN dengan biaya sekitar Rp. 40 Triliun. Nilai keseluruhan untuk pembangunan kapal, pelabuhan dan subsidi untuk perusahaan pengangkutnya dalam menjalankan program tersebut berkisar di angka Rp. 420 triliun.

Dalam salah satu diskusi publik di Jakarta, Men-

Masih Belum Seimbang Angkutan Timur dan Barat

teri Perhubungan **Budi Karya Sumadi** mengatakan, masih ada banyak hal yang harus diperhatikan oleh pemerintah guna mengefektifkan program ini. Salah satunya adalah tingkat okupansi pelayaran yang ada selama ini.

"Setelah kita lihat secara detail, banyak yang harus kita lakukan. Okupansi yang membawa barang-barang itu masih minim. Belum ada pedagang yang membawa barang dari timur ke barat," katanya.

Enam Trayek Pelayaran

Seperti diketahui, saat ini pemerintah telah memiliki enam trayek pelayaran yang seluruhnya dioperasikan oleh PT Pelni dengan dana berasal dari subsidi pemerintah. Rencananya, pemerintah akan menambah tiga trayek lagi pada tahun 2017 mendatang.

Dari zaman dahulu kapal mempunyai alasan yang sangat fundamental untuk pergi kesuatu daerah, yaitu mengantar barang dan pulang membawa barang. Apabila kapal pergi membawa barang dan pulangnya kosong maka bisa dipastikan kemampuan kapal melayani trayek tersebut akan rentan. Berapa lama pemerintah sanggup memberikan subsidi kepada *carrier* untuk program ini?

Sewajarnya pemerintah harus meriset potensi komoditas dan penumpang setiap daerah, untuk itu dibutuhkan neraca komoditas baik yang dibutuhkan maupun yang diproduksi setiap daerah.

Dengan neraca komoditas, maka barang-barang menjadi mudah dipertukarkan antar daerah.Tanpa itu, kita tidak yakin tol laut ini akan menguntungkan secara ekonomi. Termasuk untuk mengembalikan investasi yang nilainya triliun rupiah itu.

Memang benar dikatakan bahwa disparitas harga bisa ditekan karena adanya Tol Laut, tetapi biaya yang dikeluarkan untuk itu pun tidak main-main jumlahnya dan subsidi tersebut diberikan kepada BUMN.

> "Setelah kita lihat secara detail, banyak yang harus kita lakukan. Okupansi yang membawa barang-barang itu masih minim. Belum ada pedagang yang membawa barang dari timur ke barat"
>
> **Capt ZAENAL A HASIBUAN**
> Konsultan Pelayaran dan Pelaku Industri Perkapalan

Apabila pemikiran bahwa muatan kapal adalah hal yang primer, kapal yang sekunder dan pelabuhan adalah hal tertier. Dana triliunan rupiah tersebut mungkin akan lebih baik diberikan kepada daerah-daerah tertinggal untuk menggenjot produk lokal berupa hasil hutan, pertanian, peternakan ataupun mineral.

Dengan adanya produk dan industri yang dihasilkan dari suatu pulau yang sebelumnya tertinggal, maka akan mengundang kapal untuk datang secara sendirinya dengan tentunya membawa kebutuhan orang yang tinggal di pulau dan juga kebutuhan pembangunan infrastruktur pulau itu.

Banyaknya muatan di pulau-pulau yang berbeda akan memicu bangkitnya industri pelayaran walaupun tanpa di subsidi. Bisnis akan tumbuh secara natural dan kuat menahan kerasnya persaingan di dunia maritim. Di Pulau Jawa dan Sumatra masalah Primer (muatan) dan Sekunder (kapal) sudah relatif terpenuhi, sehingga pembangunan pelabuhan menjadi sasaran yang baik.Tetapi untuk Indonesia bagian timur sebaiknya pemerintah membenahi faktor Primernya dahulu (faktor muatan kapal) sedangkan untuk yang sekunder dan tertiernya bisa dijalankan oleh swasta.

Adapun jika ingin memberikan subsidi kepada industri pelayaran sebaiknya dilakukan dengan memberikan kemudahan bunga pinjaman lunak kepada industri pelayaran dan kebijakan *tax* serta fiskal yang berpihak kepada industri itu.

Masalah pembangunan pelabuhan pun sebenarnya sudah ada dalam Undang-Undang Pelayaran No.17 tahun 2008 yang memberikan kebebasan kepada swasta dalam bentuk izin BUP (Badan Usaha Pelabuhan) dengan ketentuan-ketentuan yang mengikat di dalamnya. Pengusaha kapal pun sudah pandai mensiasati bagaimana caranya membuat kapal yang cocok untuk pergi ke pelabuhan yang masih memiliki fasilitas seadanya.

Semoga saja pembangunan industri di pulau-pulau yang tertinggal cepat dilakukan agar kapal-kapal yang pergi ke sana bisa membawa pulang muatan untuk menghidupi usahanya.

Dan semoga kebijakan pemerintah yang sudah dijalankan didukung oleh semua pihak, tidak saja Kementerian Perhubungan tetapi juga Kementerian yang terkait untuk segera memajukan bumi pertiwi dari Sabang sampai Marauke. ●

SUBSIDI PELAYARAN PERLU DIPERTIMBANGKAN

Pemerintah (Kemenhub) seyogyanya meniadakan kebijakan subsidi BBM kepada kapal niaga dan termasuk semua jenis pelayaran penumpang dan Ro-Ro agar terjadi keadilan dalam persaingan, serta faktor biaya yang sama.

Sebab, selama ini kapal-kapal niaga swasta, terutama anggota INSA tak pernah ada lagi diberikan subsidi. Namun, pelayaran swasta juga minta supaya pemerintah mempertimbangkan meniadakan PPN untuk bunker maupun pajak pertambahan (pajak daerah), karena *freight* kapal tidak kena PPN, dan di luar negeri pun tidak dikenai PPN. Dengan itu pelayaran nasional akan dapat bersaing dengan kapal-kapal asing. Demikian rangkuman pendapat yang diperoleh *INSA News* dari para pelaku bisnis pelayaran dan Kadin.

Namun, **H. Soenarto,** Dirut PT Gurita Lintas Samudera dan **Faty Khusumo,** Direktur PT Pelayaran Temas Line menyatakan, untuk meniadakan subsidi sudah pasti banyak pelayaran yang kontra, terutama mereka yang selama ini sudah menikmatinya. Tetapi, tidak ada salahnya jika pemerintah mencobanya menghilangkan subsidi tersebut.

Lagi pula, ungkap dia, mayoritas pelayaran anggota INSA sudah tak ada lagi yang memperoleh subsidi, kecuali kapal milik BUMN (Pelni) untuk penumpang dan barang, serta Ro-Ro.

"Tetapi untuk jenis Ro-Ro tidak semua kapal kepunyaan anggota INSA. Karena banyak yang di penyeberangan," ujar H. Seonarto yang juga penasehat DPP INSA .

Hal sama pun dikemukakan Faty Khusumo, kapal kita semua tidak dapat subsidi. Karena memang pelayaran tidak memerlukan subsidi. Sebab kapal termasuk alat dagang internasional. Selain pemantauan penggunaannya sulit dan mustahil, saya rasa juga tidak tidak perlu menambah beban pemerintah untuk itu.

"Kalau toh ada subsidi akan sangat sulit untuk dimonitor penggunaannya agar tidak disalahgunakan. Hanya perlu diperlakukan *fairness*. Kalau swasta tidak pakai subsidi, alangkah lebih baik kapal-kapal Pelni dan RoRo juga tidak disubsidi, agar adil persaingannya, dan faktor biayanya sama," ungkap Direktur PT Pelayaran Tempuran Emas Tbk.

Lebih indah lagi, tuturnya, kalau pajak PPN-nya dihapuslan. Keringanan pajak akan pelayaran sangat berguna. Di luar negeri begitu, dan berjalan baik, karena pelayaran termasuk industri yang menstimulasi *internasional trade*.

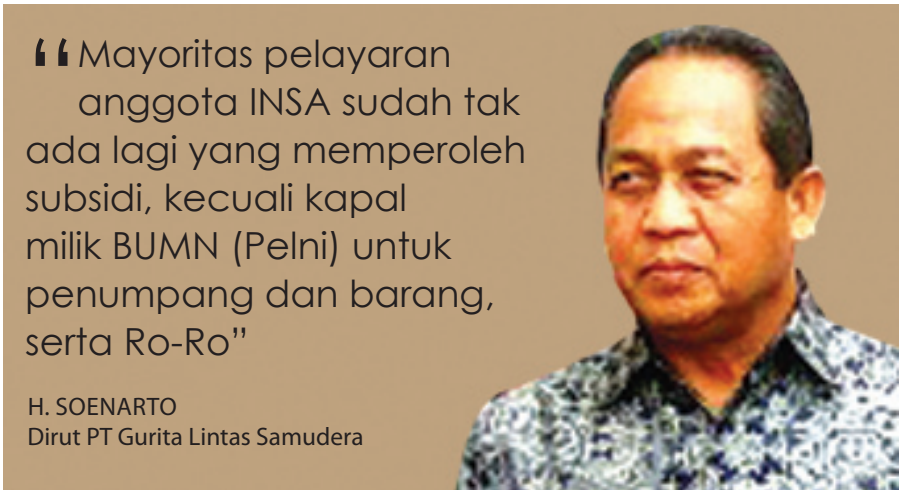
Faty menambahkan, di dalam negeri, beli minyak praktiknya boleh dengan PPN atau tidak dengan PPN tergantung pembeli. Jadi bisa kebayang, pengawasan juga sulit dan mustahil di Indonesia.

"Pandangan dari kedua pelaku bisnis pelayaran nasional ini, kemungkinan karena kesan adanya ketidak-adilan dari

pemerintah yang memberlakukan 'anak emas' kepada pelayaran BUMN, sebut saja Pelni," ujarnya.

Sedangkan menurut **Lukman Lajoni** (Dirut PT Pelayaran Surya Bintang Timur), pelayaran BUMN itu sudah mendapatkan PSO, masih lagi ditambah subsidi. Mestinya subsidi itu diperuntukkan bagi kapal-kapal penumpang, tetapi sekarang kapal-kapal Pelni sudah banyak yang dimodifikasi menjadi kapal barang, apakah masih perlu subsidi.

"Kalau pelayaran swasta harus bersaing dengan pelayaran BUMN yang serba diproteksi, akan tidak kuat," ujar Penasehat DPP INSA.



Sepakat

Sementara itu menurut Ketua Komite Tetap Percepatan Arus Barang Ekspor-Impor dan Antar Pulau Kadin Indonesia, **Anwar Satta** menyatakan sepakat jika pemerintah menghilangkan berbagai PPN untuk pelayaran, agar industri ini dapat bersaing dengan pelayaran luar negeri.

"Selain meniadakan PPN bunker dan pajak daerah, kami juga setuju kalau subsidi untuk pelayaran dihilangkan, terutama pelayaran BUMN, karena mereka kan sudah dapat PSO (*public service obligation*), ditambah lagi subsidi yang lain. Jangan menganak-emaskan lah pemerintah kepada BUMN saja," ujarnya

Anwar juga membenarkan, bahwa selama ini pelayaran nasional sudah tak lagi memperoleh subsidi, terutama BBM. Namun, dia juga tidak menampik jika harus tetap diberikan subsidi, itu karena untuk menjaga NKRI.

"Subsidi itu kalau memang untuk menjaga NKRI itu harus, tetapi jika sudah masuk pada ranah bisnis, sebaiknya subsidi itu ditiadakan, sehingga antara swasta dan pelayaran BUMN dapat bersaing secara sehat," ungkapnya.

Anwar sangat mengkritik keras terhadap salah satu BUMN pelayaran yang *double* mendapat subsidi. Padahal dengan subsidi-subsidi itu, harga barang toh tidak juga turun.

"Subsidi untuk rute tol laut itu bagus, tapi penggunaannya mesti tepat sasaran," ujarnya lagi.

Seperti diketahui bahwa ada wacana dari sejumlah tokoh pelayaran supaya pemerintah (Kemenhub) menghilangkan subsidi BBM terhadap semua jenis pelayaran penumpang dan Ro-Ro, disamakan seperti kebijakan kapal niaga, agar terjadi keadilan dalam persaingan, serta faktor biaya yang sama.

Sebab, selama ini kapal-kapal niaga swasta, terutama anggota INSA tak pernah ada lagi diberikan subsidi.

Selain itu, pelayaran swasta juga minta supaya pemerintah meniadakan PPN untuk bunker maupun pajak pertambahan (pajak daerah), karena *freight* kapal tidak kena PPN, dan di luar negeri pun tidak dikenai PPN. Dengan demikian pelayaran nasional akan dapat bersaing dengan kapal-kapal asing.

Baik, Soenarto, Faty Khusumo, Lukman Lajoni maupun Anwar Satta sekali lagi mengungkapkan bahwa pelayaran swasta tidak perlu ada subsidi. Namun, untuk keadilan, mestinya pemerintah juga meniadakan subsidi bagi kapal-kapal BUMN (Pelni) dan BUMN lainnya. Sehingga, persaingannya *fair*.

Jika hal itu dilakukan pemerintah, kemungkinan pemerintah tak perlu repot-repot menyiapkan rute-rute tol laut, karena sebenarnya selama ini, sudah banyak di rute-rute itu, kapal-kapal swasta sudah masuk.

Sangatlah bijaksana kalau pemerintah (Kemehub) memperhatikan kepriha-tinan para pebisnis pelayaran nasional tersebut, sebagai penggantinya, selain pemerintah meniadakan PPN-PPN tadi, juga tarif-tarif di pelabuhan diberikan keringanan bagi kapal-kapal yang melayari rute-rute wilayah Indonesia Timur maupun pelosok Nusantara.

Dengan demikian, cita-cita dan harapan pemerintah untuk *cost logistic* murah, serta disparitas harga barang diantara daerah-daerah di Indonesia tak ada lagi dapat terwujud. ●

CARMELITA BEST WOMAN'S OBSESSION 2017

Penghargaan kepada Direktur Utama PT Andhika Lines Carmelita Hartoto menyabet Award sebagai Best Women's Obsession Award 2017 yang dihelat oleh Obsession Media Group (OMG), di kalangan para pengusaha tidak terlalu mengejutkan karena kiprahnya di dunia bisnis dan organisasi.

Wanita yang satu ini dikenal sebagai sosok yang tidak diragukan lagi terhadap aktifitasnya. Kerja keras dan tekun merupakan falsafah hidupnya. Selain menekuni bisnis pelayaran, juga aktif diberbagai organisasi, antara lain sebagai Ketua Kadin Indonesia Bidang Perhubungan dan Ketua Umum DPP INSA.

Direktur Utama PT Andhika Lines Carmelita Hartoto masuk sebagai Best Women's Obsession Award 2017 bersama 4 wanita CEO lainnya yang dihelat oleh Obsession Media Group (OMG). Keempat CEO tersebut adalah Dian Siswarini (PT XL Axiata Tbk, Shinta Widjaja Kamdani (SIntesa Group), Bernadette Ruth Irawati Setiady (PT Kalbe Farma Tbk), dan Elin Waty (PT Sun Life Financial Indonesia).

Seperti diketahui, bahwa OMG merupakan Media yang punya pengaruh dan punya spesifikasi mengeksplorasi profile dan reputasi tokoh-tokoh nasional. Dari mulai pebisnis, menteri, politikus, semua diulas. Yang lebih penting lagi, *award* ini sudah rutin digelar sejak 2004 sampai sekarang.

Bagi Meme, panggilan familiar Carmelita Hartoto, bisnis pelayaran, pergudangan, dan bongkar muat, serta kehidupan di pelabuhan sudah bukan asing lagi. Dari sini pulalah wanita lulusan Webster University, AS; MBA Finance ini banyak belajar berbagai hal.

Pelabuhan, kata Carmelita menjadi tempat belajar untuk selalu menginjak bumi. Karena di pelabuhan pula, dia berkenalan dengan orang-orang dari beragam kalangan sosial. Mulai dari buruh hingga pejabat tinggi, Meme berteman.

Sebenarnya, mengelola bisnis pelayaran ini tak pernah dibayangkan sebelumnya. Berawal pada tahun 1994, Meme, telah merampungkan pendidikan pascasarjana bidang keuangan dan bekerja di sebuah perusahaan perdagangan di London, Inggris.

Lalu sewaktu pulang ke Jakarta untuk berlibur, Carmelita mendapati ayahnya terkena serangan jantung. "Ayah saya meninggal. Mendadak saya harus meneruskan posisinya di perusahaan karena saya anak paling tua dan *partner* ayah saya di perusahaan juga masih diwakili keluarga," ujarnya.

Dan dari sinilah Carmelita memulai kariernya di usaha pelayaran hingga sekarang. Selain kelima wanita berprestasi tadi, masih banyak pula yang memperoleh penghargaan berbagai kategori. Misalnya, Menteri Pariwisata Arief Yahya. Sang Menteri sukses menyabet *hattrick* gelar *Mens Obsession Award 2017* sebagai *Best Individual Achievers* dalam kategori Birokrat.

Di 2015 dan 2016, Menteri asal Banyuwangi itu juga mendapat penghargaan serupa di kategori yang sama. Belum tergeser selama tiga tahun berturut-turut. ●

FASA CUMA AKUI CARMELITA HARTOTO PIMPINAN INSA

Pertemuan DPP INSA dengan Federation of ASEAN Shipowners Association (FASA), di Kantor Sekretariat INSA, Jl. Tanah Abang 3 No. 10, Jakarta Pusat, Kamis (30/3/2017).

Federation of ASEAN shipowners's Associatons (FASA) mengakui Indonesian National Shipowners' Association (INSA) pimpinan Carmelita Hartoto. Hal ini ditegaskan dalam pertemuan delegasi FASA dengan pengurus DPP INSA di kantor DPP INSA Jl. Tanah Abang III, No.10, Jakarta Pusat.

FASA merupakan organisasi perusahaan pelayaran ASEAN yang beranggotakan Brunei Darussalam, Kamboja, Indonesia, Laos, Malaysia, Myanmar, Filipina, Singapore, Thailand, dan Vietnam.

Dalam pertemuan ini ditegaskan, INSA atau nama bahasa Indonesia Persatuan Pengusaha Pelayaran Nasional Indonesia pimpinan **Carmelita Hartoto** memiliki sejarah panjang sebagai anggota FASA. Sejak aktif sebagai anggota FASA, kantor sekratriat INSA selalu berlokasi di Jl. Tanah Abang III No 10, Jakarta Pusat.

Hingga saat ini, INSA juga telah beranggotakan 800 anggota yang terdiri dari perusahaan pelayaran nasional dengan didukung 37 DPC di seluruh Indonesia. Dalam kegiatannya, INSA juga aktif dalam mendorong perkembangan industri maritim nasional bersama pemerintah.

Carmelita Hartoto, Ketua Umum INSA periode 2015- 2019, dalam keterangan persnya mengatakan sangat mengapresiasi pengakuan FASA atas INSA kepemimpinannya. "Pengakuan tersebut menegaskan bahwa INSA di Indonesia hanya ada 1 (satu), yang berdiri sejak tahun 1967 dan berkantor di Jl. Tanah Abang III, No. 10, Gambir, Jakarta Pusat." ungkapnya.

Sehubungan dengan kasus hukum INSA yang sedang berjalan, Alfin Sulaiman, S.Hq.,M.H., dari kantor hukum Sulaiman & Herling Attorneys at Law selaku Kuasa Hukum DPP INSA, menerangkan, " ya benar saat ini ada dua kasus hukum yang sedang berjalan, pertama, kasus di Pengadilan Tata Usaha Negara Jakarta yang sudah diputus sebagaimana Putusan No. 66/G/2016/PTUN-JKT tertanggal 23 Agustus 2016 ("Putusan TUN 66") dimana DPP INSA menggugat Kemenkumham RI untuk membatalkan Surat Keputusan Perkumpulan INSA yang diajukan oleh Johnson W Sutjipto yang mana putusannya adalah, Dalam Penundaan – Memerintahkan Menkumham menunda pelaksanaan SK Perkumpulan INSA sampai putusan berkekuatan hukum tetap.

Dalam Pokok Perkara- Menyatakan batal SK Perkumpulan INSA yang diajukan oleh Johnson W Sutjipto dan Mewajibkan Menkumham RI untuk mencabut SK Perkumpulan INSA.

Atas Putusan TUN 66 tersebut juga telah diputus oleh Pengadilan Tinggi Tata Usaha Negara Jakarta sebagaimana Putusan No. 315/B/2016/PT.TUN.JKT tertanggal 19 Januari 2017, yang mana Putusannya adalah menguatkan Putusan TUN 66.

Pada saat ini Putusan TUN 66 tersebut sedang dalam proses kasasi, namun upaya kasasi tersebut tidak menghalangi pelaksaan penundaan pelaksanaan SK Perkumpulan INSA yang diajukan oleh Johnson. ●

Ketua Umum INSA Carmelita Hartoto di acara Deklarasi Truk Pelopor Keselamatan Dalam Berlalu Lintas yang dilaksanakan oleh Kemenhub, Aptrindo dan PT Jakarta International Container Terminal (JICT), pada 13 Maret 2017 di Jakarta.

DPP INSA yang diwakili oleh Reyzal D. Yusman (Depan kiri pertama) menghadiri seminar Direktorat Perkapalan dan Kepelautan Ditjen Hubla tentang Bimbingan Teknis Pengesahan Rancang Bangun, Garis Muat dan Stabilitas Kapal di Hotel Salak, Bogor, Kamis (23/3/2017)

Rapat DPP INSA bersama DPC INSA Banten membahas soal penyesuaian tarif di Pelabuhan Banten, pada 13 Maret 2017 di Kantor Sekretariat DPP INSA, Jl. Tanah Abang 3 No. 10, Jakarta Pusat.

DPP INSA menghadiri rapat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan di Jakarta, Rabu (29/3/2017).

Pertemuan INSA dengan Kepala Biro Humas Lemhanas RI Laksama TNI E. Estu Prabowo, SM, pada 14 Maret 2017 di Kantor Sekretariat DPP INSA, Jl. Tanah Abang 3 No. 10, Jakarta Pusat

Pertemuan DPP INSA dengan PT Djakarta Llyod, pada 14 Maret 2017, di Kantor Sekretariat DPP INSA, Jl. Tanah Abang 3 No. 10, Jakarta Pusat dilanjutkan dengan Pertukaran Cinderamata antara DPP INSA dan Djakarta Llyod yang diwakili oleh Sekretaris Umum INSA Budhi Halim (kiri) dan Dirut PT Djakarta Llyod Suyoto (kanan).

Ketua Umum INSA Carmelita Hartoto menghadiri acara makan siang bersama Presiden RI Jokowi dengan Presiden Republik Prancis Francois Hollande di Istana Merdeka, Jakarta, Rabu 29 Maret 2017.

Dewan Pengurus Pusat (DPP) Indonesian National Shipowners' Association (INSA) menggelar Rapat Bidang Offshore di Kantor Sekretariat DPP INSA, Jl. Tanah Abang 3 No. 10, Jakarta Pusat, pada 2 Maret 2017.

Ketua Umum INSA Carmelita Hartoto melayat ke rumah duka Dra. Sri Laksmani, istri Direktur Jenderal Perhubungan Laut (Ditjen Hubla) A. Tonny Budiono. Dra. Sri Laksmani menghembuskan napas terakhir pada Senin, 6 Maret 2017, pukul 00.30 WIB di Rumah Sakit Premier Bintaro.

Ketua Umum INSA Carmelita Hartoto menghadiri acara Minum Kopi Bersama Unsur Maritim yang diselenggarakan Komando Lintas Laut Militer (Kolinlamil), pada 1 Maret 2017 di atas KRI Banda Aceh 593.

DPP INSA bekerjasama dengan Ditjen Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan menggelar workshop Pengendalian & Manajemen Air Ballas dan Sedimen dari Kapal (IMO Regulation Convention of Ballast Water Management) di Hotel Alila, Jakarta, Jumat (31/3/2017).

Makan malam DPP INSA dengan delegasi FASA pada yang dihadiri oleh Menteri Perhubungan RI Budi Karya Sumadi serta Direktur Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Antonius Tonny Budiono di Jakarta.

Pertemuan Ketua Umum DPP INSA Carmelita Hartoto beserta pengurus dengan DPC INSA Pontianak di Kantor Sekretariat DPP INSA, Jl. Tanah Abang 3 No. 10, Jakarta Pusat. Pertemuan tersebut membahas beberapa isu-isu yang menghambat perkembangan industri pelayaran nasional di Pontianak.

Ketua Umum INSA Carmelita Hartoto menghadiri undangan dari Gubernur Nusa Tenggara Barat (NTB), Dr TGH M Zainul Majdi dalam acara Promoting Global Hub Bandar Kayangan Lombok di Jakarta.

Pertemuan DPP INSA dengan PT Biro Klasifikasi Indonesia (BKI), di Kantor Sekretariat INSA, Jl. Tanah Abang 3 No. 10, Jakarta Pusat.

INSA BERI USULAN PAKET KEBIJAKAN EKONOMI XV

Pemerintah saat ini tengah menggodok paket kebijakan ekonomi XV yang berfokus kepada peningkatan daya saing penyedia jasa logistik nasional. Sebelum diluncurkan, pelaku usaha logistik dan transportasi diberi kesempatan memberikan usulan untuk paket kebijakan tersebut.

Persatuan Pengusaha Pelayaran Niaga Nasional Indonesia atau Indonesian National Shipowners' Association (INSA) melalui Kamar Dagang dan Industri (Kadin) Indonesia telah memberikan beberapa usulannya yang diharapkan bisa dimasukkan ke dalam *draft* paket kebijakan ekonomi XV.

Wakil Ketua Umum I INSA **Witono Suprapto** mengatakan, ada beberapa deregulasi dan penegakan aturan yang perlu dilakukan pemerintah. Diharapkan hal tersebut bisa dipertegas dalam paket kebijakan ekonomi XV. Usulan-usulan tersebut di antaranya penerapan *beyond cabotage* dengan perubahan skema *term of trade*.

Witono menjelaskan, kebijakan *term of trade* ekspor impor barang tertentu merupakan kelanjutan dari penandatanganan *Memorandum of Understanding* (MoU) antara Kemendag dengan dunia usaha untuk mengubah *term of trade* ekspor dari sistem FOB menjadi CIF.

Witono menuturkan *roadmap* penerapan *term* CIF sudah pernah dirancang, akan tetapi terjadi pergantian menteri sehingga *roadmap* tersebut jalan di tempat. Perkembangan terakhir adalah membuat satu perhitungan terkait seberapa besar devisa jasa transportasi menguap ke negara lain.

"Kemudian dibuatkan formulasi bahwa si eksportir mencantumkan juga harga *freight* CIF walaupun muatannya FOB, tapi itu tidak subjek *to tax*. Ini disepakati waktu itu dengan Bea Cukai dan *stakeholder* terkait. Perhitungan ini dilakukan oleh BI (Bank Indonesia)," kata Witono di Jakarta.

Pada tahun 2015, lanjut Witono, BI melaporkan bahwa devisa yang menguap ke luar negeri cukup besar akibat

Kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Tangjung Priok, Jakarta.

belum diterapkan *beyond cabotage*. Atas dasar tersebut, BI merekomendasikan skema *term of trade* bisa dijadikan suatu kebijakan yang perlu diterapkan.

"Tapi sampai sekarang belum ada *follow up* nya lagi. Nah dalam kebijakan ini kita minta lagi," ujarnya.

Menurut Witono, dengan menerapkan skema *term of trade* mampu mendatangkan devisa bagi negara dari jasa transportasi dan tentunya juga menguntungkan bagi sektor logistik nasional.

Kebijakan ini dikatakan Witono, perlu diimbangi dengan meningkatkan daya saing perusahaan pelayaran nasional salah satu caranya memberikan perlakuan yang sama dengan negara lain. Dimana kebijakan fiskal dan moneter di negara lain pro terhadap industri pelayarannya.

Pada sisi lain, INSA juga mengusulkan deregulasi soal modal dasar kegiatan angkutan laut yang diatur dalam Peraturan Menteri Tahun 2015 tentang Persyaratan Kepemilikan Modal Badan Usaha Bidang Transportasi.

INSA mengusulkan modal dasar menjadi tiga kelompok, yaitu perusahaan pelayaran nasional besar, menengah, dan kecil. Tujuannya adalah untuk menciptakan persaingan yang sehat dan perusahaan tersebut sudah siap untuk terjun di bisnis pelayaran.

Dijelaskan Witono, apabila modal dasar harus mengikuti PM 45/2105 yang sebesar Rp50 miliar, dan tidak dibagi menjadi tiga kelompok akan mempengaruhi *freight* menjadi mahal. Sebab, perusahaan tersebut sudah menghabiskan biaya yang cukup tinggi untuk modal dasar.

"Tujuannya adalah, *pertama* untuk menciptakan persaingan yang sehat dan *kedua* tidak menyebabkan biaya tinggi," imbuhnya.

Beberapa usulan INSA lainya adalah revitalisasi industri galangan kapal, peralatan kepelabuhan dan pelayaran; pengurangan beban biaya jasa transportasi melalui rasionalisasi PNBP sektor perhubungan, rasionalisasi persyaratan modal usaha dalam memperoleh izin usaha keagenan kapal; efisiensi kepelabuhanan; penguatan peran Otoritas Pelabuhan (OP). Witono berharap paket kebijakan ekonomi XV yang akan diluncurkan pemerintah benar-benar membawa dampak positik bagi logistik nasional, yaitu biaya logistik rendah dan efisien serta iklim usaha yang sehat. ●

Kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Banten

Penyesuaian Tarif Pandu dan Tunda di Pelabuhan Banten

Operator Pelabuhan Banten dalam waktu dekat ini akan melakukan penyesuaian tarif untuk layanan pemanduan dan penundaan kapal di Pelabuhan Banten. Saat ini ada dua operator yang melayani jasa pemanduan dan penundaan, yakni PT Pelabuhan Indonesia II Cabang Banten, dan PT Krakatau Bandar Samudera.

Ketua DPC Indonesian National Shipowners' Association (INSA) Banten Agus Sutanto mengatakan, rencana penyesuaian tarif oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP) Banten sudah diajukan sejak akhir tahun lalu.

Alasan perlunya ada penyesuaian tarif karena sejak tahun 2000 hingga saat ini belum pernah ada penyesuian tarif pemanduan dan penundaan di pelabuhan tersebut.

Agus menjelaskan, perusahaan pelayaran nasional tidak keberatan apabila tarif layanan pandu dan tunda disesuaikan asalkan operator pelabuhan melakukan penghitungannya secara transparan dan pelayanan yang diberikan sebanding dengan uang yang harus dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran nasional.

"Naiknya khusus kapal berbendera Indonesia sekitar 26 persen untuk pandu dan tunda," kata Agus kepada INSA News.

Agus mengungkapkan terkait dengan rencana penyesuaian tarif ini, DPC INSA Banten telah melakukan koordinasi dengan DPP INSA serta perusahaan pelayaran nasional yang sering melakukan kegiatan di Pelabuhan Banten. Koordinasi yang dilakukan adalah memberikan usulan-usulan kepada operator pelabuhan yang bisa dijadikan pertimbangan mengenai besaran penyesuaian tarif yang bakal diberlakukan.

"Sudah digodok oleh DPP dan shipowners yang sering berkunjung ke Pelabuhan Banten. Dari DPP sudah final disepakatin 26 persen, sebelumnya minta 40 persen. Kita minta dari pihak Pelindo yang penting transparan," ujarnya.

Agus menilai, pelayanan di Pelabuhan Banten sudah mengalami peningkatan dan kapal-kapal tundanya sudah banyak yang baru seperti yang diinginkan pemakai jasa. Selain itu, terdapat dua operator yang bisa dijadikan pilihan bagi perusahaan pelayaran nasional yang menggunakan jasa pandu dan tunda di wilayah Banten. Agus menambahkan penyesuaian tarif ini rencananya diberlakukan mulai Mei 2017. Diharapkannya, pelayanan untuk kapal-kapal berbendera Indonesia mendapatkan prioritas dengan kapal asing dan pelayanan semakin ditingkatkan.

Wilayah Pelabuhan Banten terbagi menjadi empat wilayah, yakni wilayah selatan (Anyer), wilayah Ciwandan - Cigading, wilayah Merak - Suralaya, dan wilayah utara (Salira - Bojonegara). Jenis kapal yang berkunjung di Pelabuhan Banten adalah kapal tanker, tongkang & tug boat, general cargo, container, dan kapal curah kering. ●

PELINDO KE *SHIPPING* LINE DIKUATIRKAN

PT Jasa Armada Indonesia (JAI), anak usaha BUMN Pelindo II kedepan diharapkan juga mampu marambah ke usaha *shipping line*, terutama sektor Oil & Gas. JAI juga didorong supaya tahun 2017 ini bisa IPO, sehingga dapat menyerap dana dari bursa saham itu. "Jika memungkinkan, kan bisa untuk membeli kapal sendiri," kata **Riri Syeried Jetta**, Direktur Pengelolaan anak usaha PT Pelindo II kepada *INSA News*.

Karena, ujarnya, kita ingin supaya semua anak perusahaan Pelindo II itu bukan 'jago kandang'. "Kami ingin khususnya usaha yang mampu bersaing di kepelabuhanan dan *shipping* agar bisa bersaing dengan internasional, khususnya usaha yang bergerak di terminal petikemas (PTP), *logistic* (MTI), dan armada (JAI)," ungkap Riri.

Mantan Dirut PT DKB ini juga menyatakan bahwa BUP dari sejumlah anak usaha BUMN Pelindo II itu sebentar lagi keluar. Gagasan diharapkannya JAI memasuki sektor *shipping line*, mendapat reaksi dari sejumlah tokoh kalangan pelayaran. Tanggapan mereka beragam, ada yang setuju, pun ada yang menyarankan supaya Pelindo fokus saja mengurus pelabuhan.

Ketika ide Pelindo II (lewat JAI) berencana membeli kapal, apakah pelayaran bakal tersaingi, **Asmari Herry Prayitno,** Ketua Komite Tetap Kadin Indonesia bidang perhubungan menyatakan *indirectly* iya, menjadi pesaing, kalaupun untuk menunjang kegiatan sendiri paling tidak kesempatan swasta untuk masuk tertutup. "Apalagi kalau dipakai untuk kegiatan umum," jawabnya singkat.

Sementara itu **Budi Hartono** dari Pelayaran Meratus mengatakan selama tidak memperoleh subsidi dari pemerintah silakan saja. "Apalagi kalau perlakuan tarif dan *service* sama dengan swasta, kita nggak masalah, silakan saja," katanya. Tapi, ujar Budi balik bertanya, apa tidak sayang, karena kondisi sekarang yang sudah *over suplly* semua, dibandingkan dengan *demand*-nya. Dengan ikutnya Pelindo ke sektor *shipping* akan bertambah dan membuat *oversupply* serta rontok semua.

"Lebih baik Pelindo konsentrasi di peningkatan *service* pelabuhan saja," jelasnya.

Lagi pula, ungkap Budi, masih banyak yang harus dan bisa diperbaiki oleh Pelindo. "Sudah banyak terbukti lewat fakta, bahwa perusahaan BUMN yang bergerak di sektor swasta (*Shipping*) akhirnya rontok dan kalau masih berjalan, harus di subsidi seperti Djakarta Lloyd, Bahtera Adhiguna, Pelni, dan lain-lain," ucapnya.

Kekhawatiran swasta itu wajar, karena kondisi dan situasi usaha *shipping line* sekarang ini kurang bagus. Bahkan, *INSA News* memperoleh informasi dari salah seorang pemain pelayaran di sektor *offshore,* bahwa saat ini banyak kapal penunjang kegiatan *offshore* yang menganggur. "Kalau jalan ongkosnya banting harga," ujarnya di Jakarta. ●

INSA MINTA PERLAKUAN SAMA DOMESTIK & ASING

Indonesian National Shipowners' Association (INSA) mendesak pemerintah untuk bisa memberikan kesetaraan atau persamaan perlakuan terhadap domestik, sama dengan perusahaan pelayaran asing.

INSA meminta kepada pemerintah menampung usulannya itu, dan supaya dimasukkan dalam paket kebijakan ekonomi jilid XV yang akan diterbitkan pemerintah dalam waktu dekat ini.

Ketua DPP INSA **Carmelita Hartoto** mengatakan, para pebisnis pelayaran nasional salah satunya meminta persamaan perlakuan di bidang pajak.

"INSA menilai selama ini ada perbedaan perlakuan di bidang pajak antara perusahaan domestik dengan perusahaan pelayaran asing," ujar Carmelita di Kantor Menko Perekonomian, Jakarta.

Berdasarkan UU No. 36 Tahun 2008 tentang Pajak Penghasilan (PPh), industri pelayaran domestik dan asing wajib bayar pajak. Untuk perusahaan pelayaran domestik, dikenakan PPh 1,2% dari *omzet bruto*, dan PPh 2,64% dari *omzet bruto* bagi perusahaan asing. Tapi, kewajiban perpajakan untuk perusahaan pelayaran asing belum sepenuhnya berjalan.

Kata Carmelita, banyak perusahaan pelayaran asing yang berusaha menghindari pajak dengan memanfaatkan perjanjian *tax treaty* Indonesia dengan negara lain. "Banyak kapal yang tercatat di negara *tax treaty,* padahal sebenarnya bukan dari negara itu," ujarnya.

Manipulasi pajak perusahaan pelayaran asing ini membuat eksportir di Indonesia lebih memilih kapal asing untuk mengangkut barang lantaran lebih murah. Nah, "Melalui paket XV nanti, kami harap persamaan kewajiban tersebut bisa diwujudkan," ungkap Meme, panggilan akrabnya.

Selain itu, INSA juga meminta pemerintah untuk bisa menurunkan bunga kredit bagi pengusaha pelayaran domestik. Selama ini, bunga kredit bagi perusahaan pelayaran nasional masih tinggi. ●

INSA-HUBLA GELAR *WORKSHOP* MANAJEMEN AIR BALLAS

Pengurus DPP INSA dalam acara workshop Pengendalian & Manajemen Air Ballas dan Sedimen dari Kapal (IMO Regulation Convention of Ballast Water Management) di Hotel Alila, Jakarta

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (Hubla) bekerjasama dengan Indonesian National SHipowners Association (INSA) menggelar *Workshop* Pengendalian dan Manajemen Air Ballas dan Sedimen Kapal pada 31 Maret 2017, bertempat di Hotel Alila Jakarta.

Kegiatan itu dibuka Direktur Perkapalan dan Kepelautan **Capt. Rudiana** mewakili Dirjen Laut Tonny Budiono.

Pada kesempatan itu, Capt, Rudiana, MM mengatakan bahwa setiap negara mempunyai kewajiban untuk melindungi dan melestarikan lingkungan laut. "Setiap negara juga mempunyai hak berdaulat untuk memanfaatkan sumber kekayaan alamnya sesuai dengan kewajibannya melindungi dan melestarikan lingkungan laut," katanya.

Menurut Rudiana, Pengendalian dan manajemen *air ballast* dan sedimen dari kapal merupakan suatu upaya mencegah penyebaran *spesies* asing yang bersifat *invasive* atau seringkali dikenal dengan sebagai organisme dan *pathogen akuatik* yang berbahaya.

Konvensi internasional untuk pengedalian dan manajaemen *air ballas* dan sedimen dari kapal 2004 menyatakan bahwa organisme dan pathogen akuatik yang berbahaya adalah organisme atau pathogen akuatik yang apabila dilepaskan di air laut termasuk *estuary* atau ke dalam air tawar dapat menyebabkan bahaya terhadap lingkungan kesehatan manusia, *property* atau sumber daya, merusak keanekaragaman hayati atau mengganggu pemanfaatan yang sah terhadap suatu area.

Dalam sambutan tertulisnya, Dirjen Perla Tonny Budiono mengungkapkan, Air ballas berperan penting menjaga keseimbangan kapal. Ketika air ballas dibuang di suatu area, organisme dan pathogen yang ada didalam air ballas tersebut juga ikut terbawa masuk kedalam air laut di tempat tersebut.

"Organisme yang ada ditempat air ballas dibuang dikenal sebagai spesies asing. Beberapa studi menunjukkan bahwa spesies asing tersebut dapat menjadi spesies asing yang bersifat invasive dan mengakibatkan gangguan terhadap *spesies local* atau terhadap keseimbangan ekosistem di area tersebut," ungkap Dirjen Tonny.

Sebagai negara kepulauan yang besar, Indonesia dikelilingi oleh laut yang luas dengan ekosistem laut yang bervariasi serta mempunyai keaneka ragaman hayati yang bernilai tinggi, baik dalam nilai ilmu pengetahuan maupun nilai ekonomi. Ekosistem sungai, pesisir dan laut Indonesia sangat produktif dan menjadi tumpuhan kehidupan sebagian besar masyarakat pesisir dan pulau-pulau kecil.

Ekosistem laut Indonesia harus dilindungi dari kemungkinan terjadinya perubahan akibat organisme dan pathogen akuatik yang berbahaya dan merugikan. Berbagai ekosistem laut yang ada, diantaranya ekosistem pesisir dan laut dangkal, ekosistem terumbu karang, ekosistem laut dalam dan eksistem spesifik pada teluk tertentu telah menjadi habitat berbagai organisme dan biota yang bersifat *endemic* termasuk ikan, kerang, udang, teripang, siput laut, biota karang dan lain-lain dengan keanekaragaman yang sangat tinggi.

Lautan Indonesia memiliki variasi biota karang, terutama di kawasan yang dikenal sebagai Kawasan Segitiga Karang (*Coral Triangle*) yang meliputi kawasan timur Indonesia, Malaysia, Filippina, Papua New Guinea, Timor Leste dan Kepulauan Solomon. Kawasan ini merupakan kawasan dengan kehidupan laut terkaya di dunia dengan lebih dari enam ratus jenis karang dari tiga ribu jenis ikan yang menopang kehidupan dan keamanan pangan untuk 120 juta penduduk yang hidup di kawasan ini serta memiliki nilai ekonomi lebih dari 2,3 milliar dollar amerika per tahun.

Ekosistem perairan Indonesia rentan terhadap pengaruh dari luar, termasuk pengaruh *negative organisme* dan pathogen akuatik yang berbahaya. Mengingat pemanfaatan laut yang begitu luas, kondisi perairan Indonesia harus di lindungi dari kemungkinan perubahan yang merugikan. Salah satu aspek yang perlu diatur adalah manajemen air ballas dari kapal yang berpotensi membawa organisme dan patogen akuatik berbahaya, baik dari kapal berbendera asing yang singgah di pelabuhan Indonesia atau melintasi perairan Indonesia dan melakukan pelayaran internasional.

"Kekayaan sumber daya hayati di perairan Indonesia harus dilindungi dan dijaga dari masuknya spesies asing yang invasive dan membahayakan lingkungan laut Indonesia," ujar Dirjen Laut.

Pemberlakuan Konvensi Internasional untuk pengendalian dan manejemen air ballas dan sedimen dari kapal 2004 , di Indonesia akan berdampak tidak hanya bagi pemerintah Indonesia sebagai regulator, tetapi juga kepada industri pelayaran dan industri penunjangnya.

"Saya optimis bahwa kerjasama yang efektif dan berkesinambungan di berbagai bidang yang berkaitan dengan pelaksanaan konvensi ini akan bermanfaat bagi Indonesia," tuturnya. ●

HUMPUSS INTERMODA CETAK PERTUMBUHAN

Meski industri perkapalan masih lesu akibat kondisi dan situasi perekonomian dunia, namun PT Humpuss Intermoda Transportasi Tbk (HITS) berhasil mencetak pertumbuhan pendapatan di sepanjang tahun 2016 mencapai 15,8 %. Perseroan membukukan pendapatan usaha US$ 60,37 juta meningkat dibadingkan tahun 2015 yang tercatat US$ 52,09 juta.

Informasi di Bursa Efek Indonesia menyebutkan, Perusahaan juga mengantongi keuntungan dan pengukuran kembali nilai wajar investasi dalam rangka kombinasi bisnis sebesar US$ 6,4 juta, sehingga laba tahun berjalan HITS masih tumbuh 64 persen menjadi US$ 5,38 juta dari US$ 3,28 juta pada 2015.

Theo Lekatompesy, Direktur Utama Humpuss Intermoda, mengaku optimistis dan memperkirakan bisnis tug boat, angkutan minyak, *offshore* dan angkutan bahan kimia masih bagus pada tahun ini.

Selain bisnis *tug boat*, angkutan bahan kimia dan minyak, pertumbuhan bisnis HITS akan ditopang oleh bisnis pengerukan dan jasa kepelabuhan. "Perusahaan telah melebarkan sayapnya ke bisnis tersebut sejak tahun 2016. Namun tantangan masih tetap ada karena ekonomi regional belum sepenuhnya pulih," katanya.

Tahun ini, ujarnya, HITS menyiapkan belanja modal atau *capital expenditure* (capex) sebesar US$ 130 juta untuk melakukan penambahan kapal. Di sektor gas alam cair, perusahaan berencana menambah dua kapal yakni untuk angkutan di proyek FSRU Java I dan FSU Benoa dengan nilai investasi masing-masing diperkirakan US$ 18 juta dan US$ 30 juta.

Dua unit kapal rencananya akan ditambah di sektor angkutan Petrochemical dengan invetasi sekitar US$ 22 juta. Lalu satu unit akan ditambah angkutan offshore Support dengan anggaran US$ 13 juta, satu unit Kapal pengerukan US$ 17 juta dan satu kapal Marine Support senilai US$ 5 juta.

Kepada *INSA News* beberapa waktu lalu, Theo mengungkapkan tahun ini, kemungkinan pihaknya menambah beberapa kapal untuk memperkuat bisnis perseroan. ●

DO ONLINE DIPERKENALKAN KE PELAYARAN

Sebanyak 19 pelayaran, lima bank, dan sejumlah asosiasi maupun institusi di pelabuhan Tanjung Priok, pada Selasa (21/3) melakukan koordinasi terkait rencana penerapan *DO Online* antara perusahaan pelayaran dengan perbankan, bertempat di Kantor OP Tanjung Priok.

Menurut Kepala Kantor OP Tanjung Priok **Nyoman Gede Saputra**, bahwa kegiatan ini merupakan tindak lanjut dari rapat koordinasi implementasi atau penjelasan teknis modul *DO Online* (*iCargo*) oleh PT ILCS tanggal 16 Maret 2017 lalu, di kantor Op juga.

"Setelah sistem Inaportnet yang diterapkan di pelabuhan Priok berjalan dengan baik, kembali kami akan meluncurkan sistem berbasis IT yang disebut iCargo (*DO Online*). Sistem ini dapat memudahkan pemilik barang maupun pelayaran, bahkan sampai ke perbankan, karena semuanya dilakukan lewat *online* sistem," katanya kepada INSA News beberapa waktu lalu.

Seperti diketahui bahwa *DO Online* dimaksudkan untuk menghindari pertemuan antara petugas dari perwakilan pemilik barang dan petugas pelayaran/ agen pelayaran dalam pengambilan DO. Begitu pula petugas setelah menebus DO tidak perlu lagi datang ke kantor bank, karena pembayaran pun dapat dilakukan secara *online*.

19 pelayaran yang diundang ikut implementasi yakni PT Evergreen, PT Bintang Putih (agen Maersk Indonesia), CMA-CGM Indonesia, Hapag Lloyd, Mitsui Osaka Lines, K. Line, Pacific International Lines, KMTC Line, Yang Ming, OOCL, Mediteranian Shipping Company, CYP Line, Temas Line, Meratus, Tanto Intim Line, Samudera Indonesia, Ben Line, dan Wan Hai Line.

Sedangkan dari perbankan adalah Bank Mandiri, Bank BCA, Bank BRI, Bank CIMB, dan Bank BNI. Sementara asosiasi yang diikutkan yaitu DPC INSA Tanjung Priok, dan Asosiasi Perusahaan Jasa Prioritas. Diharapkan iCargo (*DO Online*) dapat secepatnya diberlakukan di pelabuhan Tanjung Priok. ●

Pengamanan di Alur Sungai Barito Perlu Ditingkatkan

Akhir tahun lalu, bisnis batubara mulai menggeliat kembali. Tentunya hal ini berdampak positif bagi industri pelayaran di bidang angkutan *tug and barge* dimana permintaan akan kapal *tug and barge* semakin meningkat untuk mengangkut batubara.

Ditengah mulai membaiknya iklim usaha ini masih terdapat beberapa kendala yang menghambat pertumbuhan bisnis pelayaran *tug and barge*. Salah satu kendala tersebut adalah masih maraknya pencurian batubara di atas kapal tongkang di sepanjang alur Sungai Barito sampai ke Taboneo, Kalimantan.

Aksi pencurian batubara yang terjadi dalam beberapa tahun ini sangat meresahkan bahkan merugikan para pelaku usaha pelayaran yang melakukan kegiatan pelayaran angkutan batubara di alur Sungai Barito.

Ketua Bidang *Tug and Barge* Dewan Pengurus Pusat (DPP) Indonesian National Shipowners' Association (INSA) **Ali Samad** mengatakan, permasalahan ini menjadi *concern* INSA untuk segera diatasi supaya anggota INSA yang melakukan kegiatan pelayaran di wilayah tersebut merasa aman dalam menjalankan usahanya.

Ali menyebutkan, upaya yang akan dilakukan INSA untuk mengatasi permasalahan tersebut adalah meningkatkan koordinasi dengan para pemangku kepentingan di wilayah Kalimantan, yakni Kapolda, Direktorat Polisi Air, TNI-AL, dan Perhubungan (KSOP).

Kegiatan pengangkutan batu bara di Alur Sungai Barito

"Pertemuan yang akan dilakukan INSA dengan instansi terkait untuk meningkatkan koordinasi dalam pengamanan di alur Sungai Barito," kata Ali.

Selain berkoordinasi dengan instansi terkait, INSA juga akan melakukan konsolidasi dengan Anggota INSA khususnya di bidang *tug and barge*. Langkah awal ini diharapkan mampu meningkatkan pengamanan di alur Sungai Barito sehingga perusahaan pelayaran tidak lagi menderita kerugian akibat adanya aksi pencurian tersebut.

Disisi lain, masih dilarangnya kapal-kapal dibawah 500 GT pengangkut batubara yang akan berlayar ke Filipina juga menjadi tantangan yang harus dihadapi pelayaran di bidang *tug and barge*. INSA menawarkan solusi kepada pemerintah untuk menghadapi tantangan ini, yaitu dengan cara menempatkan personel keamanan di atas kapal pada kegiatan pelayaran ke Filipina.

Seperti diketahui, berbagai upaya telah dilakukan oleh Pemerintah Indonesia dalam hal ini Kementerian Koordinator Bidang Politik, Hukum dan Hak Asasi Manusia, Kementerian Luar Negeri dan instansi terkait lainnya untuk memberikan kepastian keamanan bagi kapal-kapal berbendera Indonesia yang akan berlayar ke Filipina dengan melakukan koordinasi dengan otoritas dan Pemerintah Filipina. ●

Pelabuhan Hub Internasional Sebaiknya Dekat Sentra Industri

Pelabuhan Tanjung Priok akan menjadi pelabuhan hub internasional. Rencana ini akan direalisasikan pemerintah paling lambat pada semester I tahun ini.

Wakil Ketua Umum I Indonesian National Shipowners' Associatioan (INSA) **Witono Soeprapto** menilai pelabuhan yang akan dijadikan pelabuhan hub internasional untuk kegiatan ekspor impor seharusnya dekat dengan sentra industri.

"Pelabuhan hub itu seharusnya yang dekat dengan sentra industri untuk menekan biaya logistik," kata Witono kepada *INSA News* di Jakarta.

Witono mengatakan, pelabuhan yang menjadi hub internasional sebaiknya dibatasi untuk beberapa pelabuhan. Apabila semua pelabuhan dibuka menjadi pelabuhan hub internasional, maka pelaksanaan *asas cabotage* tidak bisa terpenuhi lantaran banyaknya kapal-kapal asing yang melakukan kegiatan pelayaran di wilayah Indonesia.

"Itu supaya pelayaran nasional juga bisa menjadi *feedernya*. Tapi kalau hanya dibatasi di Tanjung Priok jangan juga, nanti muatan yang tujuan akhirnya di Kendari atau Sibolga kan lebih baik langsung ke Makassar atau Kuala Tanjung gimana," ungkapnya.

Direktur Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan **A. Tonny Budiono** menuturkan rencana menjadikan Pelabuhan Tanjung Priok sebagai hub internasional telah ditetapkan Kementerian Perhubungan dalam Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RPIN) yang baru ditandatangani 30 Desember 2016. Selain Tanjung Priok, pemerintah juga menetapkan pelabuhan lain, yakni Pelabuhan Patimban yang akan dibangun.

"Pengembangan pelabuhan hub internasional yang diperkirakan akan meningkatkan *mode share* angkutan laut sebesar 6,42% atau sekitar 0,30% dari kondisi eksisting," ujar Tonny.

Tonny menyebutkan pelabuhan tersebut memiliki posisi sentral dalam pengembangan tol laut, terutama dalam menyediakan waktu serta biaya pelayaran yang rendah yang berkontribusi meningkatkan efisiensi biaya logistik nasional.

Dengan diberlakukannya keputusan tersebut, maka Keputusan Menteri Perhubungan KP 414 Tahun 2013 tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 745 Tahun 2016 dicabut dan dinyatakan tidak berlaku. ●

DOCKING INDUSTRY HAS 140 THOUSAND BEEN LAID OFF

The government of Jokowi-JK has made maritime as one of pillars of the nation and Country of RI, and a lot of maritime program have been implemented in making the Indonesian maritime back to the prosperity.

But, those programs have not yet been able to jack up the industry of national ship docking, especially approximately 105 companies locating in Batam. Even said Novi Hasni, Exco Batam Shipyard and Offshore Association (BSOA), as many as 140 thousand employees from the total of 200 thousand employees have been laid off.

"The condition of ship docking started from the year 2015 until now had been drastically slowing down. Almost not even one working on the project for making some new ship. Meanwhile a lot of projects from the government have also not yet give any support to stimulate back the industry of shipyard in Batam," said Novi.

Whereas, when President Jokowi visited to Batam two years ago (2015), all businessmen expected to have a fresh air for this industry. Turn out to be the present of President Jokowi was also not able to jack up the existence for this shipyard business.

The Chairman of Iperindo **M. Azis** to *INSA News* has also once stated his concern, that at this time shipyards taking more orders just for maintenance of ships only. If they had some orders from the government, the payment will be even delayed. "Those are extremely burdening to this industry," his statement.

In order to make them able to last, all big shipyard companies depend on their activities from repairing of ships, doing efficiency like reducing some employees.

The terrible situation that is being faced by the industry of ship docking, is now getting worse and worse with the existence of several regulations that were issued by BP Batam, also by the high tariff of porting service in Batam.

Businessmen expected that the President will be able to issue some policy that can stimulate the ship docking industry in Batam, including to push BUMN for ordering of making ships in Batam like the one that the President promised last year 2015.

Meanwhile, the Head of BP Batam Hatanto Reksodiputro stated that the slowness of shipyard industry in this archipelago more likely because of the slowdown global economy. Hatanto suggested in order for them to do merger.

"Therefore all small companies have to do merger, in order to be able to have the bigger power. And when they get big we will be able to invite some big investor," his statement. ●

Chairman of INSA, Carmelita Hartoto along with other officials in the event themed Economic Challenges Workshop Floating Power Plant and LNG Distribution held Metro TV on March 24, 2017, in The Energy Building, Jakarta.

Carmelita Hartoto

THE DIRECTION OF PORT MANAGEMENT NEEDS TO BE CLARIFIED

Talking about the issue in sector of sea transportation and porting will never end, because in those two sectors, in this country is very complicated. The change of regulation in each ruling government in general has different taste.

It is still being remembered in our mind, in the era SBY's institution we knew some regulation for guiding the transportation with the terminology of Sislognas, and then on the era of President Jokowi, appeared the terminology that is known as Pendulum Nusantara or Maritime Toll.

Those mentioned regulation in general have not yet been completed in the implementation level, but has already appeared another new one. Why the government has never been focused on how to finish problems in sector sea transportation and porting, but sometimes even make some more new problems.

Lately also appeared a new terminology known with Trans-shipment of Jakarta Port. Whereas, this concept as a matter of fact has been long time become discussion in almost each government, even from a long time ago that the direct call trans-shipment of Jakarta has been dreamed by Indonesia, but has not yet been successful to be implemented.

Several above mentioned matters became a relax discussion between INSA News *with the Chairwoman of DPP INSA* ***CARMELITA HARTOTO****, in this organization office, in Tanah Abang III, Central Jakarta. How is the step, anticipation, and solution that has to be taken by the either government or the business world to solve those cases, this is the quotation.*

The concept of Trans-shipment of Jakarta port that has been designed by Pelindo II is it visible. It has become a dream from a long time ago that has never been realized, what is your commentary Madam?

Making Jakarta as a Trans-shipment port has not only become a dream from Pelindo II but also has become a dream from all of us. The meaning of Trans-shipment in this case is in the word meaning that all our export import cargos have not to be through Singapore, and do not have to become a port trans-shipment for other countries. For making Jakarta as Trans-ship-

ment of other countries, it looks like will rather be impossible, because geographically Singapore is very strategic located in the middle of ASEAN countries. Therefore for sure it will be more competitive. But if Trans-shipment in this case is all export import cargos that direct from Jakarta, they are still able to be made possible, but not all cargos, but rather cargos that can reach a certain amount to one certain destination. For example to Europe, Japan or China. But if only one, two containers for destination to Africa, there is no choice that has to go through Singapore that has already been established to be passed by the Main Liner Operator with various destinations.

Is it true that Trans-shipment of Jakarta can be cheaper if it is compared with the one that has to be to Singapore?

The logicality it has to be cheaper because it does not have to go through trans-shipment of Singapore for this mentioned export import.

Is this program is the one that is impossible or can be continued?

This is not an impossible thing, direct import has often been implemented for the destination of China, Korea, and Japan. But for Trans-shipment Port to other ASEAN countries, it looks like will be impossible to be implemented. Otherwise to build some port specifically trans-shipment Port in Malaka strait, like what has been done by Malaysia. For that reason has to have a relation with the Main Liner Operator.

How did it in fact INSA look at the regulation of national porting at this time?

INSA and the Maritime society often confused with the concept of our national porting. The target where will be directed? At that time had Pendulum Nusantara, Sislognas, and then building of Hub and Spoke, the determination of hub port that always change mind all the time. It looked like that the plan did not follow with any comprehensive study.

Why the national shipping had not yet able to become a host in our own country, what is the cause?

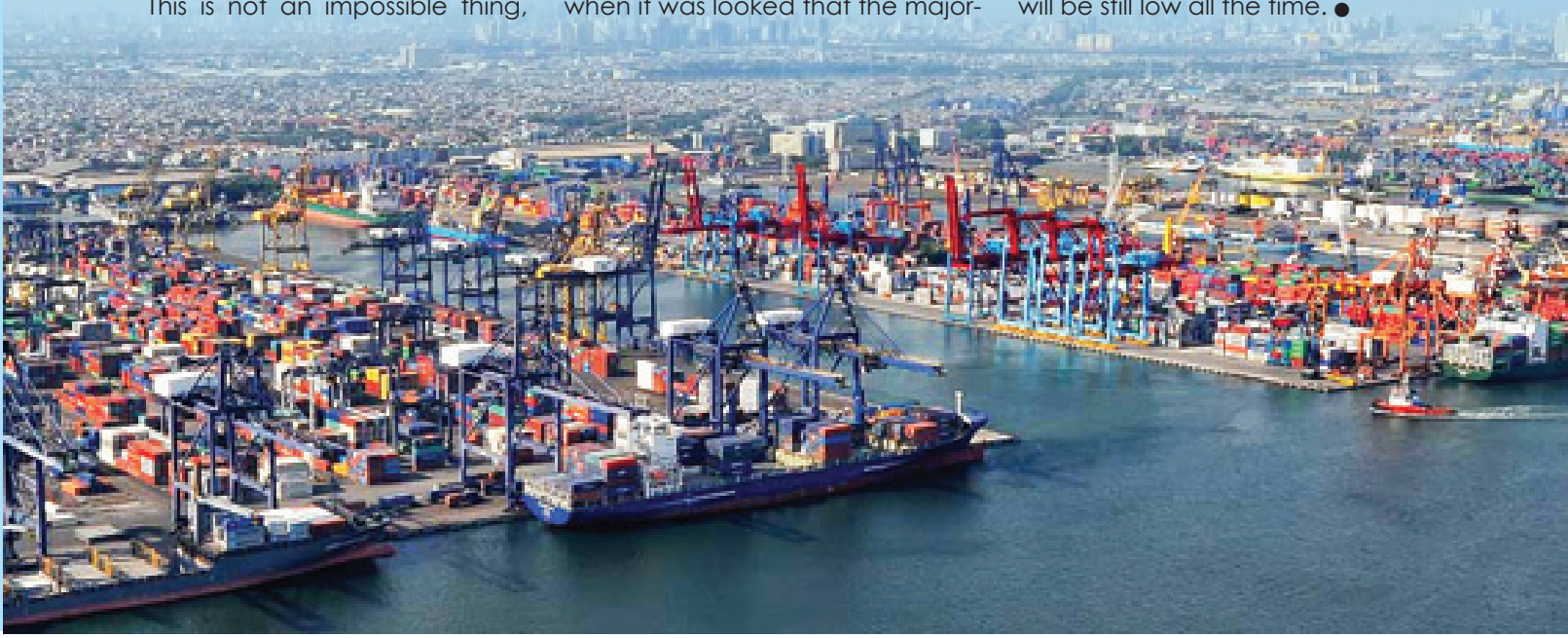
It the meaning of becoming the host in our own house possibly when it was looked that the majority our export and import cargos are still dominated by foreign shipping. The cause had been often stated that the competition power of National Shipping with International Shipping is still low. Then the term of trade that did not support the National Shipping.

What has to be done by either the business shipping or the government in strengthening the national shipping, so that it will be able to compete to other countries?

Equal treatment. The equal treatment from the government on national shipping industry, like International Shipping got support from their governments in the matter of monetary and fiscal policies.

Is the national private shipping needs to do merger, in order to be strong?

Merger or making any consortium is as a strengthening to increase the competition power and to reduce the competition to each other. It can be implemented also in facing the competition with foreign Shipping. But if we do not have any policy for low cost ship funding and tax policy, our competition power will be still low all the time. ●



TWO BATTLE SHIPS HAVE BEEN ANNOUNCED OFFICIALLY

Two battle ships KRI Torani 860 and KRI Lepu 861 have been announced officially by the Staff Commander of Naval Force (KSAL) TNI Admiral Ade Supandi in the Port of Batu Ampar, Batam Riau Archipelago.

Those two KRIs were projected to strengthen the Patrol Unit (Satrol) Koarmabar they are KRI Torani-860 and KRI Lepu-861. The two of them are as alutsista made by our own nation people that were produced by PT Karimun Anugerah Sejati Batam," said the Chief of Dispen Lantamal IV Marine Lieutenant Commander (KH) Drs Josdy Damopolii in his written explanation, yesterday.

Said Josdy, the official announcement of the two mentioned battle ships proved that the industry of national defense has owned the ability in the matter of technology independence on the basic equipment of defense system (alutsista) and all at once as a real form for supporting on the government program about the independence in supplying the TNI alutsista.

KRI Torani-860 and KRI Lepu-861, have the ability to implement on warfare anti surface ship, warfare anti air and archipelago warfare. On top of that they are able to implement some additional duty on maritime patrol in erecting the maritime law and implement the function of Search and Rescue (SAR).

Those two mentioned KRIs were weapon equipped with caliber 30 mm otomelara gun on the front and two units of Heavy Machine Gun (SMB) with 12.7 mm caliber on the ship tail. Categorizing in the class of fast patrol ship or PC-40, the total length of 45.5 meters and the width of 7.9 meters with the maximum speed of 24 knots and also the navigating reach speed of 15 knots. The fuel capacity for one trip is 70,000 liters and an endurance for sailing as long as 6 days. The driving furnace is supported with two units of MTU diesel machine that each of them has a power of 2480 HPs.

In that mentioned occasion, explained Josdy, KSAL inaugurated the Marine Lieutenant Commander (P) Taufik Pamungkas as a commander of KRI Torani-860 and Marine Captain (P) Rakhmad Widiyanto as a commander of KRI Lepu-861.

"The philosophy from Torani fish that live in any oceans also has some mobility in escaping and self-saving or self-rescuing from every threat by jumping until flying on the water surface became one of considerations for being become the name of KRI," said Josdy.

Meanwhile Lepu is known as a predator fish, when hunting they will cornered their prey with their big fins and with the speed reflex they are able to disable their enemy.

"Lepu is also known because of their long thorns and colorful that always be alert or ready to protect themselves from other predators," his explanation. ●

INNA LILLAHI WA INNA ILAIHI RAJI'UN

KELUARGA BESAR
INDONESIAN NATIONAL SHIPOWNERS' ASSOCIATION
(INSA)

TURUT BERDUKA CITA ATAS WAFATNYA

H. GAYO SYAMSUDIN. SH

KETUA DPC INSA BANJARMASIN
(DALAM USIA 69 TAHUN)
Pada Hari Rabu, 8 Maret 2017

Semoga almarhum diberikan tempat yang terbaik
di sisi Allah S.W.T dan keluarga yang ditinggalkan diberikan ketabahan

KELUARGA BESAR
INDONESIAN NATIONAL SHIPOWNERS' ASSOCIATION (INSA)

TURUT BERDUKA CITA ATAS WAFATNYA

Dra. SRI LAKSMANI

Istri A. TONNY BUDIONO
Dirjen Perhubungan Laut Kemenhub
Pada Hari Senin, 6 Maret 2017

Semoga Almarhumah diberikan tempat yang terbaik
di sisi Tuhan Yang Maha Esa dan keluarga yang ditinggalkan diberikan ketabahan

SOECHI LINES
Quality • Reliability • World Class
http://www.soechi.com
NO SMOKING
PT SOECHI LINES Tbk
HEAD OFFICE
Sahid Sudirman Center 51st Floor
Jl. Jend Sudirman, Kav 86, Jakarta Pusat 10220, Indonesia
P +6221-8086-1000 F +6221-8086-1001

IMM
Perusahaan Pelayaran
PT. INDO MEGA MARITIM
Komplek Perkantoran Enggano Megah Blok 7B & &7C
Jl. Raya Enggano No. 7-9, Tanjung Priok, Jakarta 14310
Telp. (021) 4390 6081, 4390 6085 - Fax. (021) 4393 4880
Email : imm@cbn.net.id, ptimm@indo.net.id