

ANALISA DAMPAK KINERJA PT. PELINDO PASCA DI-MERGER

Nuralamsyah, Abd. Nasser, dan Marselinus Aril Patunggu

Departemen Teknik Kelautan Universitas Hasanuddin

Email: alamshahnur11@gmail.com

Abstrak

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dengan sejarah panjang maritim, tentu memiliki banyak juga Pelabuhan sebagai sarana untuk meningkatkan ekonomi Indonesia khususnya di sektor maritim. Oleh karena itu Pelabuhan Indonesia (Pelindo) terbentuk, dimana Pelabuhan Indonesia (Pelindo) merupakan pelabuhan kelas dunia yang menawarkan layanan terintegrasi antar pelabuhan pada Indonesia. Pelindo adalah perusahaan yang terbentuk dari penggabungan empat perusahaan pelabuhan nasional yaitu PT. Pelindo I (Persero), PT. Pelindo II (Persero), PT. Pelindo III (Persero) serta PT. Pelindo IV (Persero). Didirikan pada 1 Oktober 2021. Pelindo menjadi perusahaan yang terintegrasi karena inisiatif strategis pemerintah menjadi pemegang saham untuk mewujudkan konektivitas nasional serta jaringan ekosistem logistik yg lebih kuat. Konektivitas maritim mempertinggi konektivitas antar pelabuhan domestik dan mancanegara. Salah satu cara terbaik untuk memperkuat fondasi perusahaan sesuai dengan konstitusi hukumnya adalah melalui penggabungan usaha. Pasalnya, strategi *merger* yang dilakukan diharapkan dapat mempercepat perusahaan dalam mencapai tujuannya. Keputusan penggabungan Pelindo merupakan langkah untuk meningkatkan akses ke pasar dan teknologi global, mencapai efisiensi operasional, mendorong inovasi, berbagi sumber daya dan mengurangi biaya logistik domestik. Setelah penggabungan Pelindo, ada dampak yang dirasakan seperti peningkatan efisiensi serta produktivitas dalam kinerja operasional pelabuhan. Selain itu, efek positif dari *merger* akan tercermin dalam penerapannya terhadap kinerja perusahaan. Dimana kinerja perusahaan Pelindo terjadi peningkatan pada tahun 2021 dibandingkan dengan tahun sebelumnya yang dibuktikan dengan peningkatan arus barang, baik peti kemas maupun yang bukan peti kemas. Dan terakhir, upaya Pelindo untuk menekan biaya logistik dalam negeri dilakukan dengan meningkatkan produktivitas bongkar muat serta mengurangi waktu yang dihabiskan dalam *port stay* dan *docking* kapal di pelabuhan.

Kata Kunci: Pelindo, *Merger*, Dampak

Abstract

Indonesia is the largest archipelago in the world with a long maritime history, of course it has many ports as a means to improve the Indonesian economy, especially in the maritime sector. Therefore, Pelabuhan Indonesia (Pelindo) was formed, where Pelabuhan Indonesia (Pelindo) is a world-class port that offers integrated services between ports in Indonesia. Pelindo is a company formed from the merger of four national port companies, namely PT. Pelindo I (Persero), PT. Pelindo II (Persero), PT. Pelindo III (Persero) and PT. Pelindo IV (Persero). It was established on October 1, 2021. Pelindo became an integrated company due to the strategic initiative of the government as a shareholder to realize national connectivity and a stronger logistics ecosystem network. Maritime connectivity enhances connectivity between domestic and foreign ports. One of the best ways to strengthen the company's foundation in accordance with its legal constitution is through a merger. The merger strategy is expected to accelerate the company in achieving its goals. The decision to merge Pelindo is a step to improve access to global markets and technology, achieve operational efficiency, encourage innovation, share resources and reduce domestic logistics costs. After the Pelindo merger, there are perceived impacts such as increased efficiency and productivity in port operational performance. In addition, the positive effects of the merger will be reflected in its application to company performance. Where the performance of the Pelindo company has increased in 2021 compared to the previous year, as evidenced by the increase in the flow of goods, both containers and non-containers. And finally, Pelindo's efforts to reduce domestic logistics costs are carried out by increasing loading and unloading productivity and reducing the time spent in port stays and docking ships at the port.

Keywords: Pelindo, *Merger*, Impact

PENDAHULUAN

Indonesia mempunyai sejarah panjang menjadi negara maritim. Di masa lalu, kerajaan maritim Nusantara seperti kerajaan Sriwijaya, Majapahit dan Maluku memegang jalur utama perdagangan dunia melalui rempah-rempah. Pedagang Gujarat serta Cina membawa rempah-rempah berasal Kepulauan Maluku dan mengirimkannya menggunakan kapal dagang ke Cina, Jazirah Arab, Eropa, dan Madagaskar. Pelabuhan-pelabuhan kecil pada Indonesia telah menjadi



copyright is published under [Lisensi Creative Commons Atribusi 4.0 Internasional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

titik transit dan pusat perdagangan yang menarik para pedagang berasal aneka macam negara dan sudah menjadi pelabuhan komersial yang besar. Inilah yang melatarbelakangi lahirnya pelabuhan-pelabuhan di Indonesia pada masa kemerdekaan. Berbasis negara kepulauan terbesar di dunia dengan sejarah panjang maritim, tentu memiliki banyak juga Pelabuhan sebagai sarana untuk meningkatkan ekonomi Indonesia khususnya di sektor maritim. Oleh karena itu Pelabuhan Indonesia (Pelindo) terbentuk, dimana Pelabuhan Indonesia (Pelindo) merupakan pelabuhan kelas dunia yang menawarkan layanan terintegrasi antar pelabuhan pada Indonesia. Pelindo adalah perusahaan yang terbentuk dari penggabungan empat perusahaan pelabuhan nasional yaitu PT. Pelindo I (Persero), PT. Pelindo II (Persero), PT. Pelindo III (Persero) serta PT. Pelindo IV (Persero). Didirikan pada 1 Oktober 2021, Pelindo menjadi perusahaan yang terintegrasi karena inisiatif strategis pemerintah menjadi pemegang saham untuk mewujudkan konektivitas nasional serta jaringan ekosistem logistik yang lebih kuat. Konektivitas maritim mempertinggi konektivitas antar pelabuhan domestik dan mancanegara. Didukung manajemen strategis yang lebih baik dan kemampuan finansial yang besar, operasional usaha Pelindo akan lebih terkoordinasi, terstandarisasi dan efisien untuk menyalurkan manfaat bagi masyarakat, khususnya pengguna jasa Pelindo. Sebelumnya, empat Pelindo yang terbagi dalam beberapa wilayah dibentuk untuk mengelola pelabuhan Indonesia. Misalnya, Pelindo I mengelola pelabuhan di Provinsi Nanggroe Aceh Darussalam, Sumatera Utara, Riau, serta Kepulauan Riau. Pelindo II mengelola pelabuhan pada 10 provinsi: Sumatera Barat, Jambi, Sumatera Selatan, Bengkulu, Lampung, Bangka Belitung, Banten, DKI Jakarta, Jawa Barat, serta Kalimantan Barat. Pelindo III mengelola pelabuhan pada 7 provinsi: Jawa Timur, Jawa Tengah, Kalimantan Selatan, Kalimantan Tengah, Bali, NTB dan NTT. Pelindo IV mengelola pelabuhan pada 11 provinsi yaitu Kalimantan Timur, Kalimantan Utara, Sulawesi Selatan, Sulawesi Tengah, Sulawesi Tenggara, Gorontalo, Sulawesi Utara, Maluku, Maluku Utara, Papua dan Papua Barat yang masing-masing memiliki visi, misi serta kebijakan yang berbeda. Dan dalam pengelolaannya, Pelindo I-IV memiliki kapabilitas dan keuangan yang berbeda, yang mempengaruhi kinerja dan menyebabkan ketidakefisienan di pelabuhan. Hal inilah yang melatarbelakangi bergabungnya Pelindo I-IV dengan satu kebijakan dan satu visi misi menjadi Pelindo. Menurut Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas, Pasal 1 menyatakan bahwa *merger* merupakan pembentukan hukum yang dibuat dengan maksud untuk menggabungkan lebih dari satu perusahaan dengan perusahaan lain yang sudah ada, dan selanjutnya status badan hukum untuk perseroan yang menggabungkan diri berakhir karena hukum. Di mana *merger* yang dilakukan terhadap Pelindo I-IV didasarkan oleh Peraturan Pemerintah Nomor 101 Tahun 2021 Tentang Penggabungan PT. Pelindo I, III, dan IV (Persero) ke dalam PT Pelabuhan Indonesia II (Persero).

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan adalah metode perbandingan, dimana dalam penelitian ini bisa diketahui adanya perbedaan kinerja PT. Pelindo sebelum dan sesudah Di-*Merger*. Adapun teknik yang digunakan yaitu teknik dokumentasi, dimana metode pengumpulan informasi dan data melalui studi kepustakaan, eksplorasi kepustakaan, dokumen, laporan keuangan, dan catatan tertulis yang berkaitan dengan subjek penelitian, guna mengumpulkan data yang diperlukan untuk melihat perbandingannya.

PEMBAHASAN

ALASAN PELINDO DI-MERGER

Dalam integrasi usaha menurut kejadian hukumnya, integrasi usaha dapat dijadikan sebagai salah satu strategi terbaik untuk memperkuat pondasi suatu perusahaan. Pasalnya, strategi *merger* yang dilakukan diharapkan dapat mempercepat perusahaan dalam mencapai tujuannya. *Merger* bukan berarti mengharuskan perusahaan untuk membuat perusahaan baru dari awal, dan *merger* memiliki keuntungan karena lebih praktis dan lebih terjangkau daripada bentuk *merger* lainnya. Menurut Undang-Undang Perseroan Terbatas No. 40 Tahun 2007, Pasal 1 menyatakan bahwa *merger* merupakan pembentukan hukum yang dibuat dengan maksud untuk menggabungkan lebih dari satu perusahaan dengan perusahaan lain yang sudah ada, kemudian berdampak beralihnya aset serta kewajiban menjadi perusahaan hasil penggabungan, setelah itu perusahaan hasil penggabungan berhenti menjadi badan hukum karena hukum. Segala kepentingan yang ada dalam proses *merger* perlu mengetahui tentang prosedur *merger*, yang terdiri atas penggabungan dua atau lebih organisasi yang sebelumnya independen menjadi organisasi baru. Ada beberapa alasan mengapa pelabuhan Indonesia perlu di-*merger*. Ini termasuk diversifikasi, integrasi horizontal, peningkatan konektivitas ke pasar global, teknologi dan sumber daya lainnya, mencapai efisiensi operasional, peningkatan inovasi, dan berbagi sumber daya. Selain empat alasan umum tersebut, menurut Menteri BUMN Erick Thohir, alasan di balik *merger* Pelindo I-IV adalah untuk menekan biaya logistik dalam negeri. Biaya logistik di Indonesia cukup tinggi dibandingkan negara lain. Biaya logistik domestik mencapai 24%, sedangkan negara lain hanya mencatat 11%.



Tabel 1. Perbandingan biaya logistik terhadap produk domestik bruto (PDB). (Fajri, Moh. 2022)

No	Negara	Biaya Logistik
1	Indonesia	23.5%
2	China	15%
3	Malaysia	13%
4	India	13%
5	Jepang Uni Eropa Singapura	9%
6	Amerika Serikat	9%

Apalagi, biaya logistik Indonesia masih cenderung besar dibandingkan dengan banyak negara lain, menurut Direktur Utama Pelindo Arif Suhartono. Biaya logistik Indonesia pada tahun 2021 dilaporkan sebesar 23,8% dari Produk Domestik Bruto (PDB). Di sisi lain, negara tetangga seperti Singapura hanya menyumbang 8%. Hal inilah yang menjadi latar belakang yang menjadi alasan untuk *merger* yaitu, target pemerintah untuk mengurangi biaya logistik Indonesia yang begitu besar sebanyak 23,5%, dibanding parameter yang ditetapkan sebesar 12%. Terpaut jauh jika dibandingkan dengan negara tetangga seperti Malaysia dengan logistic cost 13%.

KINERJA OPERASIONAL TERMINAL PETI KEMAS USAI *MERGER* PELINDO

Akta penggabungan empat Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yaitu PT Pelabuhan Indonesia I (Persero), PT Pelabuhan Indonesia II (Persero), PT Pelabuhan Indonesia III (Persero), dan PT Pelabuhan Indonesia IV telah ditandatangani dan resmi bergabung menjadi satu perusahaan (Persero). Dimana PT Pelabuhan Indonesia II menjadi entitas yang menerima penggabungan. Ini menandai kesimpulan resmi dari *merger* Pelindo. Pelindo menjadi perusahaan yang terintegrasi karena inisiatif strategis pemerintah menjadi pemegang saham untuk mewujudkan konektivitas nasional serta jaringan ekosistem logistik yg lebih kuat. Akan ada peningkatan koneksi maritim, baik antar pelabuhan domestik maupun internasional. Operasi bisnis Pelindo akan lebih terkoordinasi, terstandarisasi, dan efisien berkat peningkatan manajemen strategis dan kemampuan keuangan yang kuat, yang akan bermanfaat bagi masyarakat, khususnya pengguna jasa Pelindo. Semakin efektifnya standarisasi operasi dan prosedur bisnis yang dibawa oleh integrasi Pelindo menghasilkan sinergi antar BUMN Pelabuhan. Meningkatkan kinerja pelabuhan dan mempengaruhi kesejahteraan sosial ekonomi negara. Melalui standarisasi teknologi informasi, integrasi Pelindo akan meningkatkan efisiensi operasional di seluruh pelabuhan nasional. Selain itu, integrasi ini menurunkan biaya logistik, meningkatkan infrastruktur dan kapasitas, serta memberikan kontrol yang lebih strategis atas desain seluruh jaringan yang ada. Memasuki usia satu tahun, banyak perubahan yang terjadi terutama dari segi kinerja dan struktur pelayanan. Pelindo telah memberikan kontribusi yang signifikan kepada masyarakat dalam waktu satu tahun setelah penggabungan. Banyak pelabuhan yang melihat tanda-tanda pertama peningkatan kinerja dan produktivitas sebagai hasil dari standarisasi dan digitalisasi, didukung oleh peningkatan keterampilan SDM dan transformasi proses bisnis. Parameter boks per kapal (BSH) dan pengurangan *port stay*, juga dikenal sebagai waktu sandar kapal di pelabuhan, digunakan untuk mengukur peningkatan produktivitas bongkar muat. Pencapaian ini tidak terlepas dari upaya perbaikan SPTP, antara lain standarisasi dan digitalisasi proses kerja, peningkatan keandalan peralatan penunjang kegiatan terminal, jam kerja bagi tenaga kerja bongkar muat (TKBM).

Tabel 2. Perbandingan waktu *port stay* sebelum dan sesudah di-*merger* (Oceanweek. 2022)

No	Pelabuhan	<i>Port stay</i> sebelum <i>merger</i>	<i>Port stay</i> pasca <i>merger</i>
1	TPK Makassar	30 jam	24 jam
2	TPK Belawan	36 jam	20 jam
3	TPK Ambon	72 jam	36 jam

Seperti yang dilihat pada tabel diatas peningkatan kinerja di TPK Ambon mengalami perbaikan. Dimana proses bongkar muat satu kapal yang bermuatan 600 peti kemas bisa selesai dalam kurun waktu kurang lebih 36 jam dimana sebelumnya waktu yang diperlukan adalah 72 jam. Selain beberapa terminal diatas, upaya standarisasi juga dilakukan di 27 terminal yang dikelola oleh SPTP. Dalam waktu dekat, standarisasi juga akan dilakukan di TPK Sorong, TPK Perawang, TPK Pantoloan, TPK Jayapura, dan TPK Kendari. Setelah penggabungan dan pembentukan subholding, hal ini tidak terlepas dari sistem operasional pelabuhan peti kemas dan non peti kemas. Sebelum *merger*, sistem dan kebijakan di masing-masing terminal di Pelindo I-IV berbeda. Setelah itu, integrasi sistem digunakan untuk mengimplementasikan sistem operasional di terminal peti kemas dan non peti kemas. Setelah *merger*, fokus utama Pelindo disini bergeser hingga transformasi operasional, yang dilakukan melalui standarisasi dan sistemisasi pelabuhan. Selanjutnya, selama hampir 12 bulan setelah konsolidasi, eksekusi dan peningkatan efisiensi terjadi di berbagai pelabuhan.

KINERJA PERUSAHAAN USAI *MERGER* PELINDO

Pelindo akan menjadi operator pelabuhan peti kemas terbesar kedelapan di dunia melalui integrasi, dengan total



copyright is published under [Lisensi Creative Commons Atribusi 4.0 Internasional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

throughput 16,7 juta TEUs. Posisi Indonesia sebagai simpul penting dalam perluasan jaringan logistik global akan semakin ditopang oleh ini. Realisasi kinerja perusahaan mencerminkan efek menguntungkan dari penggabungan tersebut. Realisasi arus barang, baik peti kemas maupun non peti kemas, menunjukkan kinerja Pelindo pada tahun 2021 meningkat dibandingkan tahun sebelumnya. Dibandingkan dengan tahun 2020, arus peti kemas meningkat sebesar 22 % menjadi 17 juta TEUs pada tahun 2021. Sementara itu, progresi non-kompartemen tercatat sebesar 146 juta ton, atau naik 9% dari tahun sebelumnya. Pada semester pertama tahun 2022, tren kinerja positif terus berlanjut. Lalu lintas peti kemas pada Semester I 2022 meningkat 2%, dari 8,2 juta TEUs menjadi 8,4 juta TEUs, dibandingkan waktu yang sama tahun lalu. Selain itu, arus non peti kemas meningkat sebesar 4%, dari 72 juta ton menjadi 74 juta ton. Pelindo berharap kinerja perusahaan akan terus meningkat seiring dengan transformasi perusahaan yang sedang berlangsung dan kondisi ekonomi yang membaik.

Tabel 3. 10 Perusahaan operator terminal peti kemas terbesar di dunia. (Pelindo III. 2021)

No	Perusahaan	Total Throughput (dalam juta TEUs)
1	PSA Internasional, Singapura	60,3
2	Hutchison Port Holdings (HPH), Hong Kong,	46,7
3	China Ocean Shipping Company (COSCO), Beijing	46,1
4	Dubai Ports World (DPW), Dubai, Uni Emirat Arab	44,2
5	Terminal AP Møller, Den Haag, Belanda	42,8
6	China Merchants Port Holdings Company, Republik Rakyat China	35,1
7	Terminal Investment Limited (TIL), Jenewa, Swiss	26,5
8	Pelindo, Indonesia	16,7
9	International Container Terminal Services Inc. (ICTSI), Manila, Filipina	8,9
10	Evergreen Marine Corporation (EMC), Taoyuan, Taiwan	8,5

PERANAN PELINDO PASCA *MERGER* DALAM MENEKAN BIAYA LOGISTIK

Seperti disebutkan sebelumnya, ada beberapa alasan mengapa Pelindo bergabung. Salah satunya dengan menekan biaya logistik dan mencoba merasionalkan biaya logistik nasional. Agung Kuswandono, Deputi Bidang Koordinasi Sumber Energi Alam serta Jasa Departemen Koordinator Bidang Kemaritiman serta Investasi, mengatakan hasil riset Bappenas 2022, jalan distribusi utama serta bayaran logistik buat pengiriman barang masih menggapai 22% dari PDB di sebagian negara. Biaya logistik Indonesia merupakan yang tertinggi dibandingkan negara lain, mencapai 12,2% dari PDB, dua kali lipat dari rata-rata biaya logistik global. Bahkan Filipina kepulauan memiliki biaya logistik yang lebih efisien sebesar 13,5% dari PDB. Tingginya biaya logistik Indonesia tampaknya terkait dengan kondisi ekonomi spasial yang tidak merata. Dari Barat, Timur, Jawa, Luar Jawa, dll pada akhirnya akan menimbulkan bias faktor beban. Misalnya, utilisasi 100% dari Tanjung Perak, Surabaya hingga Sorong, Papua Barat. Di sisi lain, dari Sorong ke Tanjung Perak hanya sepertiga penuh, atau 30% penuh. Ini bukan hanya tentang membawa. Jadi Barat, Timur, Jawa, dan luar Jawa, dll pada akhirnya akan menimbulkan *load factor* yang tidak seimbang. Misalnya, *load factor* dari Tanjung Perak, Surabaya ke Sorong, Papua Barat adalah 100%. Sedangkan Sorong-Tanjung Perak hanya terisi sepertiga atau 30%. Bukan hanya apa yang diangkut. Dari Tanjung Perak ke Sorong, banyak orang yang membawa sepeda motor, barang elektronik, sembako dan lainnya. Dalam perjalanan kembali dari Sorong, lebih banyak mengangkut hasil alam. Dalam hal ini, Pelindo berusaha menekan biaya logistik. Adapun peran Pelindo dalam menekan biaya logistik di Indonesia dengan meningkatkan produktivitas bongkar muat serta mengurangi jumlah kapal yang memanggil dan menambatkan di pelabuhan perlu dilakukan untuk menekan biaya. Bisnis pelabuhan adalah bisnis yang terencana, jadi semuanya harus berjalan sesuai rencana. Biaya logistik di Indonesia saat ini masih mahal dibandingkan dengan banyak negara. Sebagai gambaran, biaya sewa kapal 4.500 TEUs di pelabuhan Indonesia setara dengan sekitar USD 90.000, atau Rp 1,26 miliar per hari. Di sisi lain, waktu transit kapal yang singgah di beberapa pelabuhan dinilai kurang efektif. Misalnya, Terminal Peti Kemas (TPK) Belawan yang biasanya dua hari, bisa dipersingkat menjadi satu hari. Kemudian TPK Ambon juga meningkatkan kinerja pelabuhan dari 3 hari menjadi 1 hari. Setelah *merger*, Pelindo berharap dapat menstandarisasi pelabuhan, yang akan berdampak pada pelanggan dan perusahaan pelayaran, termasuk menghemat biaya sewa dan mempersingkat waktu pengiriman. Selain itu, bagi Pelindo sendiri berpotensi menekan biaya operasional bongkar muat dan meningkatkan lalu lintas kapal. Sementara itu, menurut M. Adji, Direktur Utama Pelindo *Container Subholding*, sudah mengambil beberapa langkah pasca *merger* demi memangkas port stay, dimana terminal yang dulu dimiliki Pelindo I, II, III dan IV yang masih ada untuk tahun ini sejumlah 15 terminal. Dan tahun ini sudah dilakukan transformasi sehingga sisa sembilan terminal. Pelindo pertama-tama butuh memperbaiki prosedur bisnisnya buat mempersingkat *port stay*. Proses pelabuhan setelah itu bisa distandarisasi oleh Pelindo buat tingkatkan efisiensi.



copyright is published under [Lisensi Creative Commons Atribusi 4.0 Internasional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Sehabis itu, kinerja pelabuhan bakal bertambah, yang akan berakibat pada kesejahteraan sosial serta ekonomi negeri. Jadi Pelindo mempunyai 4 unit bisnis yang membantu melaksanakan operasinya: Pelindo terminal peti kemas, Pelindo multi terminal, Pelindo jasa maritim, dan Pelindo solusi logistik. Kemudahan proses percepatan yang dicoba sehabis *merger* Pelindo jadi keuntungan lain. Sebab mereka bisa memakai aset lain, bisnis tidak perlu mengeluarkan biaya buat perlengkapan. Adapun kelebihan lain pasca *merger* Pelindo ialah adanya kemudahan dalam proses akselerasi, dimana perusahaan tidak perlu melakukan investasi alat karena dapat menggunakan milik yang lain. Semisal di Pelindo IV ada kekurangan peralatan, sementara di Pelindo II ada beberapa alat yang masih bagus tapi sudah tidak digunakan lagi, saat *merger* kalau butuh alat itu bisa digunakan. Pembinaan bisnis proses sangat penting karena pelabuhan menjadi sektor yang punya peran penting menopang ekonomi Indonesia. Hal ini sesuai dengan data World Economic Forum (WEF) dari *Global Competitiveness Report 2018*, yang menunjukkan bahwa peringkat pelabuhan Indonesia berada di peringkat 41 dari 140 negara dan tingkat efisiensi pelabuhannya berada di peringkat ke-61. Sementara itu, skor Indonesia di pilar infrastruktur, khususnya pelabuhan, naik dua peringkat dari tahun lalu menjadi peringkat ke-45. Jadi hubungan antara Pelindo di-*merger* dengan menekan biaya logistik adalah dengan memangkas waktu *port stay*, di mana lalu lintas kapal diperkirakan akan meningkat sebagai akibat dari waktu dok dan bongkar muat yang lebih pendek sehingga mengurangi biaya operasional. Efektivitas biaya dan peningkatan peluang bisnis dapat menguntungkan jalur pelayaran dan pemilik kargo. Standardisasi bisnis dan layanan dimasa depan diharapkan dapat membantu secara bertahap pengurangan biaya logistik. Pada akhirnya, efektivitas biaya logistik ini dapat berkontribusi pada pertumbuhan ekonomi di seluruh negeri.

KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan dan data di atas, keputusan penggabungan Pelindo akan meningkatkan akses ke pasar dan teknologi global, meningkatkan efisiensi operasional, mendorong inovasi, berbagi sumber daya dan mengurangi biaya logistik domestik. Dari keputusan ini, kita bisa melihat kinerja Pelindo, baik kinerja operasional maupun kinerja perusahaan, serta peran Pelindo dalam menekan biaya logistik dalam negeri. Dari tulisan ini dapat disimpulkan bahwa penggabungan Pelindo sesuai dengan alasan penggabungan karena perannya dalam kinerja operasional peti kemas, kinerja perusahaan dan pengurangan biaya logistik. Hasilnya adalah peningkatan kinerja dan produktivitas di banyak pelabuhan, pengurangan waktu tunggu pelabuhan dan pengurangan biaya logistik. Selain hasil usaha, dampak positif dari penggabungan tersebut terlihat dari peningkatan kinerja perusahaan. Kinerja Pelindo pada tahun 2021 terjadi peningkatan dari tahun sebelumnya yang dibuktikan dengan peningkatan arus barang baik peti kemas maupun non peti kemas. Arus peti kemas pada tahun 2021 meningkat menjadi 17 juta TEUs, menandai pertumbuhan 22% dibandingkan tahun 2020. Di sisi lain, arus non-peti kemas sebanyak 146 juta ton, meningkat 9% dari tahun sebelumnya.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Fajri, Moh. 19 Mei 2022. *Setahun Merger, Begini Upaya Pelindo Kurangi Biaya Logistik di Pelabuhan*. Dalam <https://kumparan.com/kumparanbisnis/bos-pelindo-ungkap-cara-kurangi-biaya-logistik-di-pelabuhan1y6Y2D> PedyG full diakses pada 24 Oktober 2022
- [2] Fatima, Noer Fatimah. 18 November 2021. PT. Pelabuhan Indonesia *Merger*, Kejar Peluang atau Tantangan?. Dalam <https://www.aeec.unair.ac.id/pelabuhan-indonesia-merger-kejar-peluang-atau-tantangan/> diakses 23 Oktober 2022
- [3] Mahadi, Tendi. 09 Mei 2022. Kinerja Operasional Terminal Peti Kemas Meningkat Usai *Merger* Pelindo. Dalam <https://newssetup.kontan.co.id/news/kinerja-operasional-terminal-peti-kemas-meningkat-usai-merger-pelindo> diakses pada 23 Oktober 2022
- [4] Melani, Agustina. 20 September 2021. Ini Alasan *Merger* Pelindo IIV. Dalam <https://www.liputan6.com/saham/read/4663407/ini-alasan-merger-pelindo-i-iv> diakses pada 22 Oktober 2022
- [5] Oceanweek. 23 September 2022. *Setahun Merger, Pelindo Mulai Menunjukkan Hasilnya*. Dalam <https://oceanweek.co.id/setahun-merger-pelindo-mulai-menunjukkan-hasilnya/> diakses pada 24 Oktober 2022
- [6] Pelindo III. 2021. Majalah Dermaga. Pengamat : *Merger* Pelindo adalah langkah paling relevan saat ini, Edisi 263 Juli 2021.
- [7] Pelindo. 2021. United We Stand. Laporan Tahunan PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Tahun 2021.
- [8] Pelindo.co.id. Sejarah Pelindo. Dalam <https://pelindo.co.id/page/sejarah-pelindo> diakses pada 23 Oktober 2022
- [9] Pemerintah Indonesia. 2021. Peraturan Pemerintah Nomor 101 Tahun 2021 Tentang Penggabungan PT. Pelindo I, III, dan IV (Persero) ke Dalam PT Pelabuhan Indonesia II (Persero). Jakarta
- [10] Pemerintah Indonesia. Undang-Undang (UU) Nomor 40 Tahun 2017 tentang Perseroan Terbatas. Jakarta.
- [11] Priadi Dkk. 2021. Biaya Logistik Sektor Transportasi Laut Dan Pengaruhnya Terhadap PDB Nasional dalam Jurnal Transportasi Multimoda, Vol 19 (2) (2021): 25-34
- [12] Supply Chain Indonesia. 2022. Biaya Logistik: Pemerintah Anggap Tantangan, Pelindo Upayakan Penurunan. Dalam <https://supplychainindonesia.com/biaya-logistik-pemerintah-anggap-tantangan-pelindo-upayakan-penurunan/> diakses pada 24 oktober 2022.

