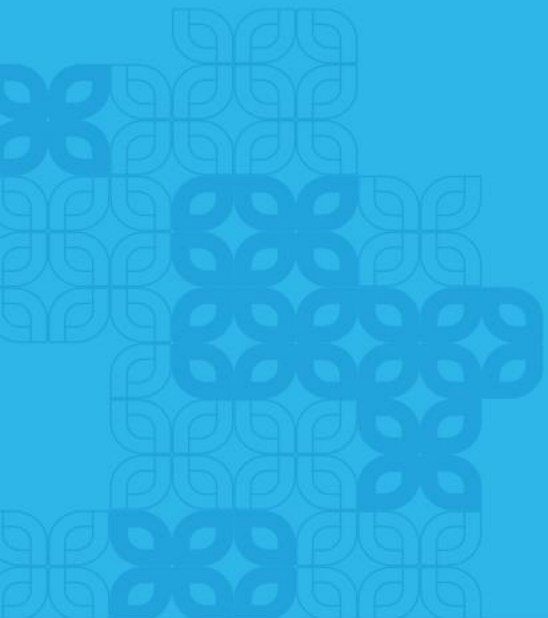


# COMPANY PROFILE **PT PELABUHAN INDONESIA (PERSERO)**



# LATAR BELAKANG & TUJUAN PEMBENTUKAN MERGER



## Arahan Pembangunan Nasional

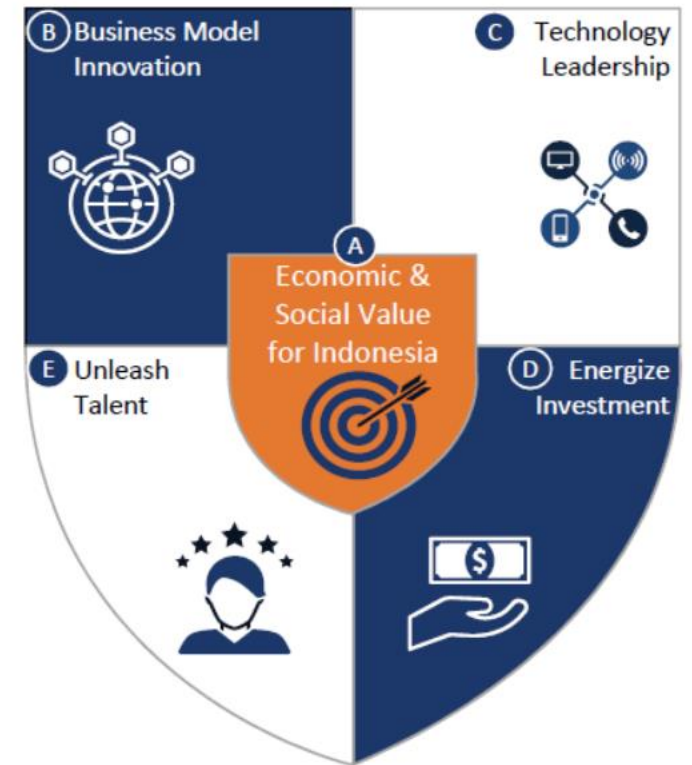


Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (2020-2024)

## Sasaran Strategis Kemenhub

- Peningkatan daya saing global
- Peningkatan operasional
- Peningkatan sinergi
- Peningkatan kapasitas
- Pengembangan SDM

## Prioritas KBUMN

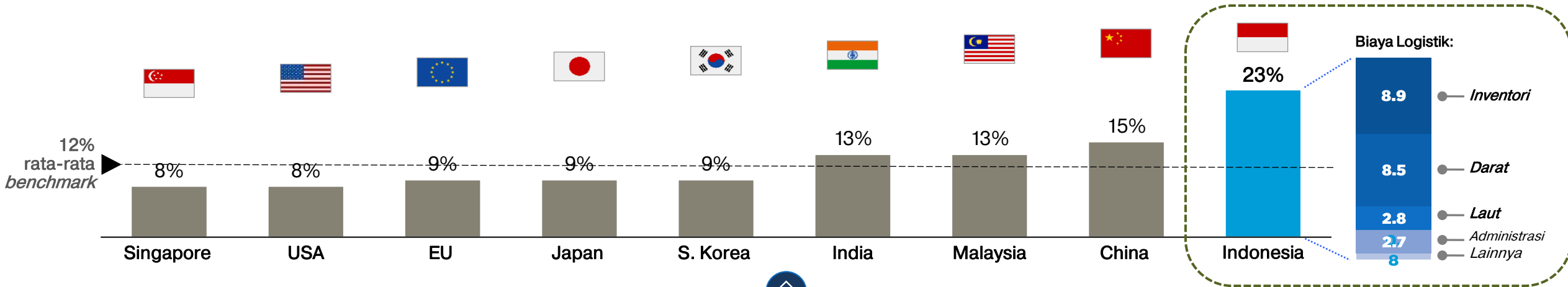


# BIAYA LOGISTIK YANG TINGGI DI INDONESIA

Biaya logistik nasional tinggi akibat operasional & infra. pelabuhan yang kurang optimal dan konektivitas yang kurang baik antar moda transportasi

## Biaya logistik Indonesia lebih tinggi dibanding negara-negara lain

(dalam % GDP, data tahun 2015 kecuali Indonesia data tahun 2019)



### Disebabkan oleh 5 isu utama

- Regulasi pemerintah yang tidak kondusif**  
 e.g. *lead time clearance* pelanggan yang lama di pelabuhan
- Efisiensi value chain darat yang rendah**  
 e.g. kurangnya akses layanan jalan, kereta dan *trucking*
- Efisiensi value chain maritim yang rendah**  
 e.g. pelayaran yang sangat terfragmentasi dan besarnya penggunaan kapal kecil
- Operasi dan infrastruktur pelabuhan tidak optimal**  
 e.g. waktu *turnaround* yang lama dan infrastruktur pelabuhan yang tidak mencukupi  
**Dalam pengaruh Pelindo**
- Supply-demand tidak seimbang**  
 e.g. permintaan yang terkonsentrasi di Jawa menyebabkan peti kemas kosong



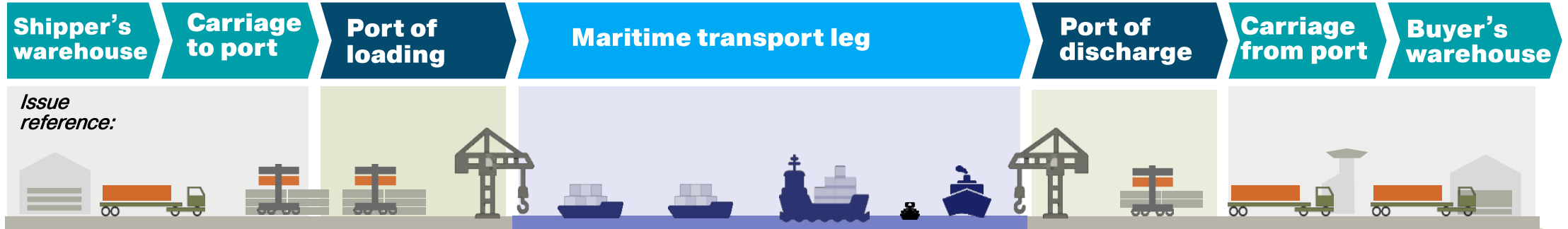
# ALASAN UTAMANYA TINGGINYA BIAYA LOGISTIK INDONESIA



End-to-end maritime logistic value chain – 5 main drivers for high logistic cost

## 1 Demand-Supply Imbalance

- Sentralisasi penduduk dan kegiatan ekonomi (misalnya kawasan industri)
- Kontainerisasi komoditas utama yang rendah di wilayah yang kurang berkembang



## 2 Suboptimal Port Performance

- Infrastruktur pelabuhan yang terbatas (draf, kapasitas)
- Operasi pelabuhan yang tidak efisien
- Alokasi belanja modal yang kurang optimal dengan investasi berlebih yang signifikan

## 3 Low Maritime Value Chain Efficiency

- Pasar kapal pelayaran yang terfragmentasi dan tidak terkoordinasi
- Terlalu sering menggunakan ukuran kapal kecil menciptakan inefisiensi

## 4 Low Land Value Chain Efficiency

- Ketergantungan yang berlebihan pada truk, dengan kemacetan dan kualitas jalan yang rendah
- Profesionalisasi dan koordinasi yang rendah dalam pengangkutan dan pergudangan

5

## Unconducive Government Regulations

- Birokrasi yang kurang kondusif menciptakan inefisiensi logistik
- Implementasi peraturan yang ada tidak efektif
- Kurangnya insentif untuk mendorong kolaborasi, kompetisi, atau perbaikan ekosistem

# PENGGABUNGAN PELINDO BERPOTENSI UNTUK MENINGKATKAN PERFORMA OPERASIONAL DAN FINANSIAL



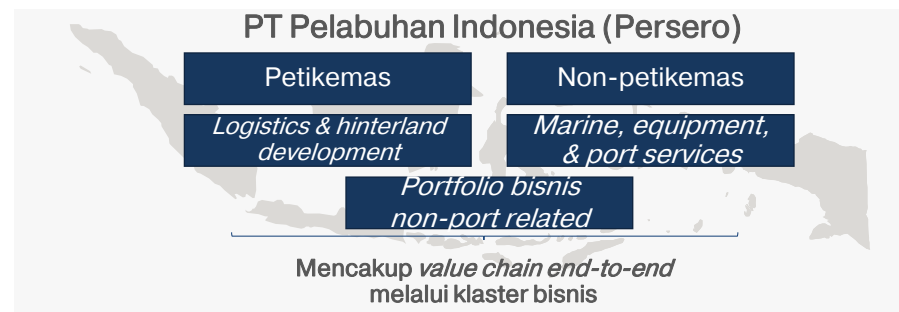
## Model 4 Pelindo terpisah



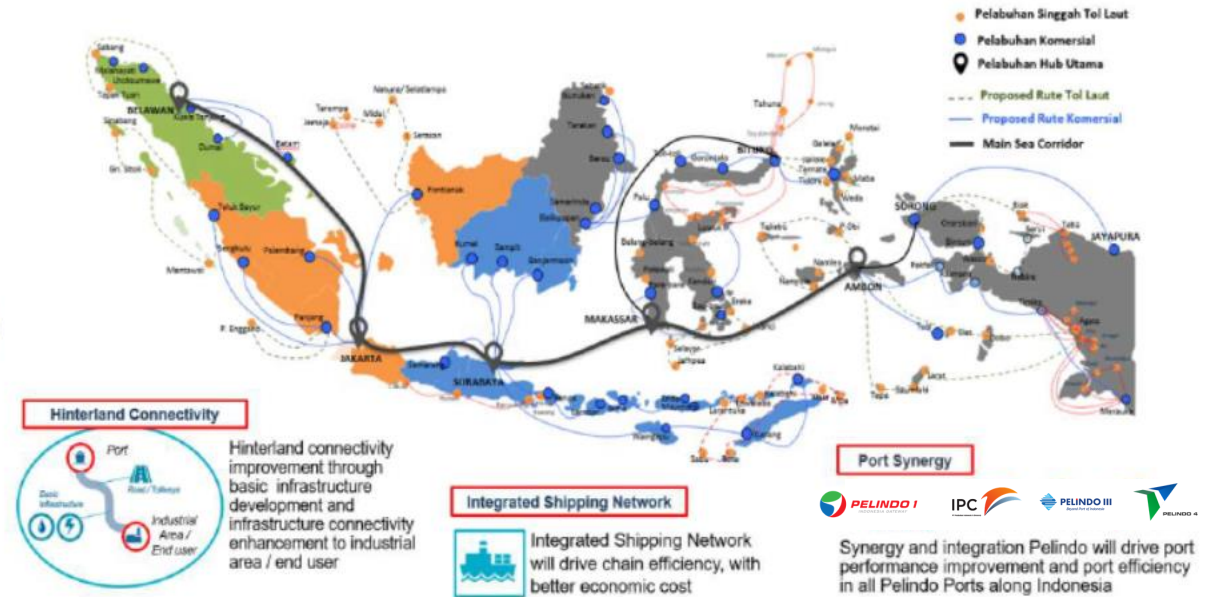
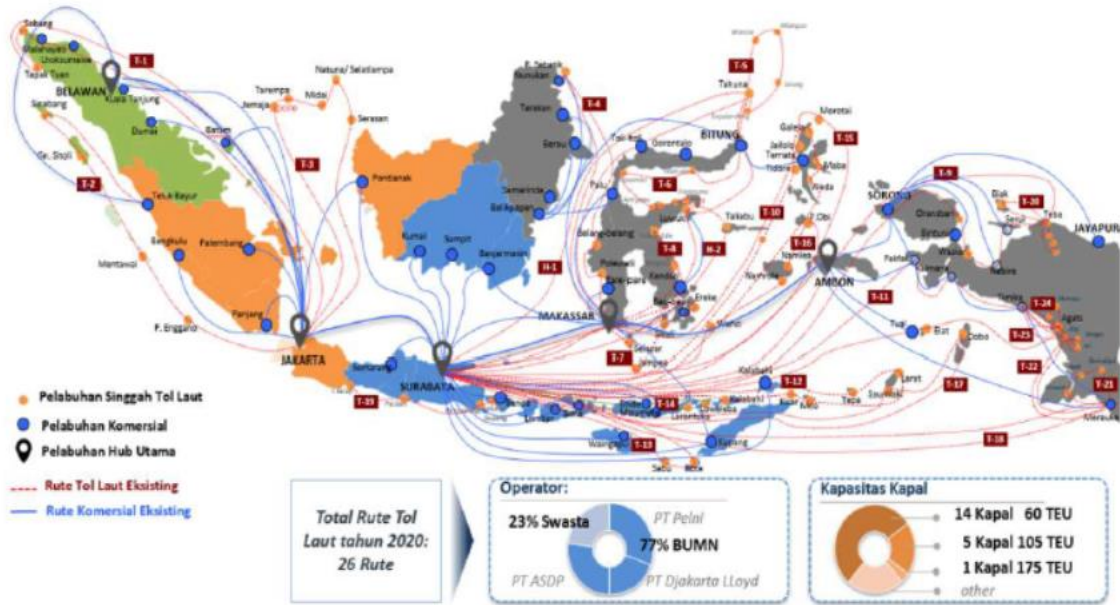
<b>Pelabuhan nasional yang kurang terkoordinasi</b>	Adanya kapasitas berlebih di beberapa lokasi, adanya asset dengan utilisasi tidak optimal
<b>Operasi yang kurang efisien dan tidak terstandar</b>	Pola operasi & layanan di pelabuhan di bervariasi dan dengan produktivitas yang rendah
<b>CAPEX yang tidak optimal dan finansial yang terbatas</b>	Rasio D/E Pelindo 118% (vs <i>benchmark</i> 30-60%) & kekurangan kemampuan CapEx beberapa Pelindo
<b>Program development SDM yang bervariasi</b>	Program SDM antara Pelindo 1-4 <i>legacy</i> memiliki kurikulum yang berbeda menghasilkan variasi produktivitas pegawai
<b>Sistem TI yang bervariasi</b>	Sistem TI yang dipakai bervariasi antar Pelindo, adanya tumpeng tindh sistem bagi pelanggan

Sumber: Studi Konsolidasi Pelindo oleh Pelindo I-IV

## PT Pelabuhan Indonesia (Persero)



<b>Kendali strategis yang lebih baik</b>	Adanya perencanaan keseluruhan untuk jaringan, investasi asset, yang bertujuan besar untuk mengurangi biaya logistik
<b>End-to-end proses yang terstandarisasi</b>	Operasi yang lebih <i>reliable</i> , efisien dan dapat menciptakan port network connectivity yang lebih baik di seluruh pelabuhan nasional
<b>Alokasi CAPEX yang optimal dan kemampuan finansial lebih baik</b>	Untuk meningkatkan kondisi neraca keuangan dan posisi finansial
<b>Program <i>development</i> SDM yang standar</b>	Adanya program SDM yang terstandar untuk mengembangkan kapabilitas pegawai yang berpotensi mengurangi variasi produktivitas
<b>Sistem TI yang terstandarisasi</b>	Sistem TI yang seragam di seluruh Pelabuhan, kantor, dan fasilitas pendukung kegiatan kepelabuhan di seluruh Indonesia



## Pelindo Pra Penggabungan

Dominasi penggunaan kapal kecil dengan rute independen yang banyak (tidak interkoneksi rute dan jadwal) sehingga menyebabkan inefisiensi dalam konektivitas maritim

Kurangnya koordinasi antar Pelabuhan nasional



## PT Pelabuhan Indonesia (Persero)

Penggabungan Pelindo akan menciptakan pengembangan konektivitas untuk *hinterland*. Jaringan pelayaran terintegrasi, serta peningkatan kinerja dan efisiensi

Meningkatkan koordinasi melalui percepatan standarisasi operasional pelabuhan, peningkatan kapasitas pelabuhan, peningkatan akses dan kedalaman kolam pelabuhan dan revisi rencana CAPEX)

Sumber: Studi Konsolidasi Pelindo oleh Pelindo I-IV





## Bagi Pemerintah

- **Mempermudah koordinasi** dengan 1 (satu) pengelola Pelabuhan seluruh Indonesia
- Meningkatkan **kontribusi** kepada pendapatan Negara melalui **dividen dan pajak** sejalan dengan meningkatnya profitabilitas
- **Foreign Direct Investment (value creation)** di level klaster bisnis petikemas termasuk kerjasama investasi via SWF
- **Penurunan biaya logistik petikemas** yang signifikan



## Bagi Masyarakat

- **Peningkatan produktifitas dan efisiensi melalui Standarisasi proses bisnis dan pelayanan** di pelabuhan berdampak terhadap penurunan harga barang yang diangkut
- Peningkatan konektivitas dan efisiensi lalu lintas barang antar pulau melalui integrasi **hub and spoke yang lebih terkoordinasi**
- **Membuka lapangan pekerjaan baru** melalui investasi di sektor pelabuhan yang semakin meningkat (mis: operator alat, lapangan, administrasi, dll)



## Bagi Perusahaan (BUMN)

- **Go Global** (Operator #8 dunia Berdasarkan throughput petikemas) Melalui peningkatan trafik pelabuhan
- **Efisiensi operasional dan CAPEX**; capex diarahkan kepada kebutuhan prioritas, peningkatan layanan
- Integrasi menyatukan sumber daya **keuangan, peningkatan leverage** dan **memperkuat permodalan**, peningkatan kapasitas
- Klasterisasi lini bisnis Pelindo **memiliki potensi value creation** baru (misal: peti kemas)





# PERJALANAN PENGGABUNGAN PELINDO



**1960**  
Perusahaan Negara (PN)  
Pelabuhan I - VIII

**1983**  
Perusahaan Umum (Perum)  
Pelabuhan I - VIII

**1992**  
Perusahaan Perseroan (Persero)  
Pelabuhan Indonesia I - IV

**2009**  
Kajian Holding Pelabuhan & Pengerukan

**2012**  
Kajian Integration Pelindo I - IV

**2013**  
Studi Holding Pelabuhan Indonesia  
Pembentukan PT Terminal Petikemas Indonesia

**2016**  
PMO Nasional – Virtual Holding  
Studi Pelindo Incorporated

**2017**  
Inisiasi Pembentukan Holding Maritim

**2018**  
Studi Integrated Port Network (7 Hub Pelabuhan RJPMN)

**2019**  
Inisiasi Pembentukan SubHolding Petikemas

**2020**  
Kajian Sinergi & Integrasi BUMN Pelabuhan  
Menghasilkan rekomendasi PENGGABUNGAN

**2021**  
PENGGABUNGAN  
PELINDO



# Implementasi Penggabungan Pelindo



Target Presiden:

Penggabungan  
BUMN Pelabuhan  
dapat diwujudkan  
pada Triwulan III  
2021



★ Kick-Off Meeting  
Aksi Korporasi 1  
Legal Merger PELINDO  
4 Maret 2021

Rakortas Pelindo  
9 – 11 Juni 2021  
BA Kesepakatan  
Serikat Pekerja  
24 Juni 2021

Mar



Jun



Jul



Aug



Sep



Okt



Rakortas Pelindo  
12 – 13 Agst 2021

Pembahasan Antar  
Kementerian &  
Lembaga - RPP  
12, 27, 31 Agst 2021

★ PP 101/2021 Penggabungan Pelindo  
RUPSLB Penggabungan  
Akta Penggabungan & AD/ART  
Pembentukan SubHolding  
1 Oktober 2021

★ Launching Penggabungan oleh Presiden  
Republik Indonesia  
14 Oktober 2021

Rakortas Pelindo  
28 – 29 Juli 2021

Rapat Kerja Komisi VI  
DPR RI  
30 Juni 2021

★ Ringkasan Rancangan Penggabungan  
1 September 2021

Harmonisasi RPP  
6 & 14 September 2021

Rakortas Pelindo  
6 - 8 & 28 - 29 September 2021

Proyek Strategis Nasional  
10 September 2021

★ Kajian Bersama  
22 September 2021



# COMPANY PROFILE



# GAMBARAN UMUM AREA KERJA PELINDO

PT Pelabuhan Indonesia (Persero) merupakan hasil penggabungan empat BUMN Jasa Kepelabuhanan berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 101 Tahun 2021 Tentang Penggabungan PT Pelindo I, III, dan IV (Persero) ke Dalam PT Pelabuhan Indonesia II (Persero). Selanjutnya Surat persetujuan Menteri BUMN RI Nomor : S-756/MBU/10/2021 tanggal 01 Oktober 2021 tentang Perubahan Nama, Perubahan Anggaran Dasar, dan Logo Perusahaan, maka disetujui PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) berubah nama menjadi PT Pelabuhan Indonesia (Persero) atau Pelindo.



# FOKUS LAYANAN BISNIS PELINDO

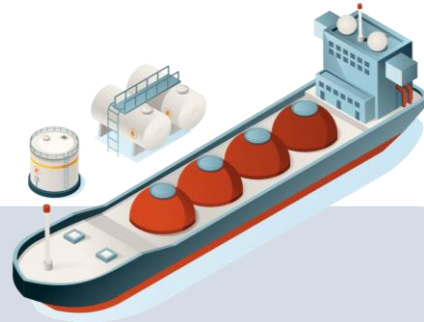
Terdapat beberapa focus layanan bisnis Pelindo pasca merger, antara lain:



## LAYANAN PETIKEMAS

Pelayanan Barang Petikemas merupakan pelayanan bongkar muat mulai dari kapal hingga penyerahan ke pemilik barang. Pelayanan barang meliputi:

- a. Dermaga;
- b. Gudang Penumpukan;
- c. Lapangan Penumpukan;
- d. Receiving/Delivery



## LAYANAN NON PETIKEMAS

Pelayanan Non Petikemas merupakan pelayanan bongkar muat mulai dari kapal hingga penyerahan ke pemilik barang. Pelayanan barang meliputi:

- a. Dermaga;
- b. Gudang Penumpukan;
- c. Lapangan Penumpukan;
- d. Receiving/Delivery



## LOGISTIC & HINTERLAND

Pelayanan diluar kawasan Pelabuhan yang mana meliputi:

- Kawasan Industri
- Warehouse / Gudang
- Trucking
- Property
- Marina & Marine Tourism



## MARINE & EQUIPMENT

Pelayanan kapal merupakan jasa kegiatan operasional kapal mulai dari masuk hingga keluar pelabuhan. Pelayanan kapal meliputi:

- Jasa Tambat;
- Jasa Pandu;
- Jasa Tunda;
- Jasa Pelayanan Air, Sampah dan Limbah.

Selain itu terdapat pelayanan peralatan, utilitas, pengerukan, dan energi.

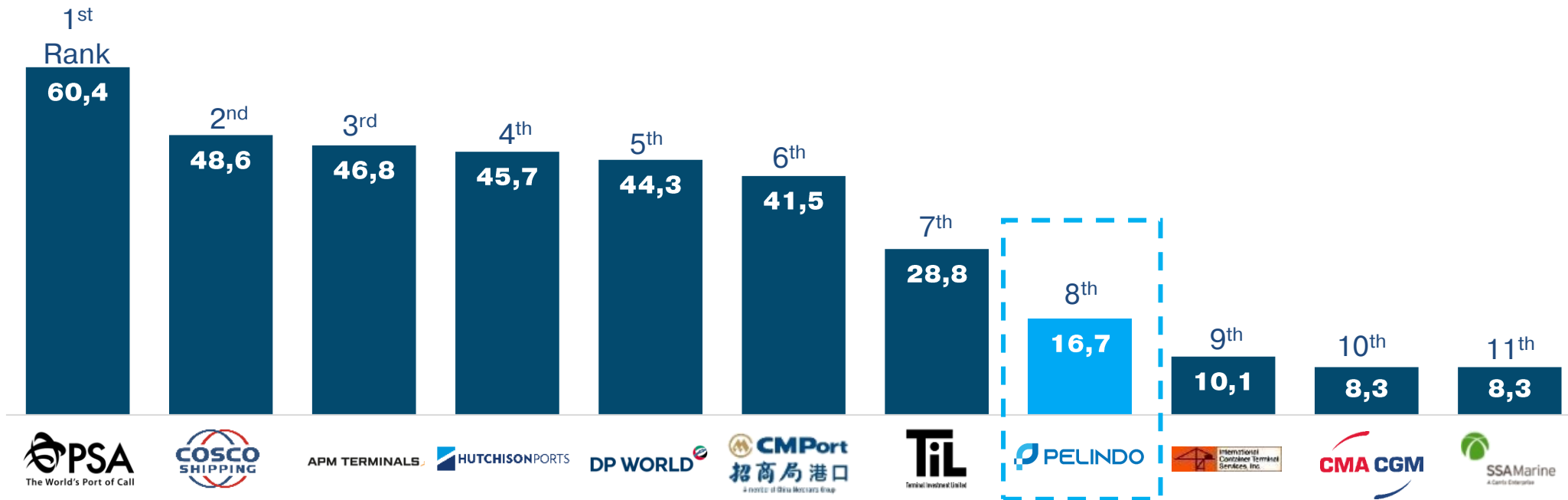
# POSISI PELINDO SEBAGAI TERMINAL OPERATOR



Penggabungan Pelindo akan menghasilkan operator petikemas terbesar nomor 8 di dunia

## Top 10 Operator Terminal Global dan Internasional

Dalam juta TEU, 2019



Operator Terminal melanjutkan memperluas wilayah operasinya dan menangkap peluang arus perdagangan petikemas dunia

Sumber: Drewry maritime research, Annual Report 2019 Pelindo I-IV

## Visi:

Menjadi Pemimpin Ekosistem Maritim Terintegrasi dan Berkelas Dunia

Misi: Mewujudkan jaringan ekosistem maritim nasional melalui peningkatan konektivitas jaringan dan integrasi pelayanan guna mendukung pertumbuhan ekonomi Indonesia

### Pilar Strategis

#### Transformasi pelabuhan kelas dunia



- Peningkatan standar kualitas operasional pelabuhan dengan memanfaatkan teknologi digital
- Peningkatan kualitas layanan berbasis pelanggan (*cust. centric*)
- Pengembangan *sustainable ports*
- Persiapan ekspansi regional

#### Penguatan ekosistem logistik



- Peningkatan kerjasama dengan pelaku industri logistik laut dan darat untuk mendukung optimalisasi biaya logistik nasional
- Perluasan kerjasama dengan kawasan industri /logistik untuk mendorong peningkatan arus barang

#### Efisiensi *supply chain* maritim



- Perluasan jaringan pelabuhan nasional
- Integrasi jaringan pelabuhan, moda transportasi dan kawasan pendukungnya (i.e. kawasan industri/logistik)

#### Peningkatan value perusahaan



- Penguatan struktur keuangan perusahaan
- Pengelolaan aset secara optimal
- Pengembangan bisnis secara vertikal dan horizontal

### Enablers



- Pengembangan organisasi Pelindo Terintegrasi untuk mendorong efisiensi bisnis
- Pengembangan inovasi yang berkelanjutan
- Pengembangan kapabilitas dan kualitas SDM
- Penguatan pemanfaatan teknologi dan sistem informasi Pelindo Terintegrasi

# STRUKTUR KORPORASI PELINDO



**Strategic architect & Concession Owner**

Regional coordinator

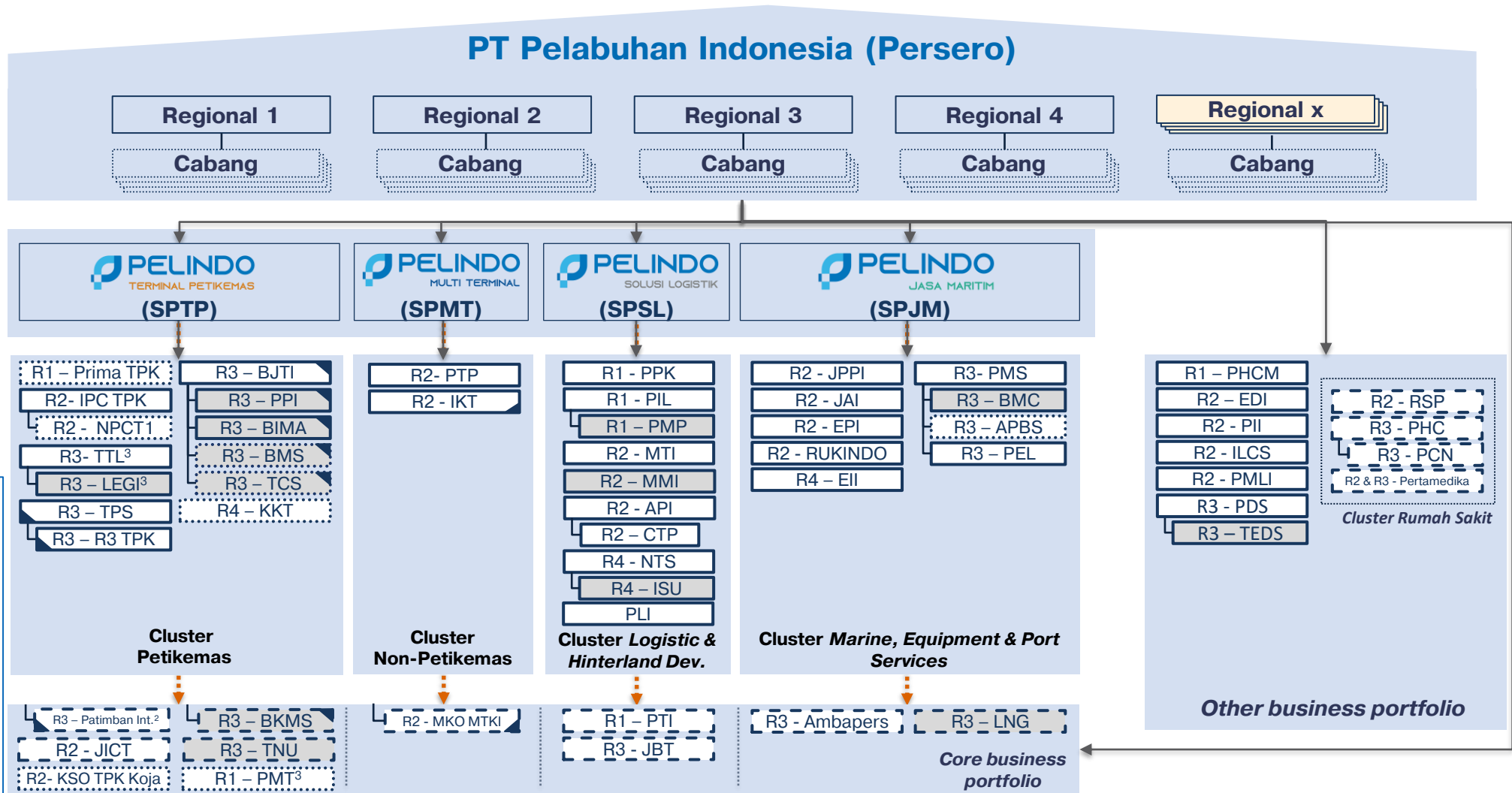
**Business Owner**

**Business Operator**

**Legend**

- Anak perusahaan<sup>1</sup>
- JV majority
- JV minority
- Berdasarkan hasil kajian lebih lanjut
- as-is/ re purpose/ opsi lain sesuai hasil kajian

→ Oversight  
→ Arahan strategis & kontrol



1) Saham dimiliki oleh Pelindo Group & koperasi, 2) PT Pelabuhan Patimban Internasional merupakan entitas baru di tahun 2021 dimana bergerak di dua bidang yaitu Petikemas dan Non Petikemas 3) Alokasi klaster di PK/NPK akan dikaji lebih lanjut

Sumber: Data Pelindo I-IV, Analisis BCG





# PELAKSANAAN INISIATIF STRATEGIS PELINDO AKAN DILAKSANAKAN DALAM TIGA FASE SELAMA 5 TAHUN KEDEPAN



**2021-2022**

## ***Business Alignment and Integration***

- Fokus pada penyelarasan bisnis paska integrasi melalui standardisasi & integrasi operasional dan komersial untuk peningkatan kualitas pelayanan
- Melakukan investasi terintegrasi untuk pengembangan bisnis
- Reorganisasi perusahaan dan pengembangan budaya terintegrasi

### ***Prerequisites & interdependencies:***

- Terjadinya *streamlining* anak perusahaan dan restrukturisasi organisasi
- Adanya *integrated IT system*



**2023-2024**

## ***Business Expansion & Partnerships***

- Pengembangan bisnis melalui *Strategic Partnership* (i.e. INA)
- Kolaborasi dengan pelayaran domestik & global untuk peningkatan konektivitas laut
- Pengembangan konektivitas dan ekosistem logistik melalui kerjasama dengan pelaku industri logistik darat

### ***Prerequisites & interdependencies:***

- Pengembangan kapabilitas pengelolaan pelabuhan non petikemas,
- Pengembangan kapabilitas pengelolaan *non-core business* / bisnis pendukung
- Dukungan Kemenhub, BUMN, Kementerian Keuangan, Bappenas & KL terkait
- Kemampuan pendanaan yang kuat
- Berjalannya transformasi Bisnis Pelindo Terintegrasi

**2025**

## ***World Class Port Ecosystem Integrator***

- Persiapan rencana ekspansi regional dan internasional Pelindo Terintegrasi
- Peningkatan pemanfaatan teknologi digital dalam bisnis kepelabuhanan & bisnis pendukungnya
- Penguatan dukungan konektivitas dan ekosistem logistik melalui kerjasama dengan kawasan industri untuk peningkatan arus barang



## **KOMISARIS UTAMA**

Laksamana TNI (Purn) Prof. Dr. Marsetio, S.I.P., M.M.



## **KOMISARIS INDEPENDEN**

Muchtar Luthfi Mutty



## **KOMISARIS INDEPENDEN**

Heru Sukanto



## **KOMISARIS**

R. Agus H. Purnomo



## **KOMISARIS**

Antonius Rainier Haryanto



## **KOMISARIS**

Didi Sumedi



## **KOMISARIS**

Sdung Situmorang





**DIREKTUR UTAMA**

Arif Suhartono



**WAKIL DIREKTUR  
UTAMA**

Hambra



**DIR. KEUANGAN &  
MANAJEMEN RESIKO**

Mega Satria



**DIREKTUR SDM  
DAN UMUM**

Ihsanuddin Usman



**DIREKTUR  
STRATEGI**

Prasetyo



**DIREKTUR  
INVESTASI**

Boy Robyanto

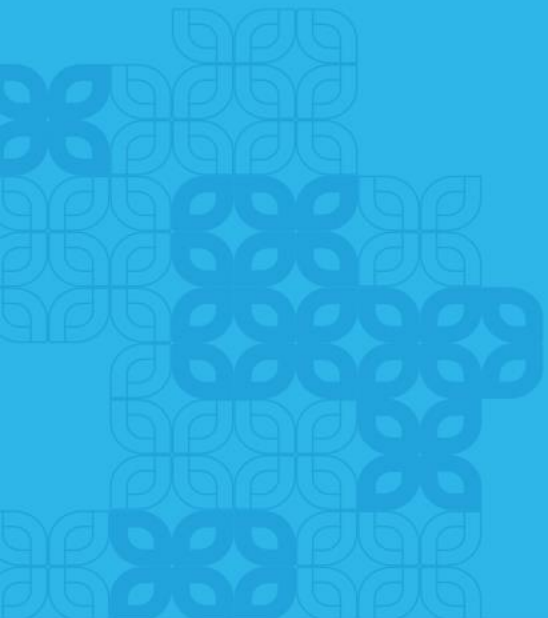


**DIREKTUR  
PENGELOLA**

Putut Sri Muljanto



# PORT PROFILE AT GLANCE



## Port of Belawan

Total berth : 3,567 m  
Range Depth : -5.5 to -10 LWS  
Total Capacity : 2 Mil. TEUs



## Port of Tanjung Priok

Total berth : 17,760 m  
 Range Depth : -6 to -15 LWS  
 Total Capacity : 9.1 Mil. TEUs  
 (until CT1)



### PHASE 1 (2012 – 2027)

1	2	3
<b>CT 1</b> (sudah beroperasi)	<b>CT 2</b> <b>CT 3</b>	<b>PT 1</b> <b>PT 2</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ C : 1.5 million TEUs</li> <li>▪ L : 850 m</li> <li>▪ D : 16.0 m</li> <li>▪ A : 32 Ha</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ C : 3.0 million TEUs</li> <li>▪ L : 1,600 m</li> <li>▪ D : 16.0 m</li> <li>▪ A : 64 Ha</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ C : 10 million m3</li> <li>▪ L : 1,600 m</li> <li>▪ D : 19.0 m</li> <li>▪ A : 64 Ha</li> </ul>
		<b>NEWPRIOK EASTERN ACCESS (NPEA)</b>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Length : 7 km</li> <li>▪ Area : 18 Ha</li> <li>▪ Connected with JTCC</li> </ul>



## Port of Tanjung Perak

Total berth : 7,000 m  
Range Depth : -4 to -10 LWS  
Total Capacity : 5.1 Mil. TEUs



## Port of Makassar

Total berth : 1,694 m  
Range Depth : -10 to -12 LWS  
Total Capacity : 2.6 Mil. TEUs





# PROYEK STRATEGIS PELINDO



# Terima Kasih

