

Maritime Business Under Covid-19 Disruption



Saut Gurning
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
(ITS) Surabaya
Email: sautg@its.ac.id

Surabaya, 14 Mei 2020

BAHAN BAHASAN

PUBLIC LCTURE

**01/ PANDEMIC COVID
& SEBARAN**

**04/ PENDEKATAN
MANAJEMEN
DISRUPSI**

**02/ DAMPAK UTAMA
USAHA MARITIM**

**05/ PENDEKATAN:
ADAPTASI
& KONTINUITAS**

**03/ RESPON UTAMA
ENTITAS MARITIM**

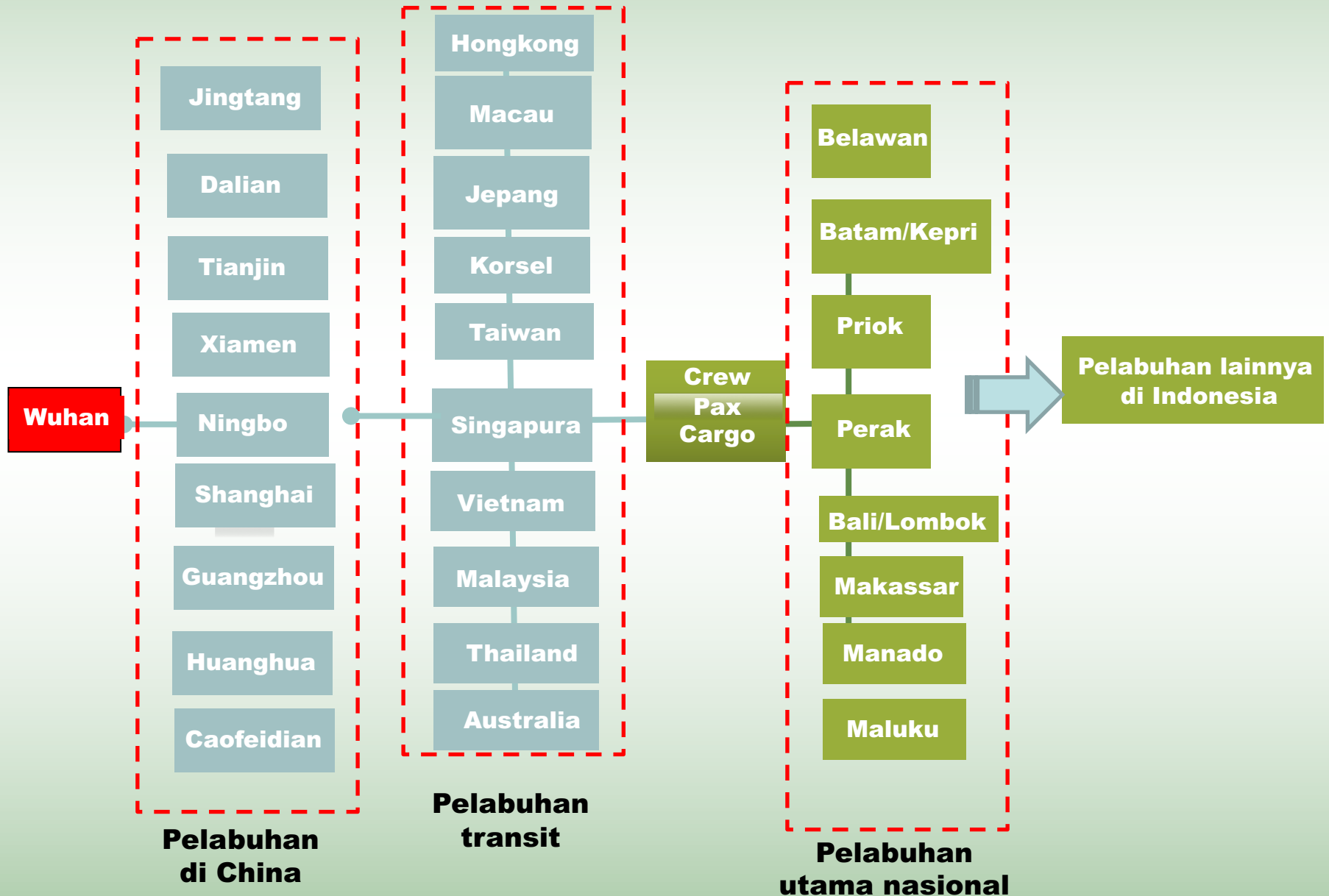
**06/ BEST PRACTICES
& FASE MEMBALIK**



#1 PANDEMIC COVID

Wilayah Potensi Daerah Beresiko Terjangkit 2019-nCoV Lewat Laut

Potensi terjangkitnya serta penyebaran virus novel coronan 2019 ke sejumlah pelabuhan utama internasional Indonesia berpotensi diawali dari pelabuhan-pelabuhan di China lalu ke sejumlah pelabuhan terdekat Indonesia paling tidak 3-5 transit port sebelumnya sebelum bersandar (call) ke pelabuhan Indonesia dalam periode 7-14 hari dari wilayah China.



Pola Penyebaran Lewat Laut

Secara mendasar, agen pembawa penyeberan virus 2019-nCoV adalah kru kapal, penumpang serta kargo (khususnya makanan)



Semua Tipe Kapal Berpotensi

Semua tipe kapal berbendera internasional yang pernah bersandar atau transit dari dan lewat berbagai pelabuhan di China yang merupakan sumber potensi pembawa virus 2019-nCoV atau area endemik spt Italia, Iran, Korea Selatan dan sekitarnya.

Crew

Awak kapal khususnya yang berasal dari wilayah China atau yang terpapar virus menjadi sumber penting yang perlu dicatat, diperiksa dan dimonitor di atas kapal atau sebelum masuk wilayah pelabuhan

Penumpang

Khusus untuk kapal penumpang dan kapal penyeberangan rute internasional termasuk kapal pesiar (cruise) menjadi sumber potensi besar lainnya yang dapat menjadi carrier dari virus yang dapat menjangkitkan

Kargo/Makanan

Berbagai sumber kargo khususnya makanan atau minuman yang diperkirakan tercemar juga merupakan obyek penting yang perlu diperhatikan



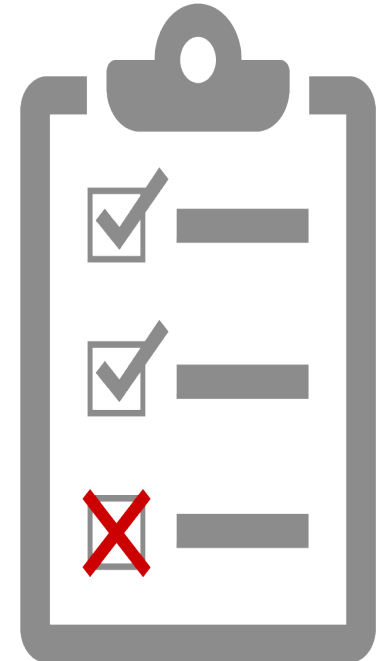
#2

**DAMPAK UTAMA
USAHA MARITIM**

DATA DAN DAMPAK



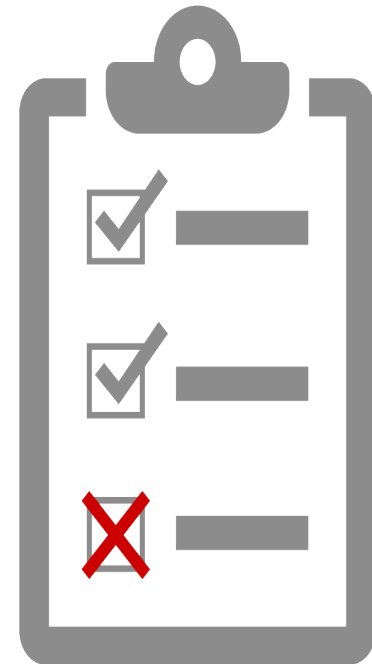
- Sesuai data market permintaan cargo per hari nya dari awal tahun 2020 sampai dengan maret terus menurun **hingga diangka \$ 2,000 an**, meskipun mulai ada kenaikan pada akhir maret namun belum menunjukkan peningkatan yang berarti capsized cargo per hari nya.
- Shanghai Containerized Freight index sebagai dasar harga trading transportasi logistik utamanya di Asia masih cukup tinggi **diangka 890,37** dibandingkan dengan tahun 2019 pada bulan yang sama diantara 700 s.d 800.
- Penurunan volume kargo, baik pada **ekspor impor** yang terdampak seperti ke China yang **menurun hingga 14-18 persen** dan merembet ke negara tujuan lain, seperti Singapura dan Korea Selatan. Begitu juga pada **kargo domestik**, terutama pada kargo penunjang ekspor impor dan distribusi nasional yang **turun 5-10 persen**. (INSA) Carmelita Hartoto, 31 Maret 2020.
- Masih tingginya bunga bank untuk pembangunan kapal, naiknya kurs dollar secara significant (yang berpengaruh pada biaya produksi) di beberapa waktu terakhir di tengah Pandemi COVID-19 membuat **pembangunan kapal baru menurun drastis akibat di hold atau dibatalkan**.
- Wabah virus corona atau COVID-19 **telah membatalkan 544 pelayaran dari total sekitar 1.300 pelayaran rute intra-Asia** dalam kurun waktu 30 hari sejak perayaan Imlek pada 25 Januari 2020. Menurut data dan kalkulasi SITC, kerugian rata-rata per kapalnya mencapai USD 220.000, total dari biaya charter dan bunker.
- Walaupun sekarang kegiatan produksi di Cina telah dimulai kembali dengan terkendalinya penyebaran virus, **sejumlah perusahaan pelayaran berskala kecil dalam perdagangan intra-Asia akan mengalami kesulitan finansial dalam beberapa bulan ke depan**. -konsultan Sea-Intelligence.-



KONDISI PELAYARAN DUNIA & INDONESIA



1. Pandemi mendorong pembatasan (*lock-down*) serta menciptakan terbatasnya aktivitas ekonomi secara mendasar
2. Terjadi penurunan bahkan disrupsi suplai dan permintaan maritime dunia termasuk Indonesia
3. Kargo (container) dunia lewat maritime menurun sekitar 10%
4. Pelabuhan dan Angkutan laut, kontainer menurun rata-rata 15-16% persen
5. Sementara Angkutan Curah kering relative kecil penurunannya 5-6 persen. Namun ada juga yang menaik khususnya untuk importasi bahan pangan dan pakan
6. Komoditas Food, Feed dan Fuel relative stabil bahkan naik



Pengamatan terbatas sejumlah komoditas (dari berbagai sumber dari dan ke Indonesia)

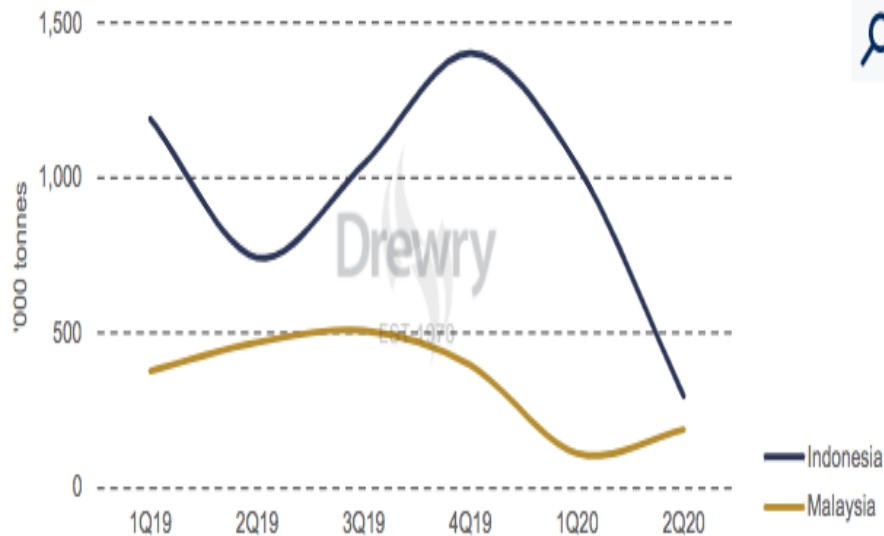


Tipe Komoditas	Dinamika	Route	Indonesia	Respon
Batubara	Menurun 2%-7%	Australia, Indonesia to India, China, SE	Ekspor menurun sekitar 5%-6	Pasar lain ke Eropa
Palm-Oil	Menurun 30%-50%	India	Menurun 60%	Pasar lain
Produk Perikanan	Menurun 30%-40%	Eropa, SE ke China, Jepang, Korsel, Hongkong	Menurun 12%-15%	Pasar China, Jepang

DAMPAK PALM-OIL INDONESIA KE INDIA

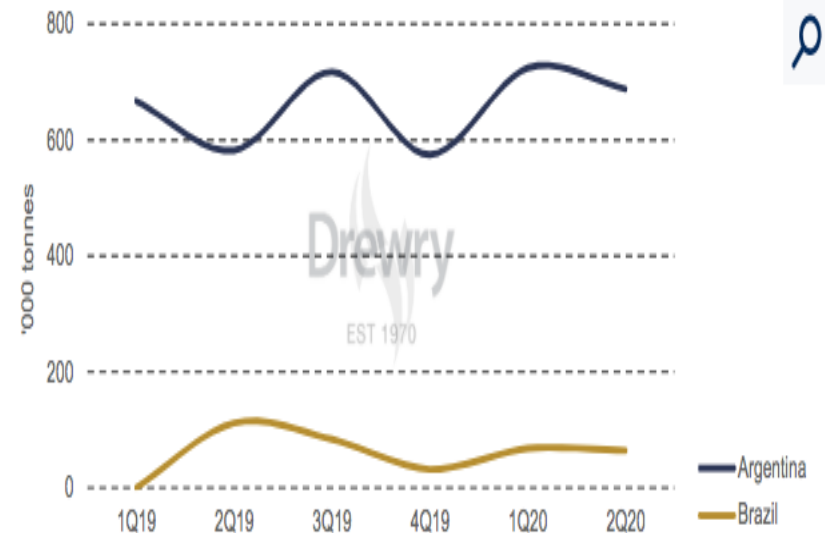


Figure 2: Import volume of palm oil (crude) to India



Source: [Drewry Maritime Research](#)

Figure 4: Import volume of soybean oil (crude) to India



Source: [Drewry Maritime Research](#)


Kondisi produk Palm-Oil ke India menurun, namun tetap berpotensi untuk Menaik setelah pandemic

Sumber: Drewry, 2020

Beberapa tindakan komersial manajemen pelabuhan (kasus pasar India)



Table 1: Impact of lockdown on commodities

Commodity	Impact during lockdown	Impact after lockdown	Reason for change in demand	Trade routes 
Palm oil	Huge fall in demand	Strong growth	Demand will shoot up with opening of hotels and restaurants	Strait to India
Sunflower oil	Moderate fall in demand	Moderate growth	No significant change in demand as it is used in home kitchens	Black Sea to India
Soybean oil	Moderate fall in demand	Moderate growth	No significant change in demand as it is used in home kitchens	South America to India
Methanol	Huge fall in demand	Strong growth	Demand will shoot up when plants resume operations	US to India
Styrene	Huge fall in demand	Weak growth	Demand will remain low as it is widely used in automobile and construction industries	Middle East to India

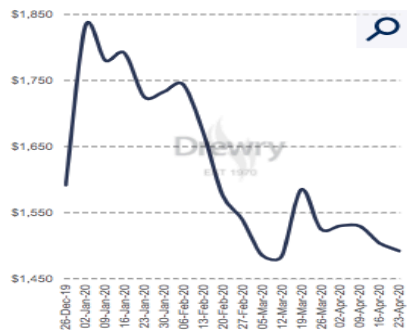
PENGAMATAN MARET-APRIL 2020



Industry at a glance

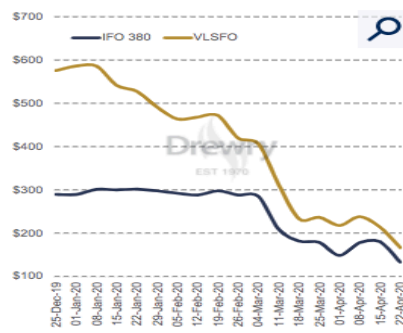
World Container Index

East-West composite (\$/40ft)



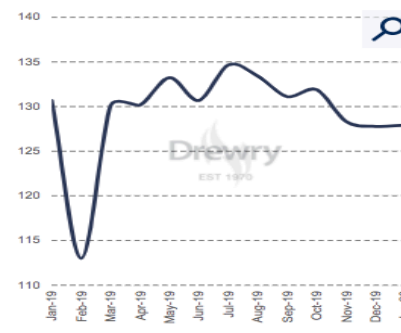
Bunker Prices

Rotterdam (\$/tonne)



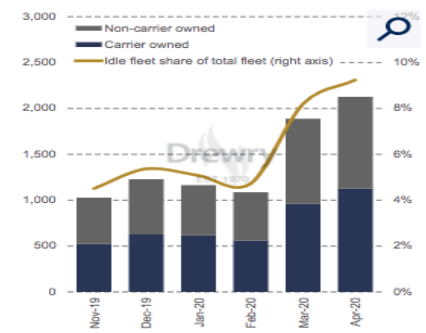
Global Port Throughput

Jan 2012 = 100



Idle Capacity

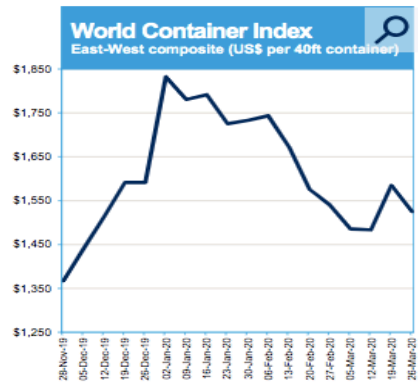
('000 teu)



Industry at a glance

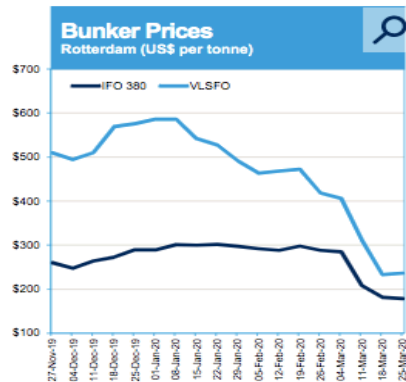
World Container Index

East-West composite (US\$/feu)



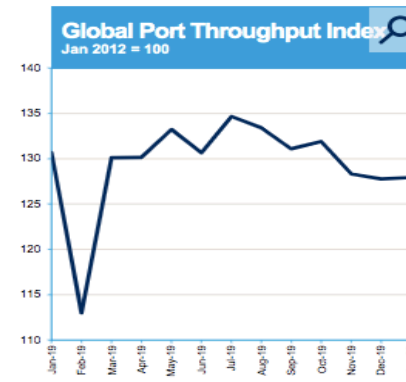
Bunker Prices

Rotterdam (USD\$ per tonne)



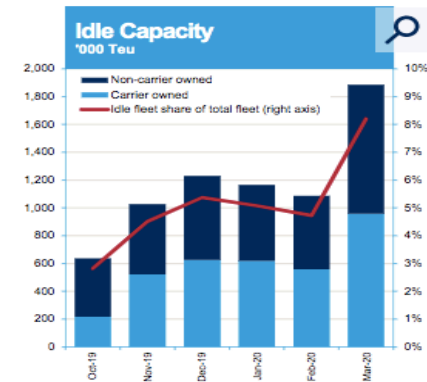
Global Port Throughput

Jan 2008 = 100



Idle Capacity

(teu)



DAMPAK COVID19 & JASA PELABUHAN



DAMPAK LANJUT OPERASIONAL PELABUHAN



DINAMIKA PEMBATAAN & PENOLAKAN



Kasus penolakan penumpang KM Lambelu baru-baru ini menjadi indikasi penanganan covid19 atas angkutan laut penumpang dikelola secara terpadu sehingga tidak menimbulkan ketegangan sosial, ekonomi dan jaminan keselamatan masyarakat.



Potensi penyebaran covid19 akibat penumpang laut memang menjadi momok bagi banyak daerah. Khususnya potensi penyebarannya lewat berbagai tipe kapal (penumpang, penyeberangan, Ro-Ro hingga kapal kargo). Respon daerah bervariasi mulai dari menerima, membatasi hingga melarang kedatangan orang lewat angkutan laut. Berbagai praktek baik secara empiris di China, Korsel dan Jepang sebenarnya dapat diterapkan untuk berbagai potensi risiko penyebaran covid19.

Terminal penumpang dapat dimanfaatkan sebagai lokasi isolasi/karantina penumpang laut. Baik yang akan berangkat atau yang turun dari kapal. Koordinasi PELNI, PELINDO atau ASDP dan operator swasta dapat berkolaborasi merealisasikan hal ini. Khususnya dalam menangani berbagai level status angkutan penumpang laut L1 hingga L4 seperti yang direkomendasikan UNCTAD (2020)

POLA ANGKUTAN LAUT & SEJUMLAH RESPON

Respon sejumlah pelabuhan perbatasan yang tetap menerima bersandarnya kapal-kapal angkutan penumpang cepat khususnya dari wilayah tetangga. Utamanya mengangkut arus balik tenaga kerja Indonesia

Sejumlah daerah dan pelabuhan hanya menerima penumpang yang datang dan berdomisili (dengan bukti kepemilikan KTP) di daerah tujuan atau destinasi. Dan tidak menerima angkutan penumpang dengan usia lanjut (lansia)

Di berbagai wilayah misalnya di Papua & Papua Barat menutup wilayahnya untuk menerima penumpang. Dan hanya menerima angkutan barang untuk pemenuhan kebutuhan bahan pokok penting masyarakat



Sejumlah pelabuhan utama Indonesia diperkirakan masih melayani rencana operasi kapal pengangkut penumpang ke sejumlah destinasi jarak jauh utamanya dengan armada kapal PELNI dan armada penyeberangan atau Ro-Ro yang juga dimanfaatkan untuk mengangkut komoditas pokok di berbagai wilayah kepulauan

Sejumlah wilayah dan pelabuhan secara terbatas hanya menerima angkutan barang lewat truk (dan pengendaranya) dan tidak menerima penumpang

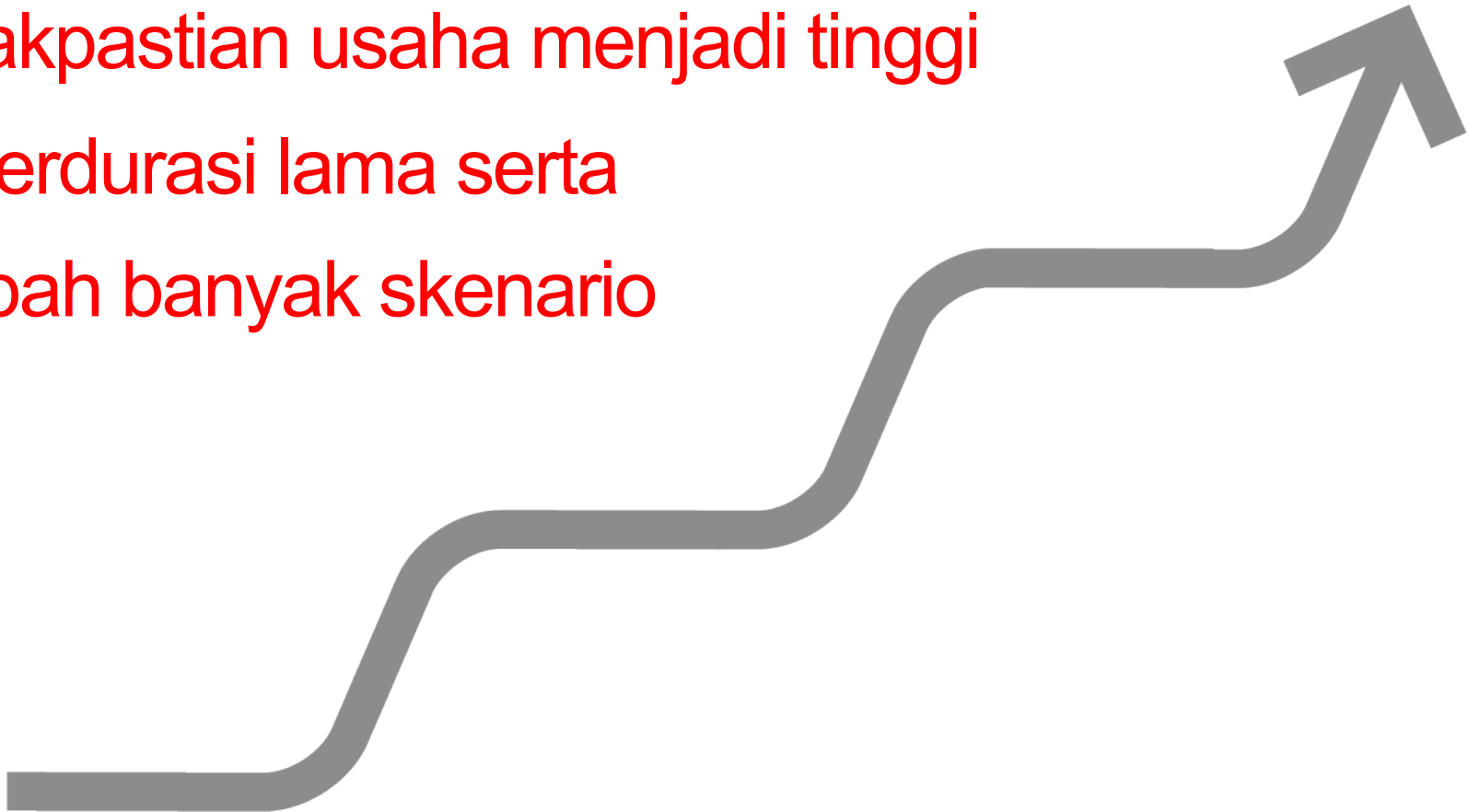


#3

**RESPON UTAMA
ENTITAS MARITIM**



Ketidakpastian usaha menjadi tinggi dan berdurasi lama serta merubah banyak skenario bisnis



PENURUNAN DRASTIS ATAS PERMINTAAN JASA



**MENURUNNYA
PENDAPATAN DAN
PROFIT JANGKA PENDEK**





1. Melakukan pengurangan kapasitas angkutan
2. Jumlah kapal dikurangi (port-stay)
3. Mengurangi frekuensi layanan
4. Mengurangi jumlah crew kapal
5. Menerapkan protokol kesehatan
6. Mengurangi tarif dan biaya
7. Kesulitan mendapatkan dukungan pendanaan





RESPON ADAPTASI MANAJEMEN MARITIM

1

MENJALANKAN PROTOKOL KESEHATAN INTERNAL

2

RASIONALISASI BIAYA & INVESTASI (RKAP)

3

PENGURANGAN KAPASITAS: ALAT, KAPAL & FASILITAS

4

ADAPTASI JASA BARU YANG DINAMIS

KEPUTUSAN

MENUNDA ATAU TIDAK
SEMUA RENCANA BISNIS

MENERIMA

01. TINGKAT RESIKO
02. RISK MANAGEMENT
03. KERUGIAN MINIMAL

RESIKO RENDAH

TETAP MENERIMA
DISERTAI USAHA
MITIGASI & ADAPTASI

MENOLAK

01. PAPARAN RENDAH
02. EKONOMI RUGI
03. USAHA MINIMAL



#4

PENDEKATAN

MANAJEMEN

DISRUPSI



Maritime Disruption Management

(海上干扰管理)

Saut Gurning
Email: sautg@its.ac.id

*Institut Teknologi Sepuluh Nopember
(ITS) Surabaya-Indonesia*

Public Lecture on 14th Mei 2020, 19.30-20.30



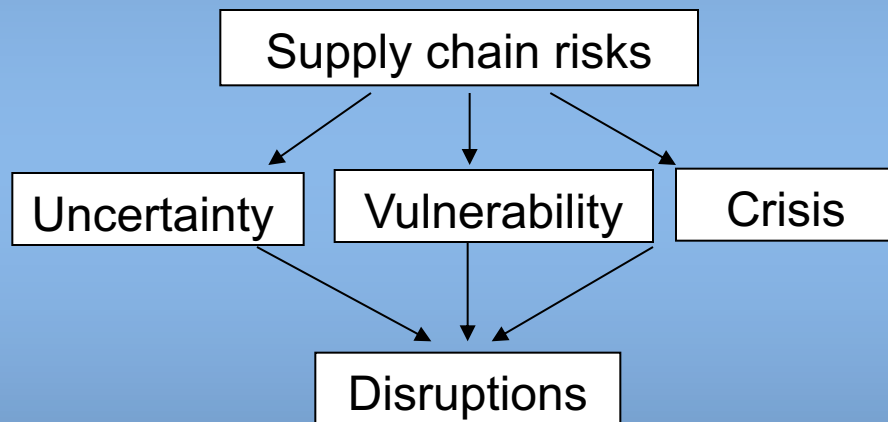
DISRUPTION FRAMEWORK

破坏框架

AUTHORS	DEFINITION
<i>RELATED TO DISRUPTION RISKS</i>	
Clausen <i>et al.</i> (2001, p. 41)	‘A state during the execution of the current operation, where <i>the deviation from plan</i> is sufficiently large that the plan has to be changed substantially.’
Yu and Gi (2004, p.17)	‘ <i>Various unanticipated events</i> caused by internal and external factors which significantly deviate original plans of a system and consequently affect its performance severely’
<i>EVENTS IN A SUPPLY CHAIN AS SUPPLY CHAIN DISRUPTION</i>	
Craighead <i>et al.</i> (2007, p.132)	‘Unplanned and unanticipated events that disrupt the normal flow of goods and materials within a supply chain and, as a consequence, expose firms within the supply chain to <i>operational and financial risks</i> ’
Gaonkar and Viswanadham (2007, p.267)	‘ <i>Non-availability</i> of certain production, warehousing, and distribution facilities or transportation options due to unexpected events caused <i>by human or natural factors</i> ’
Wagner and Bode (2008, p. 310)	‘The combination of (1) an unintended, anomalous triggering event that materialize somewhere in the supply chain or its environment, and (2) a consequential situations which <i>significantly threatens normal business operations</i> of the firms in the supply chain’
Handfield <i>et al.</i> (2008, p.34)	‘ <i>A major breakdown</i> in production or distribution nodes that impacts other nodes in the supply chain’



DISRUPTION FRAMEWORK ***(Gurning & Cahoon 2011)***

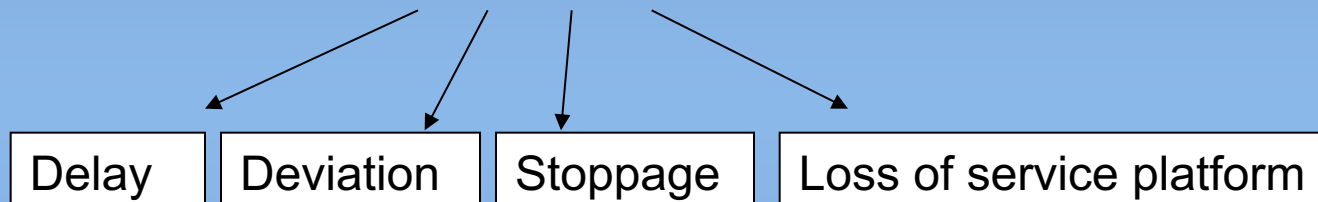


Disruptions are various *uncertainty* (unwanted unanticipated, unplanned or non-available) events; *vulnerability factors* (disturbance and threaten); and *a status of crisis* of supply chain platform in providing services



STAGE OF DISRUPTIONS ***(Gurning & Cahoon et al. 2011)***

STAGE OF DISRUPTIONS



In terms of the scale of disruptions, the four stages may be in the range from a recurrent risk of individual events defined as ***delays***, ***deviation***, ***stoppage*** and eventually ***loss of service platform***



DEFINITION OF MARITIME DISRUPTION

*Any uncertainty and vulnerability events including crisis status of maritime services in the supply chain due to four major factors such as **instigating, inter-dependent, leadership and progressive** factors*

Maritime disruption (s)

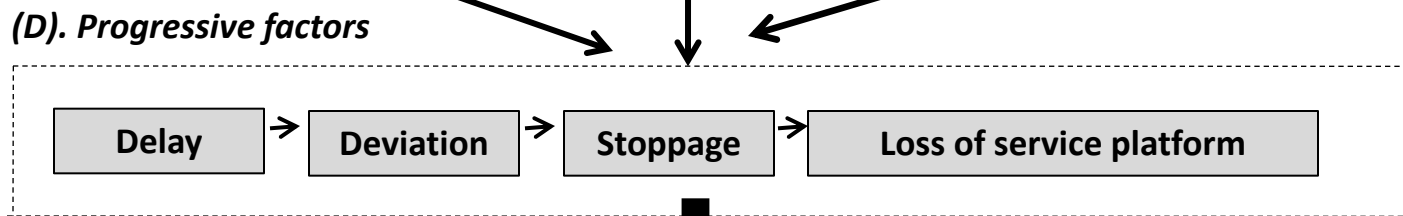
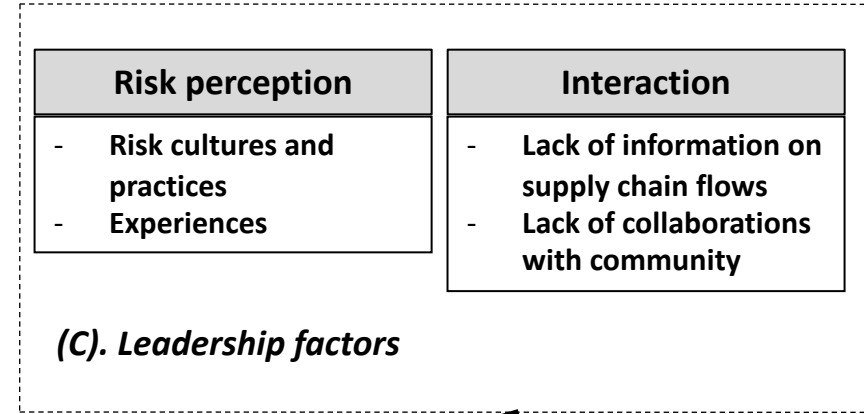
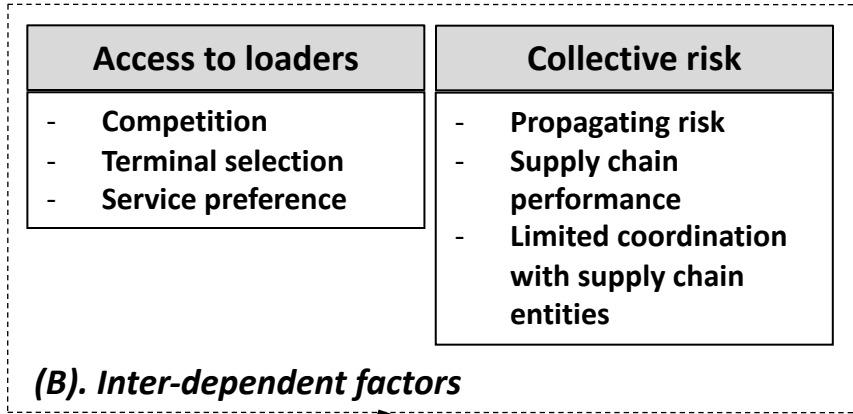
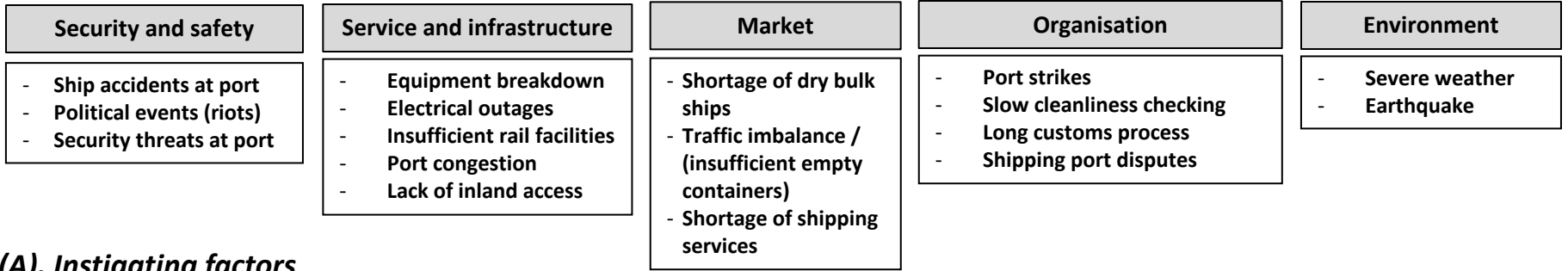
= **f** (instigating + inter-dependent + leadership + progressive)



FOUR MAJOR DETERMINING FACTORS

四大決定因素

FACTORS	DEFINITION
<i>INSTIGATING</i>	Defined as <i>disruptors</i> are the driving forces of maritime disruption risks. Twenty instigating factors were identified in the literature as discussed and shown in the diagram
<i>INTER-DEPENDENT</i>	incorporate two dynamic issues that exist as operational risks propagating along the supply chain process, namely (i) access to loaders and (2) collective risks. In order words, these two factors are risks that emerge due to the interactions of entities in the supply chain
<i>LEADERSHIP</i>	the interaction and risk perception of the decision maker in identifying, preparing for, and responding to various disruptive risks
<i>PROGRESIVE</i>	a span of changes in the disruptive events that planners, managers or leaders to consider when looking their objectives in managing disruptions



DETERMINING FACTORS OF MARITIME DISRUPTION RISK



MITIGATION, ADAPTATION & INTERVENTION OF RISKS (PROBABILITY & CONSEQUENCES)

MITIGATION – PREVENTIVE RESPONSES (AT PRE, ON AND POST DISRUPTION)

1. Knowledge & perception



Gathering, interpreting, reasoning and communicating the results of risk assessment

2. Preparation of action plan



A set of procedures to undertake static, dynamic and real time risk assessment

3. Actual responses



A set of activities to protect, limit, reduce and replace potential likelihood and consequences of disruptive events



MITIGATION FROM LITERATURE

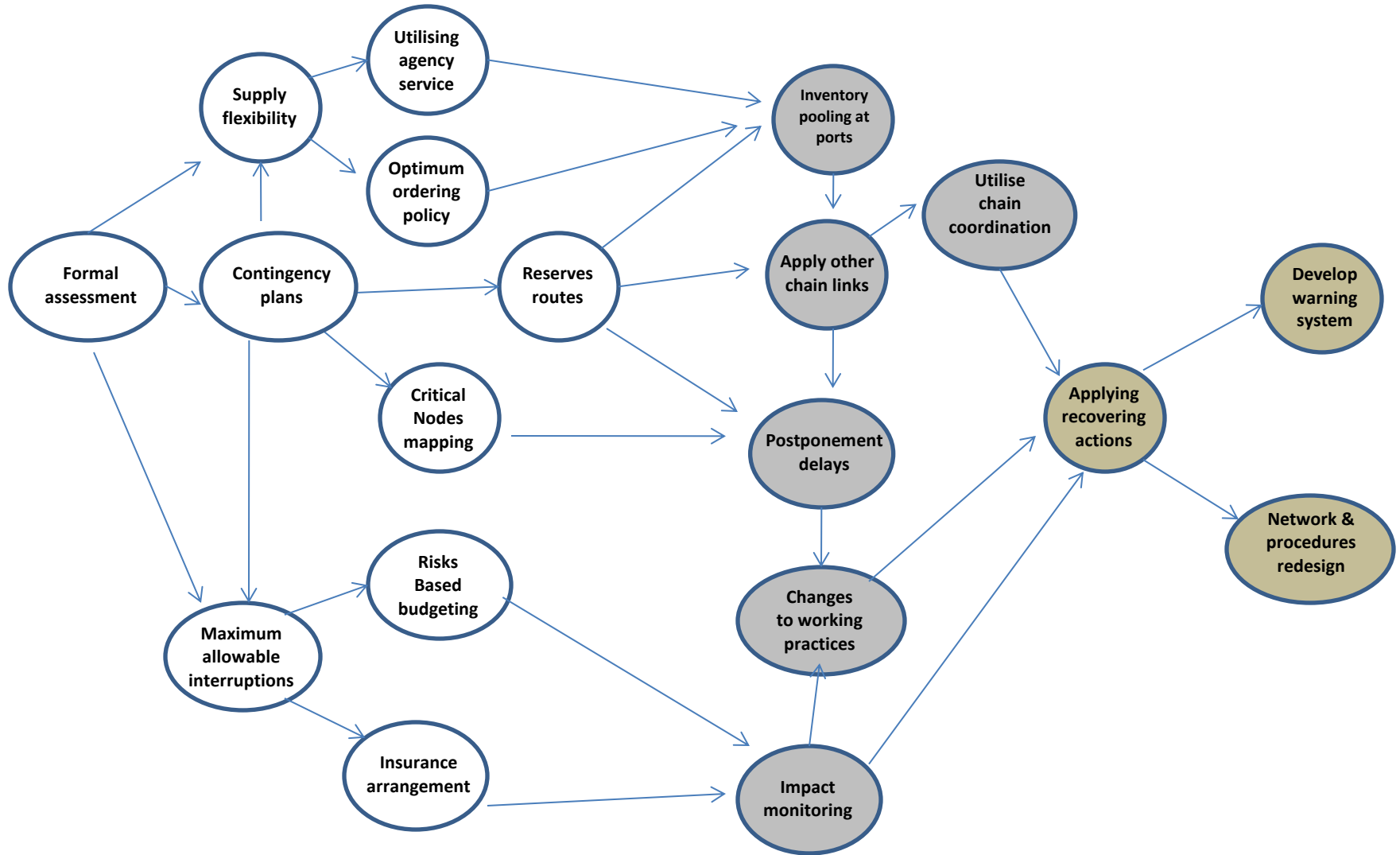
缓和策略

Mitigation	Strategies	Literature
Inventory and Sourcing	<ul style="list-style-type: none"> Inventory polling at ports Utilising agency service Apply other chain links Optimum ordering policy Postponement delays Supply flexibility 	Young 1999; Vachal & Reichart 2000; Park & Koo 2001; Sheffi 2001 RIRDC 2005; Tomlin 2006; Rick & Van Horn 2008 Janzen & Rice 2001; Kleindorfer & Saad 2005; Tang 2006 Wilson & Preszler 1993; Depak 2003; Tomlin 2006 Sheffi 2001; Tang 2006; Tomlin 2006; Schlect 2001; Buschel & Mac Aulay 2005; McCormack 2008
Contingency Rerouting	<ul style="list-style-type: none"> Reserves routes Critical nodes mapping Apply other chain links Formal assessment Contingency plan 	Biere 1998; Handfield & McCormack 2008 Binkley 1983; Handfield <i>et al.</i> 2008; Blackhurst <i>et al.</i> 2005 Schlect <i>et al.</i> 2004; Tang 2006 Faruquee <i>et al.</i> 1997; Zsidisin <i>et al.</i> 2004; Philip & Smyth 2007 Hoskisson <i>et al.</i> 1999; Lewis 2006; Tomlin 2006
Business Continuity Planning	<ul style="list-style-type: none"> Changes to working practices Maximum allowable interruption Develop warning system Implication monitoring 	CCTA (1995); Beatty (2001); Gibb (2006); Skelton (2007); William (2002); Haque & Burton (2004); Tomlin (2006); Farber (2008); Craighead <i>et al.</i> 2007 Howick and Eden (2001); Rosamond <i>et al.</i> 2007; Elkins <i>et al.</i> (2008)
Recovery Planning	<ul style="list-style-type: none"> Risk-based budgeting Apply discovery responses Apply recovery actions Network & procedures redesign 	Craighead <i>et al.</i> 2007 Blackhurst <i>et al.</i> 2005; Craighead <i>et al.</i> 2007; Garcia (2008) Pinto and Wayne (2006); Craighead <i>et al.</i> 2007; Handfield <i>et al.</i> 2008

PRE-DISRUPTION

DISRUPTIONS

POST-DISRUPTION



BY LITERATURE



ADAPTATION STRATEGY

适应策略

When disruptions already occur, then our responses in ***accepting***, ***flexible changing*** our current operations, ***allocating resources*** and further ***monitoring the disruptive impacts*** up to the acceptable level as planned may be defined as adaptation process in managing maritime disruption





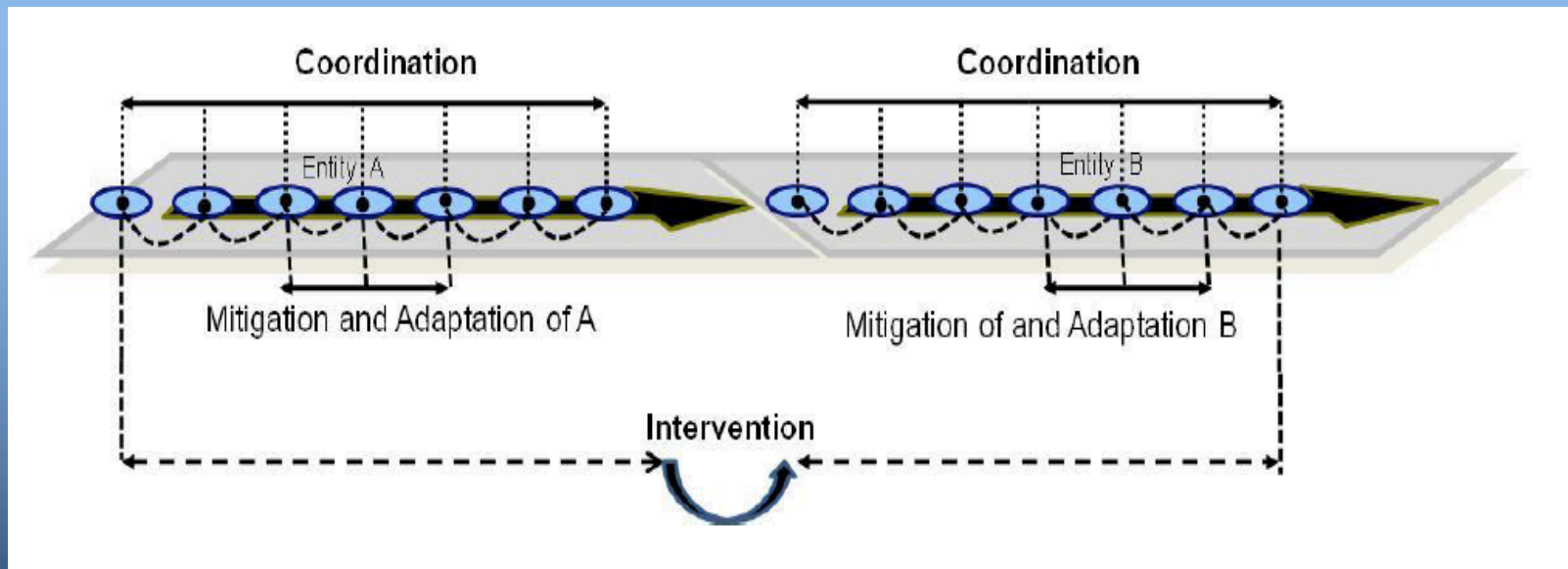
INTERVENTION STRATEGY

[体] 干预措施

INTERVENTION – COORDINATION AND CONTROLLING

A: The place of source

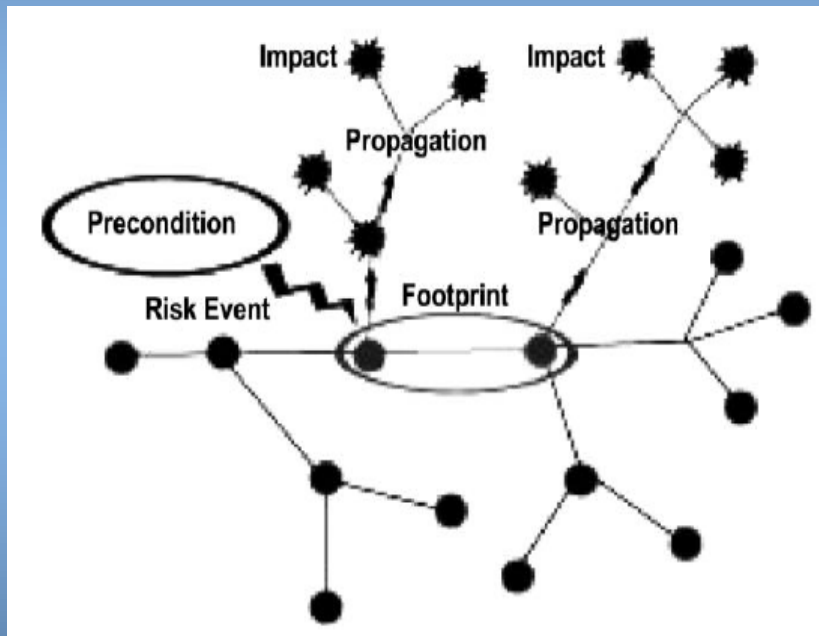
B: The place of destination





PROPAGATION ANALYSES

傳播分析



Location, events & consequences due to disruptive events in layers or branches

- ✓ May be considered as Identifying the limited effects and determining their overall impact on the incident or maritime area
- ✓ These may include, for example, the status of infrastructure maintenance or disrepair, increasing problems in supply delivery along a congested port location, and discontented employees about to negotiate new agreements.



#5

PENDEKATAN ADAPTASI & KONTINUITAS




Strategi adaptasi disrupsi:

- Protokol Kesehatan**
- Standar Internasional**
- Penyesuaian Operasi**
- Penyesuaian Komersial**



REKOMENDASI IMO:

**INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION****E**

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

Circular Letter No.4203
31 January 2020

To: All IMO Member States
United Nations and specialized agencies
Intergovernmental organizations
Non-governmental organizations in consultative status

Subject: **Novel Coronavirus (2019-nCoV)**

Introduction

1 The purpose of this circular is to provide information and guidance, based on recommendations developed by the World Health Organization (WHO) and the Division of Healthcare Management and Occupational Safety and Health (DHMOHS), United Nations, on the precautions to be taken to minimize risks to delegates attending meetings at the International Maritime Organization (IMO) following the recent outbreak of novel coronavirus (2019-nCoV).¹

Background

2 On 31 December 2019, WHO was alerted to several cases of pneumonia in Wuhan City, Hubei Province of China. Subsequently, on 7 January 2020, Chinese authorities confirmed that they had identified a new virus in the coronavirus family of viruses, which includes the common cold and viruses such as SARS and MERS. This new virus was temporarily named "2019-nCoV".

3 WHO has been working with the Chinese authorities, governments and global experts to rapidly expand scientific knowledge on the new virus, track its spread and virulence, and provide advice on measures to protect health and prevent the spread of this outbreak.

Wash your hands

Wash your hands with soap and running water when hands are visibly dirty



If your hands are not visibly dirty, frequently clean them by using alcohol-based hand rub or soap and water



Protect yourself and others from getting sick

Wash your hands

- after coughing or sneezing
- when caring for the sick
- before, during and after you prepare food
- before eating
- after toilet use
- when hands are visibly dirty
- after handling animals or animal waste



Indonesia perlu mengimplementasikan berbagai rekomendasi pencegahan dan penanganan yang direkomendasikan IMO & WHO

Bahan, alat dan fasilitas yang perlu segera disiapkan

Di seluruh wilayah lini 1, 2 dan gate pelabuhan internasional di Indonesia perlu segera dilengkapi dengan berbagai bahan, alat dan fasilitas penting untuk proses pencegahan, adaptasi (penanganan) hingga pemulihan kembali berbagai potensi penyebaran virus 2019-nCoV lewat angkutan laut sesuai himbauan IMO, WHO & IMHA

Bahan identifikasi

Reagen virus, vaksin flue, cairan pembersih alcohol serta peralatan pengukur temperatur tubuh dan pernapasan



APD (Masker, Gogle, Glove) & Pakaian

Pemakaian APD (masker, gogle glove) dan pakaian

Guna mencegah timbulnya free-pratique dari virus 2019-nCoV perlu disiapkan di berbagai wilayah akses keluar-masuk atau mobilisasi baik penumpang, kru kapal maupun pergerakan makanan/logistik

Fasilitas Karantina



KSOP/OP dan BUP, balai karantina serta kantor kesehatan pelabuhan perlu segera menyiapkan fasilitas karantina darurat untuk suspect atau pasien virus korona jika ditemukan ada. Alternatif lokasi lain di atas kapal: ada kabin atau kamar khusus atau kapal khusus jauh dari dermaga

RESPON PELABUHAN L1 – L4 (UNCTAD 2020)



Tidak ada kasus
Identifikasi lokasi isolasi
Kampanye pencegahan
Koordinasi KKP, KSOP,
KPLP, RS, INSA, media,
pemerintah daerah

L1

Ada kasus (+) daerah
Tidak ada kasus di port
Aksi L1 + Protokol
Kesehatan & APD
Batasan kerumunan
Protokol keamanan kargo

L2

Kondisi L3
Kasus + kru kapal/pnp
Aksi L3
Komunikasi online
Pembatasan akses
Pembatasan trafik

L4

L3
Ada kasus (+) daerah
ODP/DDP di port
Aksi L2 + WFH
Terminal = karantina
Penanganan pasien (+)
Koordinasi dengan media

Manajemen pelabuhan termasuk terminal penumpang secara dinamis memiliki skenario berbasis level kondisi L1-L4 guna memberikan jaminan rendahnya penyebaran covid19 di daerah



Pola Penanganan Empiris

Sejumlah pelabuhan internasional secara global telah melakukan respon emergensi saat terjadinya indikasi atau okuransi terpaparnya virus di berbagai area operasi pelabuhannya

Ditolak/No Clearance

Untuk sejumlah level kondisi yang dianggap dalam level yang sangat berbahaya, port authority atau PSO menolak memberikan persetujuan. Sehingga kapal ditolak bersandar

Identifikasi Awal

Kapal wajib diminta menginformasikan kondisi kesehatan awak kapal, penumpang atau karga/bahan makanan yang diangkut dan mengisikan deklarasi sebelum kedatangan kapal. Termasuk mengkonfirmasi status kapal di pelabuhan sebelumnya

Kapal mengeluarkan Notice on Arrival & deklarasi kesehatan ke pelabuhan tujuan

Pengujian/test di atas kapal atau dermaga

Pengujian dapat dilakukan di atas kapal saat berada area di luar atau jauh dari dermaga. Umumnya di wilayah lebar jangkar (anchoring) atau wilayah khusus yang didedikasikan untuk kebutuhan pengujian itu



EMPIRIS PENANGANAN DI PELABUHAN GLOBAL

New-Orleans & Hudson (USA)

Bagi penumpang atau kru kapal yang baru saja datang dari berbagai wilayah daratan Cina dalam periode sebelum 14 hari diwajibkan melakukan pengetesan kesehatan untuk mengecek tingkat terjangkit dengan 2019-nCoV

Kapal asing atau domestik harus mengisi atau memberi informasi di Notice of Arrival (NOA) apakah kapal telah atau pernah bersandar di pelabuhan China dalam rentang 4-5 pelabuhan sandar sebelumnya

Jika ya, selanjutnya kapal diminta memberikan informasi apakah ada dari anggota pelaut yang mengalami symptom gejala terpapar seperti terkena virus corona

Bila ketiga persyaratan ini dipenuhi maka kapal dan kru atau awak kapal yang hendak bersandar dapat dikategorikan dalam kelompok “kondisi berbahaya” sesuai dengan statuta USCG 33 CFR 160.216

Kapal atau kru yang ditemukan mengalami gejala selanjutnya dikarantina di wilayah yang disediakan di area khusus

EMPIRIS PENANGANAN DI PELABUHAN GLOBAL

United Arab Emirates (UAE)

Semua pelabuhan di UAE harus memastikan bahwa semua kapal yang dalam rentang 30 hari pernah mengunjungi pelabuhan-pelabuhan di China harus menyediakan pernyataan (master-statement) bahwa semua kru dan penumpang kapal berada dalam keadaan sehat dan tidak mengalami gejala 2019-nCoV

Informasi master-statement ini harus diberikan tiga hari sebelum kedatangan kapal di seluruh pelabuhan UAE

Jika ditemukan atau diinformasikan terdapat kru atau penumpang yang kapalnya pernah bersandar di China dalam rentang 30 hari maka prosedur karantina dilakukan

Otoritas pelabuhan-pelabuhan di UAE bekerja sama dengan agen kapal, pelabuhan serta rumah sakit, otoritas daerah serta badan karantina pelabuhan untuk melakukan pengujian, monitoring serta proses karantina dari penumpang atau kru yang terjangkit 2019-nCoV

EMPIRIS PENANGANAN DI PELABUHAN GLOBAL

MPA-Singapura

Sejak 24 Januari 2020 MPA telah melaksanakan screening suhu tubuh di berbagai tempat pengecekan (check-points) di wilayah pelabuhan baik untuk kru, penumpang dan petugas sekitar pelabuhan untuk semua terminal. Termasuk terminal feri penyeberangan dan terminal cruise untuk penumpang domestik

MPA bekerjasama dengan berbagai pihak telah menempatkan konselor kesehatan di berbagai tempat guna memberikan informasi bagi penjung, masyarakat, penumpang atau kru kapal atas berbagai hal yang perlu dilakukan baik saat berpergian lewat laut atau tetap menerapkan prinsip kebersihan (good-hygienes practices)

Perhatian penting dilakukan bagi penumpang atau kru yang telah melakukan perjalanan dari China dalam rentang 14 hari. Bagi mereka yang melakukan atau datang dari mainland-china dalam rentang maka prosedur pemeriksaan dilakukan

Perhatian utama personal yang berpotensi terpapar virus 2019-nCoV adalah:

- Operator, pemilik, master dan personil yang terkait langsung dengan kapal atau pelabuhan termasuk armada kapal wisata
- Personil darat yang melakukan kunjungan naik atau turun dari kapal di wilayah dermaga dan daerah lego jangkar. Termasuk inspector atau staf klasifikasi
- Pilot, awak kapal pandu dan tunda yang melayani kapal yang datang dari daerah yang dianggap beresiko tinggi

MPA bekerjasama dengan baik dengan pemilik kapal, manager kapal, agen kapal/pelayaran, seluruh badan klasifikasi



Penerapan manajemen kontinuitas bisnis

Dibutuhkan Strategi Manajemen Kontinuitas Bisnis Maritim Jangka Pendek



- **Analisa dampak bisnis**
operasi & utilitas
fasilitas/aset
- **Rencana Kontinuitas**
Bisnis *operasi, manajemen*
aset & komersial,
pengaturan SDM





Perlu dieksplorasi bersama berbagai operasi, divisi atau proses —
perlu dilakukan penyesuaian yang fleksibel & dinamis



Pemetaan resiko unit
bisnis maritim perlu
segera dilakukan—

Level dan dampaknya
(kuantitatif dan
kualitatif)



Fokus Penilaian Dampak dan Resiko (Jika Trafik Pengguna Jasa Menurun)

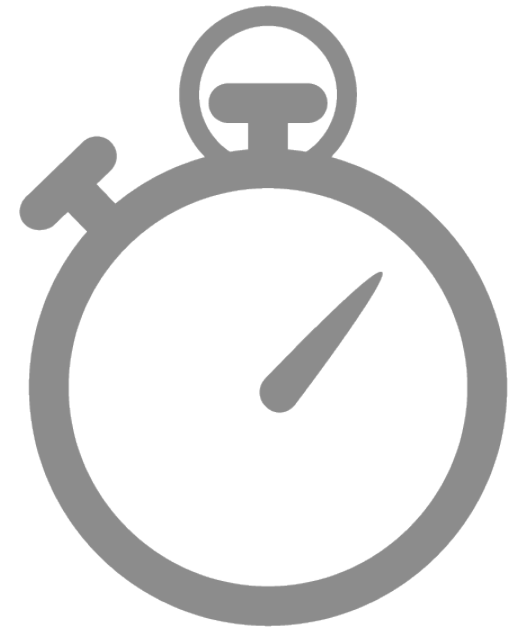


	Resiko Disrupsi Tinggi	Resiko Disrupsi Rendah
Rev Tinggi		
Rev Rendah		



Empat faktor Penting yang perlu dipersiapkan:

- 1. Isu yang akan ditangani**
- 2. Rencana Kegiatan**
- 3. Langkah realisasi**
- 4. Respon lanjutan**



Contoh Penyusunan Rencana Kegiatan



Rencana Kegiatan

Belum Dimulai	Proses	Telah Dilaksanakan	
			1.1 Tentukan penanggung jawab untuk perencanaan dan kesiapan kepada Pimpinan Manajemen dan seroang perwakilan
			1.2 Memperoleh informasi terkait COVID-19
			1.3 Konsultasi internal perusahaan, dengan karyawan dan serikat pekerja
			1.4 Konsultasikan dengan para vendor terkait langkah yang mereka ambil dan potensi kendala pada kegiatan pengadaan
			1.5 Menilai dampak yang memiliki nilai "Tinggi" pada bisnis Anda dan berikan prioritas yang tepat pada proses perencanaan
			1.6 Mengembangkan rencana bisnis berkesinambungan
			1.7 Menetapkan otoritas, <i>triggers</i> dan prosedur untuk rencana implementasi
			1.8 Uji perencanaan dalam sebuah latihan
			1.9 Bagikan langkah-langkah tepat dengan bisnis yang lainnya
			1.10 Perbaiki perencanaan secara berkala

Penanganan Isu Bisnis Yang Dikendalikan



Isu Bisnis Untuk Ditangani

Belum Dimulai	Proses	Telah Dilaksanakan	
			2.1 Mengidentifikasi aktivitas penting dan karyawan dan masukan yang dibutuhkan untuk mengelolanya
			2.2 Pertimbangkan dampak yang timbul akibat dari ketidakhadiran pegawai
			2.3 Pertimbangkan dampak yang timbul akibat dari gangguan pasokan baik dari vendor dalam negeri maupun luar negeri
			2.4 Periksa kemungkinan dampak COVID-19 pada perusahaan Anda dan pada persyaratan pelanggan Anda
			2.5 Identifikasi dan setuju strategi imperatif
			2.6 Memahami kebutuhan bisnis untuk pertemuan tatap muka dengan resiko penyebaran COVID-19 dari orang ke orang. Pertimbangkan kemungkinan bekerja secara remote
			2.7 Menetapkan otoritas, <i>triggers</i> dan prosedur untuk rencana implementasi
			2.8 Pertimbangkan masalah perjalanan dinas terkait COVID-19
			2.9 Pertimbangkan implikasi manajemen keuangan terhadap COVID-19
			2.10 Periksa sejauh mana orang lain akan bergantung pada bisnis Anda karena COVID-19
			2.11 Pertimbangkan keadaan di mana Anda mungkin memutuskan untuk mengurangi atau menunda operasi karena COVID-19

Realisasi Untuk Keberlanjutan Bisnis



Langkah untuk Memastikan Keberlanjutan Bisnis

Belum Dimulai	Proses	Telah Dilaksanakan
		3.1 Calon yang ditunjuk
		3.2 Pelatihan kerja lintas Departemen dan identifikasi sumber tenaga kerja alternatif
		3.3 Berkomunikasi dengan staf dengan cara yang sesuai dengan keadaan fase COVID-19 saat ini
		3.4 Mengikuti rekomendasi Pemerintah
		3.5 Mempersiapkan rencana komunikasi darurat Merencanakan peningkatan pengambilan layanan kesejahteraan karyawan
		3.6 Menyiapkan kebijakan cuti sakit dan cuti penuh kasih karena COVID-19
		3.7 Menyiapkan kebijakan perjalanan keluar negeri selama ada kejadian COVID-19
		3.8 Merencanakan kebutuhan staf di luar negeri
		3.9 Buat pengaturan untuk memastikan persediaan selama kejadian COVID-19
		3.10 Pertimbangkan kemungkinan perubahan pada produk Anda, layanan Anda, atau interaksi Anda dengan pelanggan karena COVID-19, dan rencanakan untuk setiap perubahan yang Anda anggap tepat
		3.11 Tinjau cakupan asuransi

Penentuan Respon Atas Perubahan Lanjutan



Merespon Risiko Wabah Covid-19 di Lingkungan Kerja

Belum Dimulai	Proses	Telah Dilaksanakan	
			4.1 Menyiapkan kebijakan tentang perilaku higienis bagi karyawan dan pengunjung di lokasi sesuai dengan rekomendasi Pemerintah. Termasuk etika batuk dan kebijakan kebersihan tangan.
			4.2 Rencanakan untuk menyediakan peralatan dan bahan untuk cuci tangan serta fasilitas lainnya sesuai rekomendasi Pemerintah.
			4.3 Rencanakan untuk membersihkan tempat kerja secara efektif dan berkala sesuai rekomendasi Pemerintah.





#6A

BEST PRACTICES

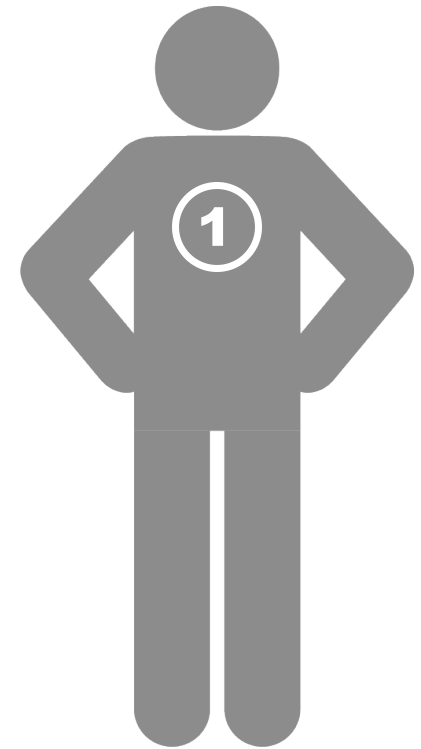


Respon Adaptasi & manajemen kontinuitas Penanganan Covid di Berbagai Pelabuhan China (Jan-Maret 2020)

Beberapa tindakan manajemen pelabuhan di China akibat Covid 2019



1. Mengambil tindakan cepat dan rasional dan bukan akibat kepanikan
2. Mengambil respon fleksibel & dinamis karena perkembangan selalu terjadi dengan cepat
3. Transparan, akuntabel, koordinatif & kolaborasi dengan berbagai entitas di komunitas pelabuhan



Kasus Empiris Dampak Corona di Sejumlah Pelabuhan China (Shanghai, Tianjin, Ningbo dan Dalian)



Kondisi Lockdown

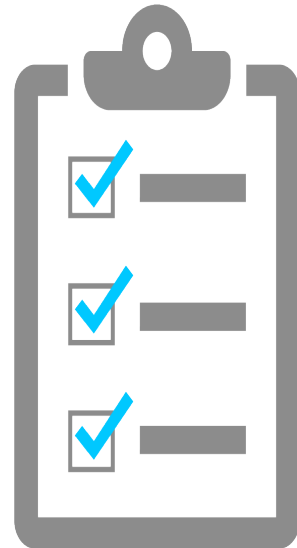
- Pengurangan trafik kapal, kargo dan layanan logistik
- Timbulnya delay layanan kapal, kargo dan logistik
- Pencegahan penyebaran termasuk penyediaan berbagai kebutuhan APD, bahan kesehatan
- Pengaturan pekerja dan manajemen secara dinamis
- Pengurangan gaji dan penyediaan makanan untuk staf operasi pelabuhan

Saat Penurunan

- Eksplorasi potensi lain hingga pemanfaatan untuk komoditas penting masyarakat termasuk untuk penanggulangan covid melalui penyediaan fasilitas Gudang pendingin untuk bahan makanan dan obat-obatan
- Efisiensi, kolaborasi manajemen resiko dengan partner
- Pemanfaatan aset dan SDM ke pihak lain

Stase Pemulihan

- Port congestion, karena trafik mulai meningkat namun terbatasnya aset, SDM, akses darat termasuk truk dan supir truk
- Penambahan kapasitas: kolaborasi & koordinasi
- Kolaborasi antara operator pelabuhan, pelayaran, perusahaan bongkar-muat, operator logistik, pemilik barang dan angkutan truk



Beberapa tindakan komersial manajemen pelabuhan



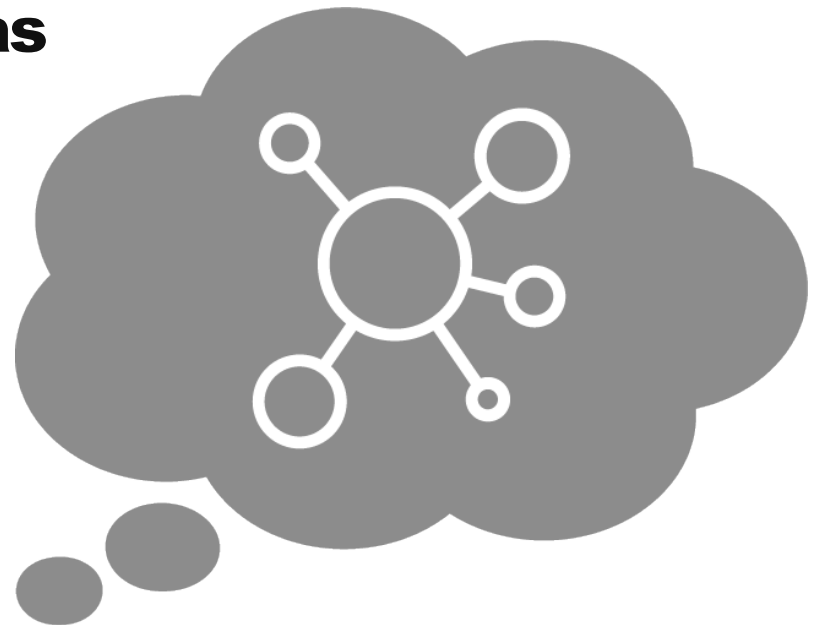
1. Di 16 pelabuhan China segera melakukan pengurangan tarif layanan 20 hingga 50 persen
2. Karena banyak pergudangan dan Kawasan industri tutup, kemudian membuka aset pelabuhan sebagai aset yang dapat dimanfaatkan bersama
3. Menjadi lokasi konsolidasi logistik kota dan rumah sakit





Pelabuhan menjadi bagian dari rencana dan manajemen darurat terpadu dengan pemerintah untuk komoditas penanganan dan logistik:

- * Pangan**
- * Pakan**
- * Obat-Obatan / Farmasi**
- * Baterai untuk komunikasi**
- * Peralatan kedokteran**





Penanganan Covid 19 di Pelabuhan Singapura (Feb- Maret 2020)



Kolaborasi berbasis “Ecosystem”

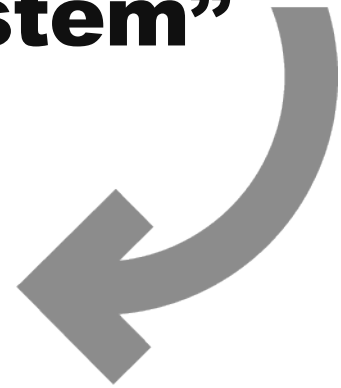
Penanggulangan armada Cruise

Pemberian konsesi armada kapal

Pemberian penurunan tarif

Penanganan delay dan waiting-time bersama

Pelabuhan sebagai pusat gudang bahan farmasi dan logistik masyarakat



PEMASARAN – KREATIF & SOSIAL



- UK based shiptech startup Geollect has launched a Covid-19 information dashboard to make it easier to track cases and news across geographical areas.
- Wilhelmsen Ship Services has launched a Global Covid-19 Port Restriction Map, detailing active restrictions and special requirements for ships sailing to ports around the world.
- Israeli tech scaleup Windward has launched a map proving that the maritime industry is keeping the world afloat. Showing users how many ships are currently inbound to their country with supplies.
- Geophysical technology company ION is offering their Marlin SmartPort solution to ports free for three months to help them share information online and ease the strain on communications caused by remote working.
- In partnership with Inchcape World of Ports, PortXchange has launched the Stay Healthy and Connected initiative, offering ports free access to their software during the crisis.
- Guernsey based tech company Motion Ventures have launched a secure health monitoring system for ships' crews. It is being tested with the UK government and a shore-based version is in use with a Fortune 500 FMCG client. For more information make an enquiry here.
- Maritime satellite provider Inmarsat is offering a 50% discount on voice calls for seafarers plus, in partnership with Vikand and FrontM, a free video call service for seafarers wishing to speak with a trained health professional. Click here for more information.
- Crew health and wellbeing software startup Big Yellow Fish is temporarily offering free access to their human element and wellbeing monitoring software to support seafarer mental health. See more information on their website.
- Recognising that demurrage & detention fees caused by the crisis are causing difficulty for freight forwarders and cargo owners, container tracking startup Dockflow has released a free demurrage and detention fee monitoring tool. Find more information here.
- Port IoT solution provider Rombit has developed a smart bracelet that helps employees in ports maintain social distancing while maintaining user privacy. The solution is already in use in the Port of Antwerp. Find out more here.
- Smart container solution provider Traxens has launched new pricing to help their partners manage problems arising from COVID-19. It is now possible to add full smart container tracking for \$35 per dry container per ship. Find out more here.
- Drewry Shipping Consultants has launched a Corona-virus hub where they are collating impact assessments, resources, and expert opinion on the evolving situation. Find out more here.
- The National Maritime Law Enforcement Academy in the USA is making its digital learning management system and seaport security curriculum available for no cost until July this year. Find out more here.
- Digital publication and solutions provider OneOcean has made a comprehensive list of national and international COVID-19 documentation available for free. Find out more here.

Strategi pemasaran
Berbasis layanan publik
bersifat non-profit yang
membantu banyak
pelaku usaha lewat
aplikasi teknologi

Sumber: https://maritime.market/maritime-technology-initiatives-supporting-the-news083211.html?utm_campaign=MTM00MMP-DC-MMP-Newsletter&utm_emailname=MTM00MMP-MMP-May-Newsletter-FINAL&utm_medium=email&utm_source=Eloqua&utm_MDMContactID=187eef34-9987-4564-b455-cff547a67a9f&utm_campaigntype=Newsletter&utm_sub=Welcome%20to%20your%20Maritime%20Marketplace%20newsletter&eM=82a6d8ff1243037647e181c0a3ba5714270c64c7c2b88d18c92d26bdadb49f76&eventSeriesCode=FS_SFATRDMT_MCTNT&eventEditionCode=MTM00SRC&SessionCode=NULL, akses 12 Mei 2020

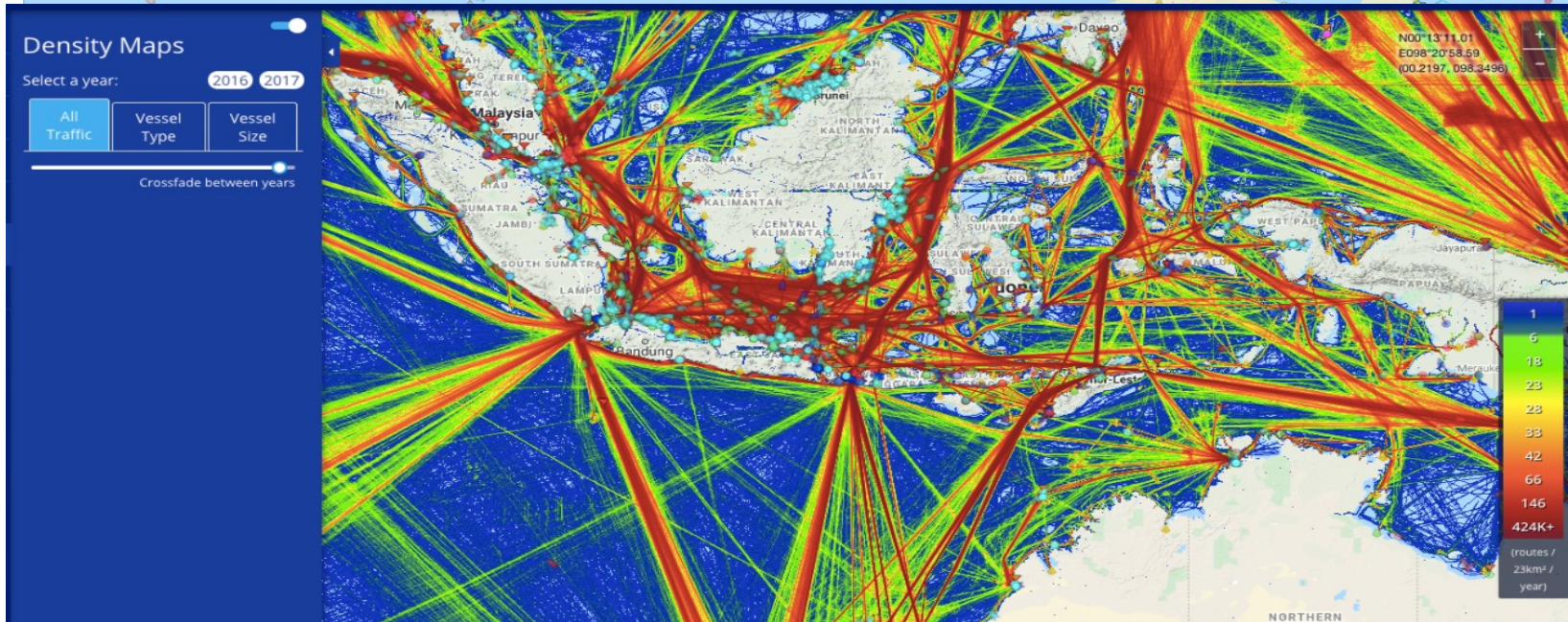
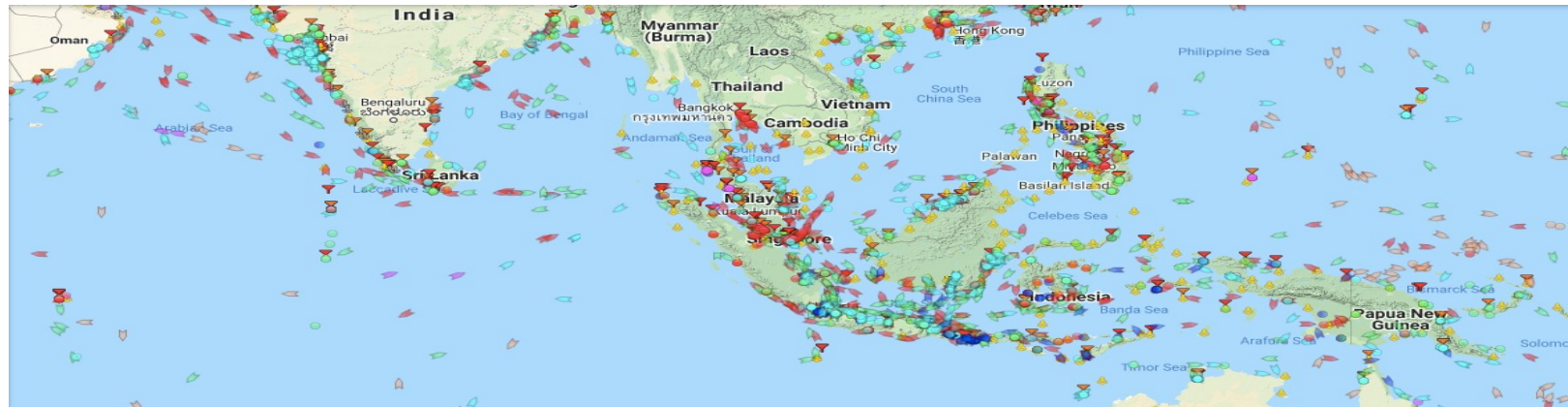


#6B

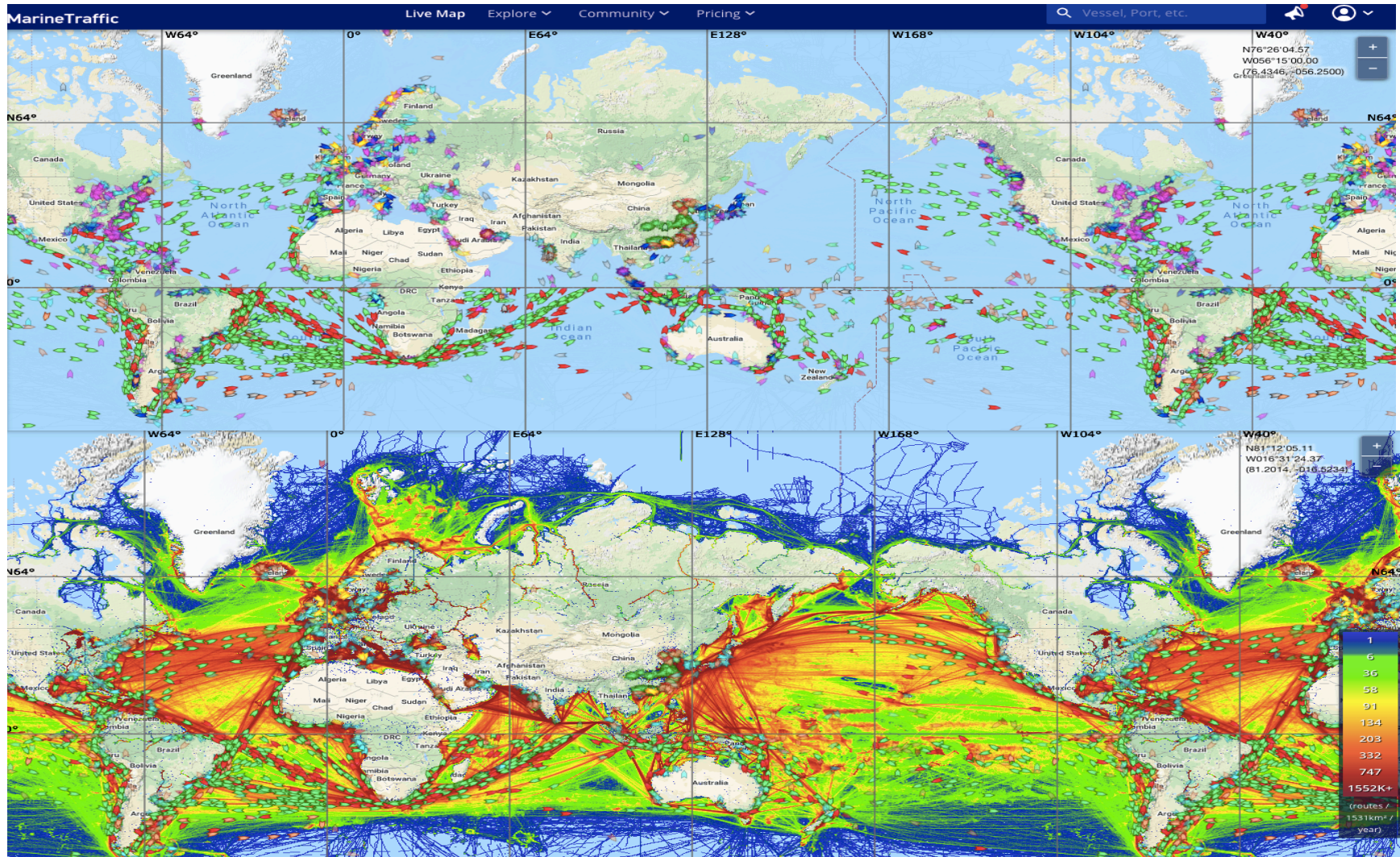
POTENSI TITIK

BALIK

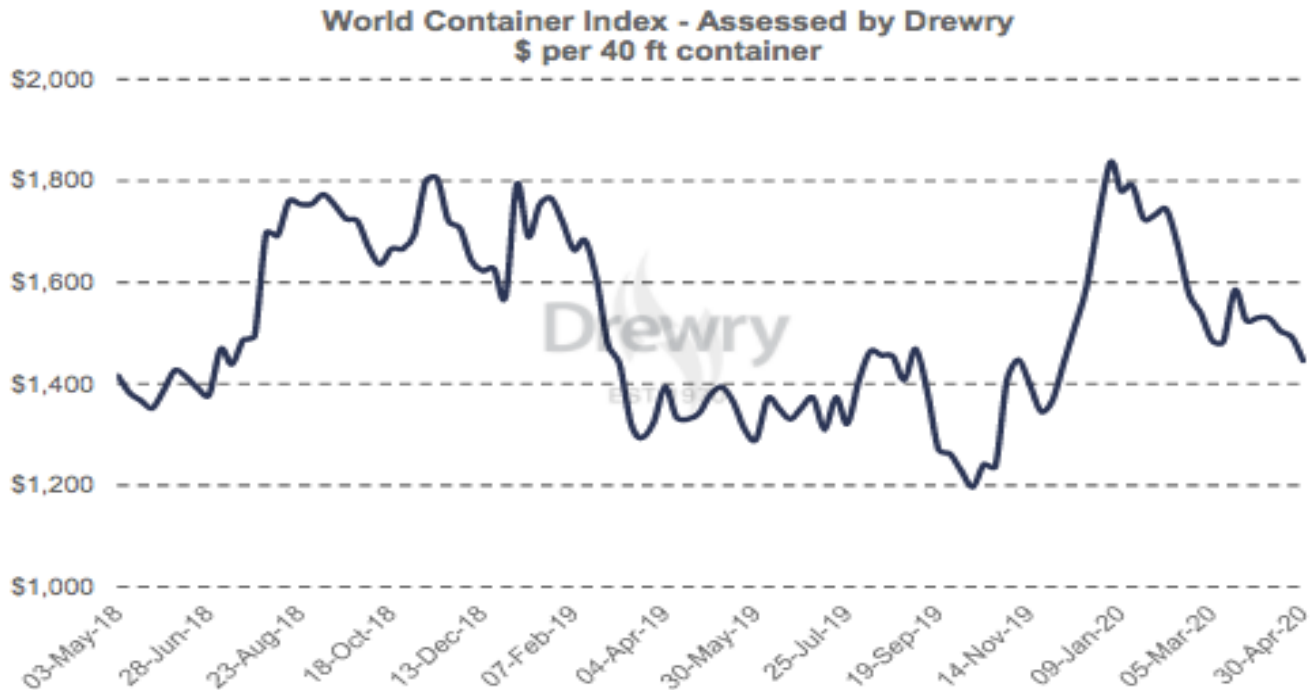
DATA DAN DAMPAK PER 20/4/2020



DATA PERGERAKAN PER 8/5/2020 (marinetraffic.com) kenaikan densitas 1,5x



PENURUNAN FREIGHT MEMUNGKINAN POTENSI EKSPOR-IMPOR

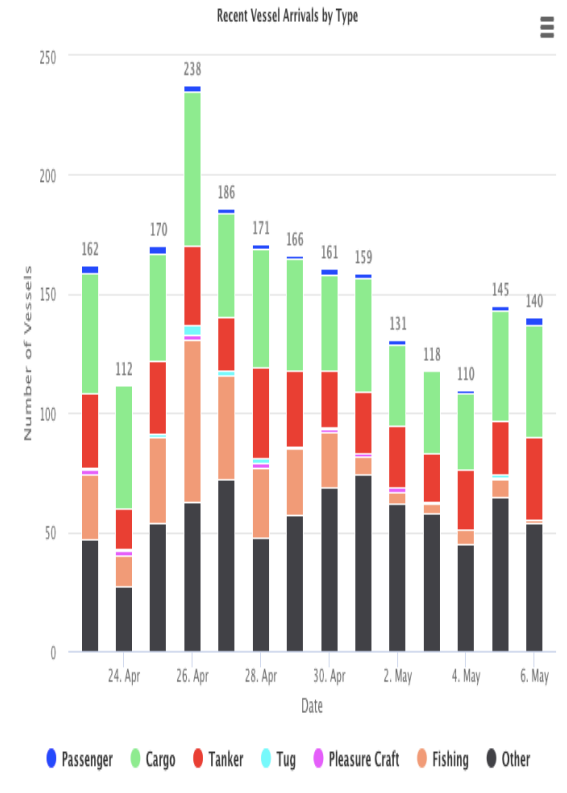
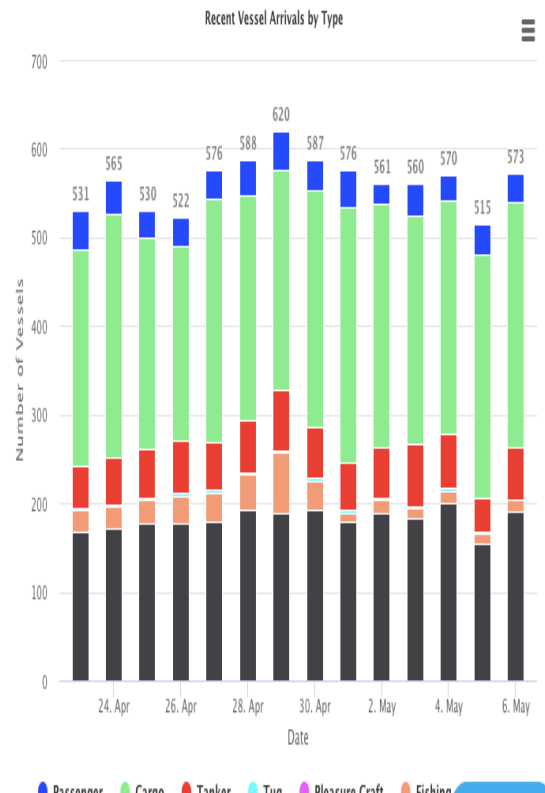
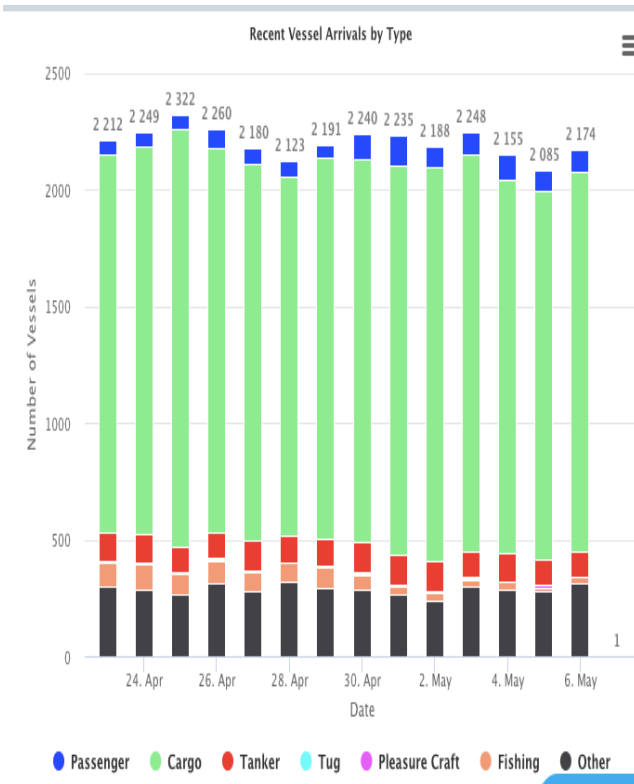


Di tengah menurunnya freight (WCI) hingga posisi sekitar 1400 \$ per 40 Ft untuk trafik kontainer dari West ke Asia Tenggara dan ke Asia Timur Memungkinkan potensi penguatan angkutan internasional plus biaya bunkering yang menurun



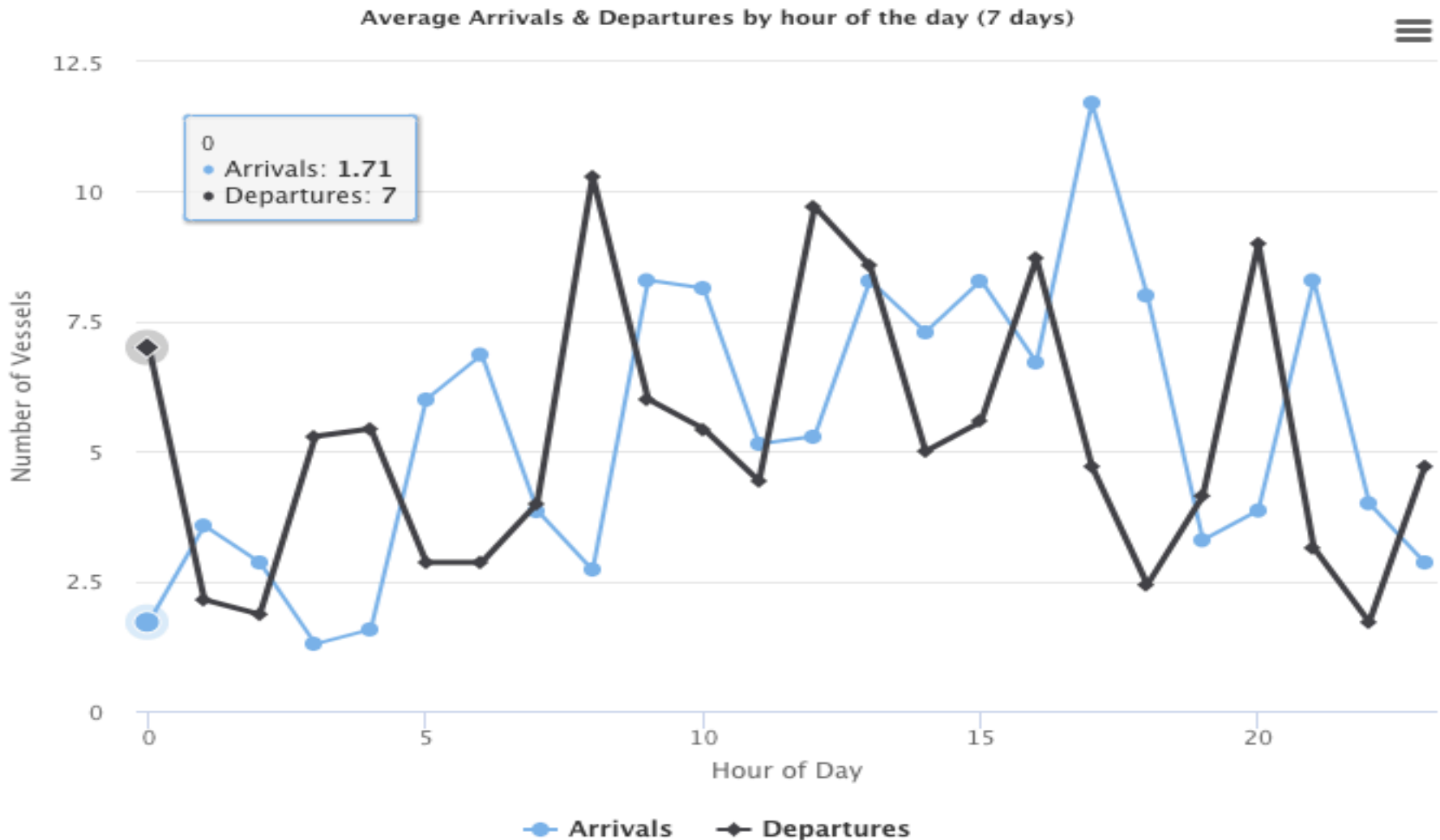
Membaliknya Trafik di China & Busan Korsel (Maret-April 2020)

POLA TRAFIK KAPAL DI SEJUMLAH PELABUHAN UTAMA CHINA

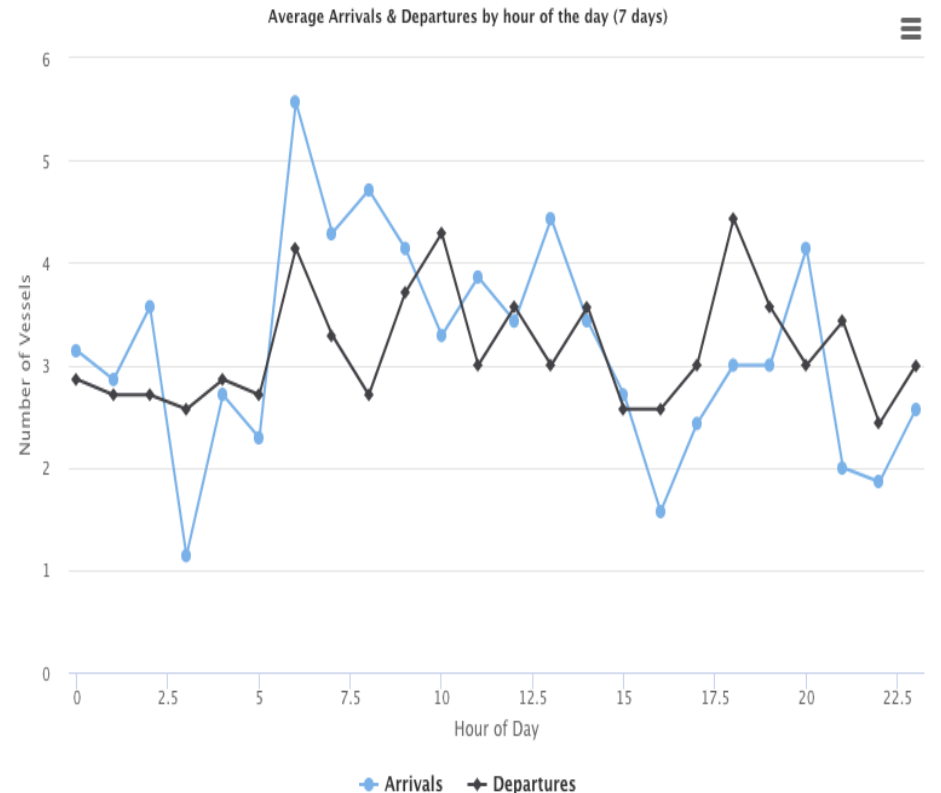
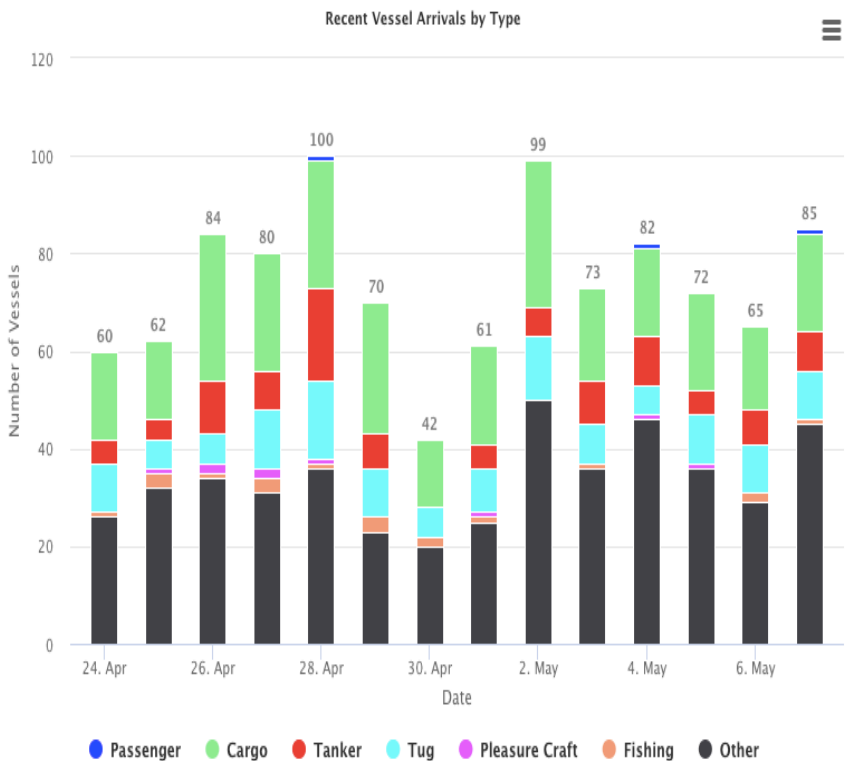


Ada kecenderungan penurunan port call, dengan traffic yang fluktuatif dalam period W2–W3 April 2020 di Pelabuhan Shanghai, Ningbo, dan Tianjin (marinetraffic.com, 8 Mei 2020)

KECENDERONGAN KEMBALI NAIKNYA TRAFIK KAPAL DALAM 7 HARI TERAKHIR DI SHANGHAI, NINGBO, TIANJIN (marinetraffic.com, 8 MEI 2020)



KECENDERONGAN KEMBALI NAIKNYA TRAFIK KAPAL DALAM 7 HARI TERAKHIR DI BUSAN – KORSEL (marinetraffic.com, 8 MEI 2020)



Ada kecenderungan kenaikan trafik kapal di Pelabuhan Busan–Korsel (marinetraffic.com, 8 Mei 2020)