2025, BISNIS MARITIM DAN PRESIDENSI DONALD J TRUMP

Siswanto Rusdi
Direktur The National Maritime Institute (Namarin)

Donald J. Trump telah dilantik sebagai presiden AS ke-47 beberapa waktu lalu. Seperti yang sudah diduga oleh banyak kalangan, *come back*-nya pria 78 tahun itu langsung memantik kontroversi terkait dengan puluhan *executive order* yang ditandatanganinya begitu berkantor di Gedung Putih. Ada yang membatalkan perintah presiden pendahulunya Joe Biden; ada pula yang menetapkan kebijakan baru. Trump memang kontroversial sejak semula.

Masih dicatat oleh publik global, begitu kontestasi pemilihan presiden AS diumumkan dengan pasangan Donald J Trump dan JD Vance sebagai pemenangnya, bisnis kemaritiman (khususnya sektor pelayaran) langung beraksi negatif. Demikianlah situasinya bila mencermati media kemaritiman global yang sampai derajat tertentu terpantul pula dalam berbagai grup perpesanan kemaritiman yang penulis ikuti sebagai anggota. Namun, publik di Tanah Air secara umum tidak terlalu *aware* terhadap kaitan yang ada di antara keduanya. Tulisan ini berupaya menyajikan hubungan antara presidensi Donald Trump dan prospek bisnis kemaritiman mondial selama empat tahun ke depan. Di antara pembaca barangkali bertanya, mengapa posisi AS begitu sentral bagi bisnis kemaritiman sehingga perlu di-*mention* khusus dalam karangan ini. Lagi, tulisan ini menyoba menjawabnya kendati tidak dengan langsung dalam berbagai paragraf.

Kemenangan Donald Trump sebagai presiden AS ke-47 akan menjadi masa yang cukup sulit bagi dunia pelayaran karena ia diprediksi oleh berbagai kalangan akan mengenakan tarif impor yang tinggi terhadap barang-barang yang masuk ke AS (sebagian pihak menyebutnya tarif agresif yang menurut mencakup 20 persen untuk barang dari berbagai negara di luar China. Sementara China sendiri akan dikenakan tarif 60 hingga 100 persen). Bagi bisnis pengangkutan melalui laut hal ini jelas tidak baik. Karena impor tadi – juga ekspor– hanya dapat dilakukan dengan efisien, murah dan masif bila menggunakan kapal dibanding moda transportasi lainnya. Sekarang praktik ini kemungkinan besarnya bakal tersendat dengan rencana kebijakan tarif impor agresif yang akan diterapkan oleh Trump. Parahnya, sebelum ia diberlakukan, bisnis pelayaran global sudah mulai "parno" dengan rencana yang ada; ditandai dengan naiknya *charter rate*.

Sektor pelayaran yang mengalami kenaikan harga sewa kapal tersebut adalah pelayaran peti kemas. Adapun pemicunya adalah permintaan atas ruang muat kapal kontainer yang tinggi demi mengejar pengiriman kargo

menjelang Natal dan Tahun Baru 2025. Dan, itu tadi, mengejar masa awal pemerintahan Donald Trump yang akan dilantik pada 20 Januari 2025 namun tidak diketahui kapan pastinya tarif impor agresif itu akan diberlakukan oleh sang presiden. Sekadar catatan, saat dia menjadi presiden periode 2016-2020, di mana dia juga mengenakan tarif impor tinggi, *charter rate* kapal peti kemas mencapai lebih dari 70 persen. Dari berbagai sumber yang ada, saat ini harga sewa kapal kontainer berkisar di angka 150.000 dollar AS per hari. Konsekuensinya, pelayaran peti kemas merupakan sub-sektor usaha pelayaran yang tergolong menghasilkan cuan relatif tinggi dibanding yang lainnya, terutama pasca-pandemi Covid-19.

Saat terpilih sebagai presiden pada 2016, Trump juga tidak memberikan tempat yang cukup luas bagi pelayaran peti kemas. Langkah itu merupakan bagian dari perang dagangnya dengan China. Namun, di sisi lain, dia lebih mendorong berkembangnya pelayaran tanker. Sepertinya dia tahu benar bahwa negerinya membutuhkan banyak energi (dalam hal ini minyak) untuk menggerakan mesin-mesin pabrik dan membatasi pergerakan kapal tanker dengan berbagai restriksi, termasuk tarif impor yang tinggi, hanya akan menambah pengangguran yang merupakan salah satu tantangan Trump kala itu. Dibandingkan dengan penggantinya, Joe Biden, presiden ke-46 memiliki kecenderungan positif terhadap pelayaran peti kemas yang mengantar barang-barang manufaktur ke dalam rumah warga AS, bahkan dari China sekalipun yang merupakan produsen barang manufaktur terbesar di dunia.

Di sektor pelayaran kontainer, negeri Paman Sam boleh dibilang "berdarah-darah". Dikutip dari National Retail Federation (NRF), total impor manufaktur AS mencapai 21,8 juta *twenty foot equivalent unit*/TEU pada 2018. Pada 2019, angkanya, diperkirakan, menyundul 22 juta TEU. Tidak ada data terbaru yang penulis dapatkan setelah dua periode di muka. Peti kemas sebanyak itu berasal dari berbagai negara di Asia, termasuk Indonesia. Lagi-lagi, karena perang dagang AS vs China-nya Trump, arus peti kemas yang ada terhenti. Sebagai gantinya, kala itu, Trump memilih menggenjot bisnis pelayaran tanker. Dia memacu industri perminyakan agar berproduksi lebih banyak untuk pasar ekspor. Trump juga melarang armada besar tanker (dengan kapasitas angkut di atas 1 juta barel) beroperasi dari dan ke AS. Peluang bisnis operator tanker kelas menengah (di bawah 1 juta barel) pun akhirnya terbuka lebar dengan kebijakannya. Sepertinya presidensi Trump kedua akan menempuh jalur kebijakan ini kembali.

Sektor Pelabuhan

Rencana kebijakan Presiden Donald J Trump yang akan mengenakan tarif impor tinggi juga akan berdampak kepada dunia kepelabuhanan. Ini hukum sebab-akibat saja. Bila importasi dibatasi masuk ke AS, pelabuhan muat di berbagai negara pengekspor dengan sendirinya akan mengalami perlambatan kinerja. *Handling* kargo ekspor menurun volumenya karena pabrik mengurangi produksinya. Singkat cerita, bisnis kepelabuhanan memasuki masa suram pula seperti bisnis pelayaran peti



kemas. Tentu saja saya memaksudkan penggambaran ini untuk terminal peti kemas. Terminal lain, terminal curah umpamanya, masih bisa berjalan tanpa terganggu dengan rencana sang presiden. Karena karakter kargo yang dilayaninya, usaha terminal curah relatif akan berjalan cukup kencang, paling tidak stabil. Kargo melalui terminal ini biasanya berupa biji-bijian, semen, hasil tambang, dll, yang jumlah masif sekali yang tidak efektif dan efisien jika dikapalkan dengan kapal peti kemas.

Di samping itu, kargo-kargo tadi dikirim tidak dalam jadwal yang teratur ketat; ia amat tergantung dengan kebutuhan pembelinya. Kondisinya berbeda dengan barang manufaktur yang dikapalkan dalam jadwal yang teratur/ketat. Karena itu, dalam khazanah pelayaran, pelayaran peti kemas sering juga disebut dengan istilah *liner* (yang dimaknai salah satunya sebagai keteraturan). Sementara pelayaran curah acap disebut *tramper* yang berkonotasi "tidak berjadwal tetap". Seluruh mata dunia terus mencermati perkembangan yang terjadi menjelang pelantikan Donald J Trump termasuk dunia kemaritiman. Bendera "Stars and Stripes" sudah tidak berseliweran lagi di delapan penjuru mata angin namun AS tetap memiliki peran penting dalam bisnis ini. Dulu, bendera AS dikibarkan di atas kapal-kapal, salah satunya, American President Lines (APL). Kini, kebijakan perdagangannya yang masih sangat berpengaruh terhadap bisnis kemaritiman, pelayaran dan pelabuhan.



