

LAPORAN STUDI KELAYAKAN

**PENAMBAHAN KEGIATAN USAHA
AKTIVITAS PENGELOLAAN KAPAL
(KBLI 52225)**

PT HUMPUSS MARITIM INTERNASIONAL TBK

**No. 00012/2.0113-03/BS-FS/06/0340/1/V/2025
Tanggal: 16 Mei 2025**

atas Revisi

**No. 00008/2.0113-03/BS-FS/06/0340/1/IV/2025
Tanggal: 11 April 2025**



**KANTOR JASA PENILAI PUBLIK
SYARIF, ENDANG & REKAN**

Registered Public Appraiser & Consultant

Asset - Business Valuation, Consulting & Advisory

LAPORAN STUDI KELAYAKAN

**PENAMBAHAN KEGIATAN USAHA
AKTIVITAS PENGELOLAAN KAPAL
(KBLI 52225)**

PT HUMPUSS MARITIM INTERNASIONAL TBK

No. 00012/2.0113-03/BS-FS/06/0340/1/V/2025

Tanggal: 16 Mei 2025

atas Revisi

No. 00008/2.0113-03/BS-FS/06/0340/1/IV/2025

Tanggal: 11 April 2025



No. 00012/2.0113-03/BS-FS/06/0340/1/V/2025

Bekasi, 16 Mei 2025

Kepada:

Direksi PT Humpuss Maritim Internasional Tbk

Mangkuluhur City Tower One, Lantai 27

JL. Jend. Gatot Subroto Kav. 1-3

Jakarta 12930 - Indonesia

Perihal: Laporan Studi Kelayakan Penambahan Kegiatan Usaha Aktivitas Pengelolaan Kapal (KBLI 52225)

Dengan hormat,

PENDAHULUAN

Sesuai dengan Surat Perjanjian Kerja (SPK) No. 0013/SPK/MSE-03/ES/III/2025, tanggal 14 Maret 2025, **PT Humpuss Maritim Internasional Tbk** (atau selanjutnya disebut "**Perseroan**" atau "**HUMI**") yang bergerak di bidang usaha jasa kepelabuhanan dan maritim serta distribusi energi dan infrastruktur di Indonesia, telah menunjuk **KJPP Syarif, Endang, dan Rekan**, sebagai Penilai Independen untuk menyusun Laporan Studi Kelayakan Usaha Penambahan Kegiatan Usaha sesuai dengan KBLI 52225 yaitu Aktivitas Pengelolaan Kapal.

Laporan ini merupakan revisi atas Laporan Penilaian sebelumnya yaitu Laporan No. 00008/2.0113-03/BS-FS/06/0340/1/IV/2025, tanggal 11 April 2025. Kami menyatakan bahwa membatalkan laporan sebelumnya, sehubungan dengan penelaahan Otoritas Jasa Keuangan (OJK) melalui surat No. S-181/PM.023/2025, tanggal 30 April 2025. Hal-hal yang menjadi objek revisi adalah sebagai berikut.

- Menambahkan penjelasan adanya fakta material pada bagian kejadian setelah tanggal penilaian;
- Revisi salah ketik pada tabel kinerja posisi keuangan dan kinerja laba rugi Perseroan beberapa kata/kalimat pada uraian akun-akun keuangan yang tersaji;
- Menambahkan bahasan terkait pangsa pasar spesifik kegiatan pengelolaan kapal yang akan dijalankan;
- Menambahkan bahasan terkait potensi pasar mengenai kebutuhan dan ketersediaan jasa pengelolaan kapal;
- Revisi pembahasan keunggulan kompetitif yang spesifik membahas keunggulan yang berdampak terhadap jasa pengelola kapal;
- Menambahkan penjelasan terkait ketersediaan dan kebutuhan pekerja untuk menjalankan kegiatan usaha baru.

TANGGAL PENILAIAN

Tanggal Penilaian dalam Laporan Studi Kelayakan ini adalah per 31 Desember 2024.

IDENTITAS PEMBERI TUGAS

Nama Perusahaan : PT Humpuss Maritim Internasional Tbk
Bidang Usaha : Jasa Angkutan Laut dalam Negeri dan Angkutan Laut Perairan
Pelabuhan dalam Negeri
Alamat : Mangkuluhur City Tower One, Lantai 27, Jl. Jend. Gatot Subroto
Kav. 1-3 Jakarta 12930 – Indonesia
Telepon : +62-21 3950 6655
Website : <https://www.humi.co.id/>
Email : corpsec@humi.co.id

MAKSUD DAN TUJUAN STUDI KELAYAKAN

Studi Kelayakan ini dibuat untuk mengetahui kelayakan usaha sehubungan dengan Penambahan Kegiatan Usaha KBLI 52225 yaitu Aktivitas Pengelolaan Kapal, serta sebagai syarat pemenuhan atas Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Republik Indonesia No. 17/POJK.04/2020 tentang Transaksi Material dan Penambahan Kegiatan Usaha (“POJK No.17/2020”), dan bukan untuk kepentingan perbankan ataupun kepentingan lainnya.

PROSEDUR YANG DIGUNAKAN

Dalam menyusun Studi Kelayakan ini, analisis dilakukan berdasarkan Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 35/POJK.04/2020, tanggal 25 Mei 2020, tentang Penilaian dan Penyajian Laporan Penilaian Bisnis di Pasar Modal, Surat Edaran Otoritas Jasa Keuangan Nomor 17/SEOJK.04/2020 Tentang Pedoman Penilaian dan Penyajian Laporan Penilaian Bisnis di Pasar Modal, serta Standar Penilaian Indonesia (SPI) Edisi VII 2018 yang disusun oleh Masyarakat Penilai Indonesia (MAPPI) dengan memperhatikan Kode Etik Penilai Indonesia (KEPI), dan peraturan yang terkait.

INDEPENDENSI PENILAI

Dalam mempersiapkan Laporan Studi Kelayakan ini kami telah bertindak secara independen tanpa adanya konflik dan tidak terafiliasi dengan Perseroan, dan pihak-pihak yang terkait dengan perusahaan tersebut. Kami juga tidak mempunyai kepentingan atau keuntungan pribadi berkaitan dengan penugasan ini. Selanjutnya, Laporan Studi Kelayakan ini tidak dilakukan untuk memberikan keuntungan atau kerugian pada pihak manapun. Imbalan yang kami terima adalah sama sekali tidak dipengaruhi oleh kewajaran nilai yang dihasilkan dari proses analisis kelayakan ini dan kami hanya menerima imbalan sesuai dengan yang tercantum pada Surat Perjanjian Kerja (SPK) No. 0013/SPK/MSE-03/ES/III/2025, tanggal 14 Maret 2025.

RUANG LINGKUP PENUGASAN

Ruang Lingkup penugasan adalah sesuai dengan tujuan dari Studi Kelayakan ini, yaitu untuk melakukan kajian atau analisis kelayakan sehubungan dengan Penambahan Kegiatan Usaha sesuai dengan KBLI 52225 yaitu Aktivitas Pengelolaan Kapal.

Berdasarkan POJK No. 35/POJK.04/2020, ruang lingkup dari Penugasan Penilaian Profesional, paling sedikit meliputi:

1. Tujuan dari Penugasan Penilaian Profesional;
2. Asumsi dan kondisi pembatas yang digunakan dalam Penugasan Penilaian Profesional; dan
3. Dasar Nilai dan Premis Nilai yang digunakan.

ASUMSI DAN KONDISI PEMBATAS

Asumsi dan kondisi pembatas yang digunakan dalam penyusunan studi kelayakan ini adalah:

- a. Laporan studi kelayakan ini bersifat *non-disclaimer opinion*.
- b. Kami telah melakukan penelaahan atas dokumen-dokumen yang digunakan dalam studi kelayakan.
- c. Dalam menyusun laporan studi kelayakan ini, penilai mengandalkan keakuratan dan kelengkapan informasi yang disediakan oleh pemberi tugas atau data yang diperoleh dari informasi yang tersedia untuk publik dan informasi lainnya serta penelitian yang kami anggap relevan.
- d. Penilai menggunakan proyeksi keuangan yang disampaikan oleh manajemen dengan mencerminkan kewajaran proyeksi keuangan dan kemampuan pencapaiannya (*fiduciary duty*).
- e. Penilai bertanggung jawab atas pelaksanaan studi kelayakan dan kewajaran proyeksi keuangan yang telah disesuaikan.
- f. Laporan yang dihasilkan terbuka untuk publik kecuali terdapat informasi yang bersifat rahasia, yang dapat mempengaruhi operasional perusahaan.
- g. Penilai bertanggung jawab atas laporan studi kelayakan dan kesimpulan yang dihasilkan.
- h. Penilai telah memperoleh informasi atas status hukum objek studi kelayakan dari pemberi tugas.

KEJADIAN SETELAH TANGGAL PENILAIAN

Pada tanggal 7 Mei 2025, Perseroan telah mengumumkan Laporan Informasi atau Fakta Material No. 117/DU-HUMI/V/2025 kepada publik, mengenai pendirian/pengambilalihan anak usaha baru yaitu PT Energi Maritim Internasional (EMI) dengan tujuan untuk menunjang rencana strategi jangka panjang Perseroan. Pengambilalihan EMI tersebut tidak memberikan dampak material terhadap kegiatan operasional, hukum, kondisi keuangan maupun kelangsungan usaha Perseroan.

ANALISIS KELAYAKAN

Analisis kelayakan proyek menunjukkan bahwa Penambahan Kegiatan Usaha ini memenuhi kriteria kelayakan dengan variabel-variabel sebagai berikut.

- ***Net Present Value (NPV) > 0 → Layak***

NPV yang dihasilkan adalah sebesar Rp14.941.220.000,-. Dengan demikian, hasil NPV yang positif atau lebih dari nol menunjukkan bahwa proyek layak dikerjakan karena memberikan keuntungan.

- **Profitability Index (PI) > 1 → Layak**

PI yang diperoleh adalah sebesar 7,66923. Dengan demikian, hasil PI yang lebih dari 1 menunjukkan bahwa proyek layak dikerjakan karena memberikan keuntungan dari kegiatan usaha yang dilakukan.

Kemudian, dari analisis sensitivitas, menurunnya volume pendapatan merupakan faktor yang paling sensitif terhadap kelayakan usaha.

KESIMPULAN

Berdasarkan analisis atas Kelayakan Pasar, Kelayakan Teknis, Kelayakan Pola Bisnis, Kelayakan Model Manajemen, dan Kelayakan Keuangan, dapat disimpulkan bahwa Penambahan Kegiatan Usaha sesuai dengan KBLI 52225 yaitu Aktivitas Pengelolaan Kapal adalah layak.

Seluruh kajian ini kami sampaikan dengan catatan semua asumsi yang diterapkan dalam Studi Kelayakan ini dapat dipenuhi.

PENUTUP

Penugasan untuk mempersiapkan Studi Kelayakan Usaha ini bukan dan tidak dapat dianggap dalam segala hal sebagai *review* atau audit atau pelaksanaan prosedur tertentu pada informasi keuangan. Penugasan kami tidak dilakukan untuk tujuan mengungkapkan kelemahan pengendalian internal, kesalahan dalam laporan keuangan, segala bentuk implikasi pajak atau pelanggaran hukum. Studi Kelayakan Usaha ini juga tidak dimaksudkan sebagai rekomendasi untuk menyetujui atau tidak menyetujui rencana proyek atau untuk mengambil tindakan tertentu atas Rencana Kegiatan Usaha.

Demikian laporan ini kami sampaikan, atas kepercayaan yang telah diberikan kami ucapkan terima kasih dan kami berharap kiranya laporan ini dapat berguna bagi kemajuan usaha selanjutnya.

Ry

Hormat kami,
KJPP SYARIF, ENDANG & REKAN



Endang Sunardi, S.T., M.M., MAPPI (Cert.)

Rekan

MAPPI	: No. 09-S-02341
Izin Penilai Publik	: No. B-1.12.00340
Klasifikasi Izin	: Penilaian Bisnis
Register	: No. RMK-2017.00303
STTD OJK	: No. STTD.PB-08/PJ-1/PM.02/2023
STTD IKNB	: No. 173/NB.122/STTD-P/2019

PERNYATAAN PENILAI

Dalam batas kemampuan dan keyakinan kami sebagai Penilai, kami yang bertanda tangan di bawah ini menerangkan bahwa:

1. Dalam mempersiapkan Laporan Studi Kelayakan ini kami telah bertindak secara independen tanpa adanya konflik dan tidak terafiliasi dengan Perseroan, dan pihak-pihak yang terkait dengan perusahaan tersebut. Kami juga tidak mempunyai kepentingan atau keuntungan pribadi berkaitan dengan penugasan ini. Selanjutnya, Laporan Studi Kelayakan ini tidak dilakukan untuk memberikan keuntungan atau kerugian pada pihak manapun. Imbalan yang kami terima adalah sama sekali tidak dipengaruhi oleh kewajaran nilai yang dihasilkan dari proses analisis kelayakan ini dan kami hanya menerima imbalan sesuai dengan yang tercantum pada Surat Perjanjian Kerja (SPK) No. 0013/SPK/MSE-03/ES/III/2025, tanggal 14 Maret 2025;
2. Penilai bertanggung jawab atas pendapat yang diberikan dalam rangka penugasan Studi Kelayakan, sebagaimana diungkapkan dalam Laporan ini;
3. Analisis Kelayakan dilaksanakan per tanggal 31 Desember 2024, parameter dan data yang digunakan dalam analisis menggunakan data per 31 Desember 2024;
4. Penugasan penilaian telah dilakukan dengan pemahaman terhadap Objek Penilaian pada Tanggal Penilaian dan analisis telah dilakukan sesuai dengan Tujuan Penilaian sebagaimana diungkapkan dalam Laporan ini;
5. Laporan Studi Kelayakan ini tidak lepas dari ketentuan-ketentuan dalam Peraturan OJK No. 35/POJK.04/2020, SEOJK No. 17/SEOJK.004/2020, Kode Etik Penilai Indonesia ("KEPI"), serta Standar Penilaian Indonesia ("SPI") Edisi VII 2018 yang ditetapkan oleh Masyarakat Profesi Penilai Indonesia ("MAPPI");
6. Opini yang dihasilkan dalam penugasan ini telah disajikan sebagai Kesimpulan pada Laporan Studi Kelayakan ini;
7. Lingkup pekerjaan telah diungkapkan pada Ruang Lingkup dan data yang dianalisis serta data ekonomi dan industri yang diungkapkan dalam Laporan Penilaian ini pada Sumber Data diperoleh dari berbagai sumber yang diyakini dapat dipertanggungjawabkan;
8. Laporan ini menjelaskan semua asumsi dan syarat-syarat pembatasan yang mempengaruhi analisis, pendapat dan kesimpulan yang tertera dalam Laporan ini;
9. Kesimpulan telah sesuai dengan asumsi-asumsi dan kondisi pembatas;
10. Pernyataan yang menjadi dasar analisis, pendapat dan kesimpulan yang diuraikan di dalam Laporan ini adalah benar, sesuai dengan pemahaman terbaik;
11. Dalam mempersiapkan Laporan Studi Kelayakan ini, Penilai juga tidak mempunyai kepentingan atau keuntungan pribadi berkaitan dengan penugasan ini. Imbalan yang Penilai terima adalah sama sekali tidak dipengaruhi oleh kesimpulan yang tercantum pada Laporan Penilaian ini;
12. Dalam melakukan penugasan ini, Penilai telah memenuhi persyaratan pendidikan profesional dalam menyiapkan Laporan Studi Kelayakan; dan
13. Tidak seorangpun, kecuali yang disebutkan dalam Laporan ini, telah menyediakan bantuan profesional dalam menyiapkan Laporan Penilaian.

KJPP Syarif, Endang & Rekan menyatakan bahwa Para Penilai yang kami libatkan dalam penugasan Penilaian ini adalah Penilai profesional yang kompeten dan memiliki keahlian penilaian yang baik.

No.	Nama	Tugas	Tanda Tangan
1.	Endang Sunardi, S.T., M.M., MAPPI (Cert.) MAPPI : No. 09-S-02341 Izin Penilai : No. B-1.12.00340 Klasifikasi Izin : Penilaian Bisnis Register : No. RMK-2017.00303 STTD OJK : No. STTD.PB-08/PJ-1/PM.02/2023 STTD IKNB : No. 173/NB.122/STTD-P/2019	Penanggung Jawab	 (.....)
2.	Meilindra Indriani, S.Si. MAPPI : No. 14-T-05006 Register : No. RMK-2017.01002	Reviewer	 (.....)
3.	Toyib Efendi, S.E., M.Ec. Dev. MAPPI : No. 09-P-02398 Register : No. RMK-2021.03694	Staf Penilai	 (.....)
4.	Rachellina Noor Al Maghfira, S.Si. MAPPI : No. 22-A-11570	Tenaga Inspeksi	 (.....)

DAFTAR ISI

SURAT PENGANTAR.....	i
PERNYATAAN PENILAI	v
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR GAMBAR.....	xi
1 PENDAHULUAN.....	1
1.1 Nomor dan Tanggal Laporan Penilaian	1
1.2 Tanggal Penilaian	1
1.3 Identitas Pemberi Tugas	1
1.4 Latar Belakang.....	1
1.5 Maksud dan Tujuan Studi Kelayakan	2
1.6 Data dan Informasi yang Digunakan	3
1.7 Prosedur yang Digunakan	4
1.8 Ruang Lingkup Penugasan	4
1.9 Asumsi dan Kondisi Pembatas.....	4
1.10 Kualifikasi Penilai	5
1.11 Kejadian Setelah Tanggal Studi Kelayakan.....	5
2 INFORMASI UMUM	6
2.1 Profil Perseroan	6
2.1.1 Bidang Usaha Perseroan	7
2.1.2 Struktur Permodalan dan Pemegang Saham Perseroan	7
2.1.3 Susunan Dewan Komisaris dan Direksi Perseroan	7
2.1.4 Legalitas dan Izin Operasional Perseroan	7
2.1.5 Kinerja Posisi Keuangan Perseroan.....	8
2.1.6 Kinerja Laba (Rugi) Perseroan.....	12
2.2 Profil PT Energi Maritim Internasional	17
2.2.1 Bidang Usaha EMI	17
2.2.2 Struktur Permodalan dan Pemegang Saham EMI.....	18
2.2.3 Susunan Dewan Komisaris dan Direksi EMI	18
2.2.4 Legalitas dan Izin Operasional EMI	18
2.2.5 Kinerja Posisi Keuangan EMI.....	19
2.2.6 Kinerja Laba (Rugi) EMI.....	20
2.3 Produk dan Layanan Perseroan.....	21
2.4 Teknologi yang Digunakan.....	21
2.5 Pasar yang Dituju	22
2.6 Pesaing dan Persaingan.....	22
2.7 Pola Bisnis	22
2.8 Strategi Pemasaran.....	22
2.9 Kebutuhan Produksi atau Operasi	23
2.10 Kebutuhan Manajemen dan Sumber Daya Manusia	23
2.11 Hak Atas Kekayaan Intelektual	23
2.12 Peraturan Perundang-undangan yang Terkait	24

2.13	Aspek Lingkungan	24
2.14	Faktor Risiko Utama	24
2.15	Persyaratan Modal dan Strategi Finansial	25
3	KELAYAKAN PASAR.....	26
3.1	Kondisi Pasar	26
3.2	Pangsa Pasar	31
3.3	Kesinambungan	41
3.4	Potensi Pasar.....	41
3.5	Sasaran	42
3.6	Potensi Nilai Pasar.....	42
3.7	Pesaing Usaha	42
3.8	Strategi Pemasaran.....	43
4	KELAYAKAN TEKNIS.....	44
4.1	Kapasitas	44
4.2	Ketersediaan dan Kualitas Sumber Daya.....	44
4.3	Proses Produksi dan/atau Operasional	45
5	KELAYAKAN POLA BISNIS	47
5.1	Keunggulan Kompetitif	47
5.2	Kemampuan Pesaing untuk Meniru Produk/Jasa	47
5.3	Kemampuan untuk Menciptakan Nilai	47
6	KELAYAKAN MODEL MANAJEMEN	49
6.1	Ketersediaan Tenaga Kerja	49
6.2	Manajemen Kekayaan Intelektual	49
6.3	Manajemen Risiko	50
6.4	Kapasitas dan Kemampuan Manajemen	51
6.5	Kesesuaian Struktur Organisasi dan Manajemen	52
7	KELAYAKAN KEUANGAN	54
7.1	Biaya Pendirian (<i>Start Up Costs</i>).....	54
7.2	Modal Kerja	54
7.3	Sumber Pembiayaan	54
7.4	Biaya Operasional.....	54
7.5	Biaya Bahan Baku Mentah	55
7.6	Asumsi–Asumsi Proyeksi Keuangan	55
7.7	Proyeksi Posisi Keuangan	58
7.8	Proyeksi Laba (Rugi)	59
7.9	Proyeksi Arus Kas.....	60
7.10	Analisis Titik Impas	60
7.11	Analisis Likuiditas, Solvabilitas dan Profitabilitas	61
7.12	Tingkat Imbal Balik Investasi	62
7.13	Penetapan Tingkat Diskonto	63
7.14	Analisis Kelayakan Proyek	66
7.15	Analisis Sensitivitas	69
8	KESIMPULAN.....	71
8.1	Kajian Kelayakan Pasar.....	71

8.2	Kajian Kelayakan Teknis	73
8.3	Kajian Kelayakan Pola Bisnis	73
8.4	Kajian Kelayakan Model Manajemen	74
8.5	Kajian Kelayakan Keuangan	75
8.6	Kesimpulan Studi Kelayakan	76

DAFTAR TABEL

Tabel 1 Susunan Pemegang Saham Perseroan	7
Tabel 2 Kinerja Posisi Keuangan Perseroan Konsolidasian	8
Tabel 3 Kinerja Laba (Rugi) dan Penghasilan Komprehensif Lain Konsolidasian Perseroan	12
Tabel 4 Analisis Rasio Keuangan Perseroan	15
Tabel 5 Susunan Pemegang Saham EMI	18
Tabel 6 Kinerja Posisi Keuangan EMI (Rp.000)	19
Tabel 7 Kinerja Laba (Rugi) EMI (Rp.000)	20
Tabel 8 Pertumbuhan PDB Dunia	26
Tabel 9 Pertumbuhan PDB Domestik dan Komponen berdasarkan Pengeluaran.....	27
Tabel 10 Pertumbuhan PDB Domestik dan Komponen berdasarkan Lapangan Usaha	27
Tabel 11 Neraca Pembayaran Indonesia.....	29
Tabel 12 Kunjungan Kapal dari DN dan LN di 25 Pelabuhan Strategis, 2022—2023	32
Tabel 13 Muat Barang DN pada 25 Pelabuhan Strategis (Ribuan Ton), 2022—2023	33
Tabel 14 Bongkar Barang DN pada 25 Pelabuhan Strategis (Ribuan Ton), 2022—2023	34
Tabel 15 Perkembangan Barang Angkutan Laut Dalam Negeri, Desember 2024	36
Tabel 16 Impor Menurut Moda Transportasi (Ribuan Ton; US\$Juta), 2022 dan 2023	38
Tabel 17 Impor Menurut Jenis dan Moda Transportasi (Ribuan Ton; US\$Juta).....	39
Tabel 18 Kebutuhan Pekerja EMI (Rp.000)	49
Tabel 19 Modal Kerja (Rp.000).....	54
Tabel 20 Biaya Operasional (Rp.000)	55
Tabel 21 Struktur Pendapatan (Rp.000)	55
Tabel 22 Struktur Beban <i>Salary & Benefit</i>	56
Tabel 23 Struktur Beban <i>Travelling</i>	57
Tabel 24 Struktur Beban <i>Office Expenses</i>	57
Tabel 25 Struktur Beban <i>Office Building</i>	58
Tabel 26 Struktur Beban <i>Car Expenses</i>	58
Tabel 27 Proyeksi Posisi Keuangan (Rp.000).....	58
Tabel 28 Proyeksi Laba Rugi (Rp.000).....	59
Tabel 29 Proyeksi Arus Kas (Rp.000)	60
Tabel 30 Analisis Kelayakan Proyek BEP (Rp.000)	61
Tabel 31 Analisis Likuiditas	61
Tabel 32 Analisis Solvabilitas.....	62
Tabel 33 Analisis Profitabilitas.....	62
Tabel 34 <i>Return on Investment</i>	63
Tabel 35 Surat Utang Negara	65
Tabel 36 Biaya Modal untuk Ekuitas.....	66
Tabel 37 <i>Weighted Average Cost of Capital</i>	66
Tabel 38 Perhitungan NPV (Rp.000)	67
Tabel 39 Perhitungan PI.....	68
Tabel 40 Analisis Kelayakan Proyek (Rp.000).....	68
Tabel 41 Perhitungan Analisis Sensitivitas (Rp.000).....	69

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 Peta Pertumbuhan Ekonomi Regional Triwulan III 2024	28
Gambar 2 Grafik Neraca Perdagangan	29
Gambar 3 Grafik Nilai Tukar Rupiah vs Negara Kawasan	30
Gambar 4 Grafik Inflasi IHK dan Komponen	30
Gambar 5 Inflasi Gabungan Kota di Provinsi	31
Gambar 6 Perkembangan Bongkar Muat Barang Pelayaran Dalam Negeri di Pelabuhan Indonesia (Ribuan Ton), 2009—2023	35
Gambar 7 Perkembangan Bongkar Muat Barang Pelayaran Luar Negeri di Pelabuhan Indonesia (Ribuan Ton), 2009—2023	35
Gambar 8 Kontribusi Nilai Ekspor menurut Moda Transportasi, 2022 dan 2023	36
Gambar 9 Komposisi Ekspor Komoditas Migas menurut Moda Transportasi	37
Gambar 10 Kontribusi Nilai Ekspor Nonmigas menurut Moda Transportasi	38
Gambar 11 Impor Indonesia Menurut Pelabuhan Bongkar Utama (US\$Juta)	40
Gambar 12 Alur Operasional Kegiatan Perseroan	45
Gambar 13 Rencana Restrukturisasi Anak Usaha milik Entitas Anak Perseroan	52
Gambar 14 Rencana Struktur Organisasi EMI	53
Gambar 15 Analisis Sensitivitas	70

1 PENDAHULUAN

1.1 Nomor dan Tanggal Laporan Penilaian

Kantor Jasa Penilai Publik Syarif, Endang, dan Rekan telah ditunjuk oleh PT Humpuss Maritim Internasional Tbk (“Perseroan”) berdasarkan Surat Perjanjian Kerja (SPK) No. 0013/SPK/MSE-03/ES/III/2025, tanggal 14 Maret 2025, sebagai Penilai Independen untuk menyusun Laporan Studi Kelayakan Usaha Penambahan Kegiatan Usaha sesuai dengan KBLI 52225 yaitu Aktivitas Pengelolaan Kapal.

1.2 Tanggal Penilaian

Tanggal penilaian dalam Laporan Studi Kelayakan ini adalah per 31 Desember 2024.

1.3 Identitas Pemberi Tugas

Pemberi tugas dalam studi kelayakan ini adalah:

Nama Perusahaan : PT Humpuss Maritim Internasional Tbk
Bidang Usaha : Jasa Angkutan Laut dalam Negeri dan Angkutan Laut Perairan Pelabuhan dalam Negeri
Alamat : Mangkuluhur City Tower One, Lantai 27, Jl. Jend. Gatot Subroto Kav. 1-3 Jakarta 12930 – Indonesia
Telepon : +62-21 3950 6655
Website : <https://www.humi.co.id/>
Email : corpsec@humi.co.id

1.4 Latar Belakang

PT Humpuss Maritim Internasional Tbk (atau selanjutnya disebut “Perseroan” atau “HUMI”) adalah sebuah Perseroan terbatas berstatus perusahaan terbuka yang didirikan berdasarkan Akta Notaris No. 21, tanggal 20 September 2016, oleh Martina, S.H., Notaris di Jakarta. Anggaran Dasar Perseroan telah disetujui oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia No. AHU-0042923.AH.01.01.Tahun 2016, tanggal 28 September 2016.

Sesuai dengan Pasal 3 Anggaran Dasar, Perseroan bergerak dalam bidang layanan aktivitas konsultasi manajemen, aktivitas *holding*, angkutan laut, aktivitas penempatan tenaga kerja, penyediaan sumber daya manusia dan manajemen fungsi sumber daya manusia, pendidikan lainnya dan kegiatan penunjang pendidikan. Saat ini, kegiatan usaha utama yang dijalankan oleh Perseroan adalah bergerak dalam bidang usaha jasa kepelabuhanan dan maritim serta distribusi energi dan infrastruktur di Indonesia. Perseroan telah memperoleh Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut

(SIUPAL) dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Departemen Perhubungan No. AL.001/714/SP_SIUPAL/VII/2022, tanggal 1 Juli 2022. Perseroan telah menjalankan kegiatan operasional secara komersial sejak September 2016.

Perseroan berencana melakukan restrukturisasi grup dengan mengambil alih anak usaha dari entitas anak milik Perseroan bernama PT Energi Maritim Internasional (atau selanjutnya disebut “EMI”).

EMI semula didirikan dengan nama PT HT Kotug Indonesia berdasarkan Akta Notaris No. 191, tanggal 19 Desember 2013, oleh Arry Supratno, S.H., Notaris di Jakarta Pusat, dan telah disetujui oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia melalui surat keputusan No. AHU-01102.AH.01.01.Tahun 2014, tanggal 8 Januari 2014. Selanjutnya nama perusahaan diubah menjadi PT Energi Maritim Internasional berdasarkan Akta Notaris No. 56, tanggal 31 Maret 2020, oleh Arry Supratno, S.H., Notaris di Jakarta Pusat dan telah disetujui oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia melalui surat keputusan No. AHU-0027516.AH.01.02.Tahun 2020, tanggal 3 April 2020.

Anggaran Dasar EMI telah mengalami beberapa kali perubahan, terakhir dengan Akta Notaris No. 12, tanggal 12 September 2023, oleh Arry Supratno, S.H., Notaris di Jakarta Pusat, mengenai perubahan susunan direktur dan komisaris. Anggaran Dasar tersebut telah diterima dan dicatat dalam Sistem Administrasi Badan Hukum melalui Surat No. AHU-AH.01.09-0164258, tanggal 18 September 2023.

Berdasarkan Pasal 3 Anggaran Dasar, ruang lingkup kegiatan usaha EMI adalah bidang jasa pengangkutan laut (pelayaran) dalam dan luar negeri. Namun, sampai dengan tanggal studi kelayakan, yaitu 31 Desember 2024, EMI belum memulai operasi secara komersial.

Restrukturisasi grup dan pengambilalihan EMI menjadi entitas anak Perseroan bertujuan untuk memperkuat integrasi dan efisiensi fokus antara kegiatan usaha utama Perseroan yaitu jasa angkutan laut dengan kegiatan usaha penunjang Perseroan dalam mengelola kapal milik grup Perseroan. Oleh karena itu, diperlukan studi kelayakan untuk penambahan KBLI 52225 yaitu Aktivitas Pengelolaan Kapal yang ketentuannya sudah disesuaikan dengan Peraturan Perundang-undangan yang mengatur mengenai Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia (“KBLI 2020”).

1.5 Maksud dan Tujuan Studi Kelayakan

Studi Kelayakan ini dibuat untuk mengetahui kelayakan usaha sehubungan dengan Penambahan Kegiatan Usaha sesuai dengan KBLI 52225 yaitu Aktivitas Pengelolaan Kapal serta sebagai syarat pemenuhan atas Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Republik Indonesia No. 17/POJK.04/2020 tentang Transaksi Material dan

Penambahan Kegiatan Usaha (“POJK No.17/2020”), dan bukan untuk kepentingan perbankan ataupun kepentingan lainnya.

1.6 Data dan Informasi yang Digunakan

Dalam rangka melakukan Studi Kelayakan ini, kami telah mempelajari, menganalisis dan mempertimbangkan informasi sebagai berikut:

1. Laporan Keuangan Konsolidasian Perseroan periode 31 Desember 2022, 2021, dan 2020 No. 01963/2.1032/AU.1/06/1814-1/1/VI/2023, tanggal 30 Juni 2023, yang telah diaudit oleh Akuntan Publik Daniel CPA, dari Kantor Akuntan Publik Purwantono, Sungkoro & Surja dengan opini wajar dalam semua hal yang material;
2. Laporan Keuangan Konsolidasian Perseroan periode 31 Desember 2023 No. 00468/2.1032/AU.1/06/11294-3/1/III/2024, tanggal 30 Maret 2024, yang telah diaudit oleh Akuntan Publik Said Amru, dari Kantor Akuntan Publik Purwantono, Sungkoro & Surja dengan opini wajar dalam semua hal yang material;
3. Laporan Keuangan Perseroan per 31 Desember 2024, No. 00497/2.1032/AU.1/06/1294-4/1/III/2025, tanggal 28 Maret 2025 yang telah diaudit oleh Said Amru dari Kantor Akuntan Publik Purwantono, Sungkoro & Surja dengan opini wajar dalam semua hal yang material;
4. Laporan Keuangan EMI per 31 Desember 2022 dan 2021, No. 00070/2.0937/AU.1/05/1858-1/1/IV/2025, tanggal 10 April 2025 yang telah diaudit oleh Alfian Hardiansyah Nugroho, S.E., Ak., CA., CPA. dari Kantor Akuntan Publik Effendy & Rekan dengan opini wajar dalam semua hal yang material;
5. Laporan Keuangan EMI per 31 Desember 2023 dan 2022, No. 00071/2.0937/AU.1/05/1858-2/1/IV/2025, tanggal 10 April 2025 yang telah diaudit oleh Alfian Hardiansyah Nugroho, S.E., Ak., CA., CPA. dari Kantor Akuntan Publik Effendy & Rekan dengan opini wajar dalam semua hal yang material;
6. Laporan Keuangan EMI per 31 Desember 2024 dan 2023, No. 00072/2.0937/AU.1/05/1858-3/1/IV/2025, tanggal 10 April 2025 yang telah diaudit oleh Alfian Hardiansyah Nugroho, S.E., Ak., CA., CPA. dari Kantor Akuntan Publik Effendy & Rekan dengan opini wajar dalam semua hal yang material;
7. Proyeksi Keuangan untuk tahun 2025 sampai dengan 2029;
8. Legalitas Perseroan;
9. Wawancara dan diskusi dengan manajemen Perseroan sehubungan dengan penugasan Studi Kelayakan atas Penambahan Kegiatan Usaha, yakni dengan Bapak Taufik Agustono dari divisi *Business Development*;
10. *Representation Letter* No. 073/DU-HUMI/IV/2025, tanggal 10 April 2025, sehubungan dengan Penugasan Penilaian Studi Kelayakan atas Penambahan Kegiatan Usaha KBLI 52225 yaitu Aktivitas Pengelolaan Kapal.

1.7 Prosedur yang Digunakan

Dalam menyusun Studi Kelayakan ini, analisis dilakukan berdasarkan Peraturan Otoritas Jasa Keuangan No. 35/POJK.04/2020, tanggal 25 Mei 2020 tentang Penilaian dan Penyajian Laporan Penilaian Bisnis di Pasar Modal, Surat Edaran Otoritas Jasa Keuangan No. 17 /SEOJK.04/2020 Tentang Pedoman Penilaian dan Penyajian Laporan Penilaian Bisnis di Pasar Modal, serta Standar Penilaian Indonesia (SPI) Edisi VII 2018 yang disusun oleh Masyarakat Penilai Indonesia (MAPPI) dengan memperhatikan Kode Etik Penilai Indonesia (KEPI), dan peraturan yang terkait yaitu mencakup:

1. Kajian Kelayakan Pasar;
2. Kajian Kelayakan Teknis;
3. Kajian Kelayakan Pola Bisnis;
4. Kajian Kelayakan Model Manajemen; dan
5. Kajian Kelayakan Keuangan.

1.8 Ruang Lingkup Penugasan

Ruang Lingkup penugasan adalah sesuai dengan tujuan dari Studi Kelayakan ini, yaitu untuk melakukan kajian atau analisis kelayakan sehubungan dengan Penambahan Kegiatan Usaha sesuai dengan KBLI 52225 yaitu Aktivitas Pengelolaan Kapal.

Berdasarkan POJK No. 35/POJK.04/2020, ruang lingkup dari Penugasan Penilaian Profesional, paling sedikit meliputi:

1. Tujuan dari Penugasan Penilaian Profesional;
2. Asumsi dan kondisi pembatas yang digunakan dalam Penugasan Penilaian Profesional; dan
3. Dasar Nilai dan Premis Nilai yang digunakan.

1.9 Asumsi dan Kondisi Pembatas

Asumsi dan kondisi pembatas yang digunakan dalam penyusunan studi kelayakan ini adalah:

- Laporan studi kelayakan ini bersifat *non-disclaimer opinion*.
- Kami telah melakukan penelaahan atas dokumen-dokumen yang digunakan dalam studi kelayakan.
- Dalam menyusun laporan studi kelayakan ini, penilai mengandalkan keakuratan dan kelengkapan informasi yang disediakan oleh pemberi tugas atau data yang diperoleh dari informasi yang tersedia untuk publik dan informasi lainnya serta penelitian yang kami anggap relevan.
- Penilai menggunakan proyeksi keuangan yang disampaikan oleh manajemen dengan mencerminkan kewajaran proyeksi keuangan dan kemampuan pencapaiannya (*fiduciary duty*).
- Penilai bertanggung jawab atas pelaksanaan studi kelayakan dan kewajaran proyeksi keuangan yang telah disesuaikan.

- Laporan yang dihasilkan terbuka untuk publik kecuali terdapat informasi yang bersifat rahasia, yang dapat mempengaruhi operasional perusahaan.
- Penilai bertanggung jawab atas laporan studi kelayakan dan kesimpulan yang dihasilkan.
- Penilai telah memperoleh informasi atas status hukum objek studi kelayakan dari pemberi tugas.

1.10 Kualifikasi Penilai

Kami adalah Kantor Jasa Penilai Publik yang secara resmi telah ditetapkan berdasarkan Keputusan Menteri Keuangan No. 1498/KM.1/2012, tanggal 28 Desember 2012, dengan nama Kantor Jasa Penilai Publik Syarif, Endang dan Rekan dengan Izin KJPP No. 2.12.0113.

Penilai Usaha yang menandatangani laporan penilaian usaha ini merupakan Penilai Usaha bersertifikat MAPPI dengan perizinan sebagai berikut:

MAPPI	: No. 09-S-02341
Izin Penilai Publik	: No. B-1.12.00340
Klasifikasi izin	: Penilaian Bisnis
Register	: No. RMK-2017.00303
STTD OJK	: No. STTD.PB-08/PJ-1/PM.02/2023
STTD IKNB	: No. 173/NB.122/STTD-P/2019

1.11 Kejadian Setelah Tanggal Studi Kelayakan

Pada tanggal 7 Mei 2025, Perseroan telah mengumumkan Laporan Informasi atau Fakta Material No. 117/DU-HUMI/V/2025 kepada publik, mengenai pendirian/pengambilalihan anak usaha baru yaitu PT Energi Maritim Internasional (EMI) dengan tujuan untuk menunjang rencana strategi jangka panjang Perseroan.

Menurut informasi yang Penilai terima dari manajemen, biaya yang diperlukan Perseroan untuk melakukan perbaikan tersebut mencapai Rp875.000.000,-. Biaya tersebut terdiri dari biaya hukum dan legalitas sebesar Rp100.000.000,-, biaya konsultan bisnis dan manajemen sebesar Rp100.000.000,-, biaya SDM dan pelatihan sebesar Rp100.000.000,-, biaya *re-branding* sebesar Rp75.000.000,-, serta biaya operasional sebesar Rp500.000.000,-.

Namun demikian, pengambilalihan EMI tidak memberikan dampak material terhadap kegiatan operasional, hukum, kondisi keuangan atau kelangsungan usaha Perseroan.

2 INFORMASI UMUM

2.1 Profil Perseroan

PT Humpuss Maritim Internasional Tbk (atau selanjutnya disebut “Perseroan” atau “HUMI”) adalah sebuah Perseroan terbatas berstatus perusahaan terbuka yang didirikan berdasarkan Akta Notaris No. 21, tanggal 20 September 2016, oleh Martina, S.H., Notaris di Jakarta. Anggaran Dasar Perseroan telah disetujui oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia No. AHU-0042923.AH.01.01.Tahun 2016, tanggal 28 September 2016. Sesuai dengan Akta Notaris No. 112, tanggal 13 April 2023, oleh Christina Dwi Utami, S.H., M.Hum., M.Kn., di Jakarta Barat, Perseroan mengubah Anggaran Dasarnya terkait penawaran umum perdana saham kepada masyarakat dan menyetujui perubahan status perusahaan menjadi Perusahaan Terbuka. Perseroan juga menyetujui perubahan nama menjadi PT Humpuss Maritim Internasional Tbk, yang disahkan oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia melalui Surat Keputusan No. AHU.AH.01.03-0054862, tanggal 14 April 2023.

Anggaran Dasar Perseroan telah mengalami beberapa kali perubahan, terakhir dengan Akta Notaris No. 10, tanggal 14 Juni 2024, oleh Notaris Dr. Putra Hutomo, S.H., M.Kn., di Jakarta Selatan, mengenai perubahan Pasal 17 ayat 5 Anggaran Dasar Perseroan serta memberikan wewenang dan kuasa kepada Direksi Perseroan dengan hak substitusi. Anggaran Dasar tersebut telah diterima dan tercatat dalam Sistem Administrasi Badan Hukum melalui Surat No. AHU-AH.01.03-0153250, tanggal 21 Juni 2024.

Sesuai dengan Pasal 3 Anggaran Dasar, Perseroan bergerak dalam bidang layanan aktivitas konsultasi manajemen, aktivitas *holding*, angkatan laut, aktivitas penempatan tenaga kerja, penyediaan sumber daya manusia dan manajemen fungsi sumber daya manusia, pendidikan lainnya dan kegiatan penunjang pendidikan. Saat ini, kegiatan usaha utama yang dijalankan oleh Perseroan adalah bergerak dalam bidang usaha jasa kepelabuhanan dan maritim serta distribusi energi dan infrastruktur di Indonesia. Perseroan telah memperoleh Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Departemen Perhubungan No. AL.001/714/SP_SIUPAL/VII/2022, tanggal 1 Juli 2022. Perseroan telah menjalankan kegiatan operasional secara komersial sejak September 2016.

Perseroan berdomisili di Mangkuluhur City Tower One, Lantai 27, Jl. Jend. Gatot Subroto Kav. 1-3, Jakarta, 12930, Indonesia.

2.1.1 Bidang Usaha Perseroan

Berdasarkan Pasal 3 Anggaran Dasar, Perseroan bergerak dalam bidang layanan aktivitas konsultasi manajemen, aktivitas *holding*, angkatan laut, aktivitas penempatan tenaga kerja, penyediaan sumber daya manusia dan manajemen fungsi sumber daya manusia, pendidikan lainnya dan kegiatan penunjang pendidikan. Saat ini, kegiatan usaha utama yang dijalankan oleh Perseroan adalah bergerak dalam bidang usaha jasa kepelabuhanan dan maritim serta distribusi energi dan infrastruktur di Indonesia.

2.1.2 Struktur Permodalan dan Pemegang Saham Perseroan

Rincian pemegang saham Perseroan dan persentase kepemilikannya pada tanggal 31 Desember 2024 adalah sebagai berikut:

Tabel 1 Susunan Pemegang Saham Perseroan

Nama Pemegang Saham		Jumlah Saham (Lembar)	% Kepemilikan	Jumlah Modal (Rp.000)
1	PT Humpuss Intermoda Tbk	13.805.175.000	76,50%	1.380.517.500
2	PT Humpuss Transportasi Kimia	1.533.945.000	8,50%	153.394.500
3	Koperasi Karyawan Bhakti Samudera	330.000	0,00%	33.000
4	Masyarakat	2.707.000.000	15,00%	270.700.000
Total		18.046.450.000	100,00%	1.804.645.000
Setara dengan US\$				120.391.095

Sumber: Manajemen Perseroan

2.1.3 Susunan Dewan Komisaris dan Direksi Perseroan

Susunan pengurus Perseroan per 31 Desember 2024 adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris:

Komisaris Utama : Abdul Rachim Sofyan
Komisaris Independen : Daryono

Dewan Direksi:

Direktur Utama : Tirta Hidayat
Direktur : Dedi Hidayana

2.1.4 Legalitas dan Izin Operasional Perseroan

Dalam menjalankan kegiatan operasional Perseroan memiliki dokumen perizinan usaha dan legalitas lainnya yang dikeluarkan oleh instansi terkait antara lain:

- Akta Pendirian Perseroan Terbatas No. 21, tanggal 20 September 2016, oleh Martina, S.H., Notaris di Jakarta dan disahkan melalui Surat Keputusan No. AHU-0042923.AH.01.01.Tahun 2016, tanggal 28 September 2016;
- Akta No. 10, tanggal 14 Juni 2024, oleh Notaris Dr. Putra Hutomo, S.H., M.Kn., di Jakarta Selatan, dan telah diterima dan dicatat dalam Sistem Administrasi Badan Hukum melalui Surat No. AHU-AH.01.03-0153250, tanggal 21 Juni 2024;
- Nomor Induk Berusaha (NIB): No. 9120108231814; dan
- Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP): 80.905.129.5-067.000.

2.1.5 Kinerja Posisi Keuangan Perseroan

Berikut adalah gambaran mengenai perkembangan kinerja Perseroan dalam lima tahun terakhir, berdasarkan data Laporan Keuangan *audited* per 31 Desember 2020, 31 Desember 2021, 31 Desember 2022, 31 Desember 2023, dan 31 Desember 2024 dengan opini wajar dalam semua hal yang material.

Tabel 2 Kinerja Posisi Keuangan Perseroan Konsolidasian (US\$)

URAIAN	2024 <i>Audited</i>	2023 <i>Audited</i>	2022 <i>Audited</i>	2021 <i>Audited</i>	2020 <i>Audited</i>
ASET LANCAR					
Kas dan setara kas	41.139.250	41.373.913	23.600.640	15.568.141	20.591.404
Deposito berjangka	3.599.090				
Piutang usaha:	28.871.380	20.294.729	9.141.076	12.170.848	10.481.364
Pihak-pihak ketiga, neto	27.087.013	13.065.248	7.545.673	7.953.638	7.514.553
Pihak-pihak berelasi	1.784.367	7.229.481	1.595.403	4.217.210	2.966.811
Piutang lainnya					
Pihak-pihak ketiga, neto	139.688	9.900.624	140.331	2.089.727	30.872
Persediaan	7.173.522	4.823.036	3.813.341	3.487.044	3.581.949
Pajak dibayar di muka	1.262.093	1.747.739	685.511	633.206	669.088
Aset keuangan lancar lainnya	-	-	-	3.220.903	-
Aset dimiliki untuk dijual	-	-	18.564.326	-	-
Aset lancar lainnya	1.372.361	1.601.898	1.503.396	1.308.197	751.233
Jumlah Aset Lancar	83.557.384	79.741.939	57.448.621	38.478.066	36.105.910
ASET TIDAK LANCAR					
Dana yang dibatasi penggunaannya	3.172.513	1.335.908	3.236.843	696.442	128.035
Estimasi tagihan pajak	-	-	-	33.906	-
Piutang kepada pihak berelasi	21.104.536	19.810.523	8.236.684	6.681.255	4.805.777
Pinjaman kepada pihak berelasi	9.722.000	9.722.000	9.722.000	9.722.000	14.998.890
Aset hak guna, neto	41.690.694	38.507.004	9.658.684	26.446.570	21.363.910
Aset tetap, neto	123.118.403	105.618.759	110.674.459	117.415.290	126.102.907
Aset derivatif	-	-	-	-	5.741.915
Investasi pada entitas asosiasi	14.364.628	13.015.181	13.477.835	7.269.075	-
Aset pajak tangguhan	203.510	116.047	97.604	102.094	81.425
Goodwill	742.565	778.499	762.910	841.078	850.857
Uang jaminan	383.992	476.743	-	-	-
Aset tidak lancar lainnya	2.473.107	2.609.895	837.033	2.711.469	3.368.264
Jumlah Aset Tidak Lancar	216.975.948	191.990.559	156.704.052	171.919.179	177.441.980
TOTAL ASET	300.533.332	271.732.498	214.152.673	210.397.245	213.547.890

URAIAN	2024 <i>Audited</i>	2023 <i>Audited</i>	2022 <i>Audited</i>	2021 <i>Audited</i>	2020 <i>Audited</i>
LIABILITAS DAN EKUITAS					
LIABILITAS JANGKA PENDEK					
Utang usaha:	21.329.273	21.009.278	8.478.677	8.975.872	5.502.571
Pihak-pihak ketiga, neto	11.288.671	13.195.183	5.070.111	7.114.216	4.469.646
Pihak berelasi	10.040.602	7.814.095	3.408.566	1.861.656	1.032.925
Utang lain-lain					
Pihak-pihak ketiga	1.456.066	72.704	105.325	849.751	456.623
Utang dividen	222.707	-	-	-	576.180
Utang pajak	841.837	507.904	476.613	2.890.775	1.392.480
Liabilitas imbalan kerja jangka pendek	8.494	13.760	40.956	29.894	36.323
Beban yang masih harus dibayar	8.748.281	9.764.987	6.864.269	7.051.408	7.906.120
Pendapatan ditangguhkan		34.834	26.699	67.255	70.164
Liabilitas kontrak:					
Pihak-pihak ketiga	406.069	227.198	977.300	633.231	1.837.351
Pihak berelasi	-	-	1.907.063	-	-
Pinjaman bank jangka pendek	3.127.662	1.889.702	4.386.706	1.892.903	1.914.912
Bagian lancar atas liabilitas jangka panjang:					
Pinjaman dari pemegang saham	-	-	-	3.765.793	1.279.018
Pinjaman dari pihak ketiga	-	-	155.947	-	-
Liabilitas sewa	6.508.002	5.320.993	1.517.168	7.929.708	21.738.393
Utang pembiayaan konsumen	147.087	74.032	-	-	-
Pinjaman bank jangka panjang	10.563.650	5.120.775	2.336.405	4.581.279	2.517.754
Liabilitas yang terkait langsung dengan aset dimiliki untuk dijual	-	-	19.343.554		
Total Liabilitas Jangka Pendek	53.359.128	44.036.167	46.616.682	38.667.869	45.227.889
LIABILITAS JANGKA PANJANG					
Liabilitas jangka panjang, setelah bagian tidak lancar:					
Pinjaman dari pemegang saham	-	-	-	1.565.303	3.524.663
Pinjaman dari pihak ketiga	19.442.397	19.442.397	19.286.450	19.442.397	19.905.144
Liabilitas sewa	23.247.598	25.240.846	7.151.952	23.403.359	1.619.276
Utang pembiayaan konsumen	245.896	256.804	-	-	-
Pinjaman bank jangka panjang	28.737.044	15.776.545	1.754.497	1.772.941	3.497.837
Utang kepada pihak-pihak berelasi	-	-	-	24.816.017	34.629.266
Liabilitas imbalan kerja jangka panjang	2.060.080	2.006.465	1.411.709	1.007.460	731.807
Total Liabilitas Jangka Panjang	73.733.015	62.723.057	29.604.608	72.007.477	63.907.993
TOTAL LIABILITAS	127.092.143	106.759.224	76.221.290	110.675.346	109.135.882
EKUITAS					
Ekuitas yang dapat diatribusikan kepada pemilik entitas induk					

URAIAN	2024 <i>Audited</i>	2023 <i>Audited</i>	2022 <i>Audited</i>	2021 <i>Audited</i>	2020 <i>Audited</i>
Modal dasar – Modal ditempatkan dan disetor penuh	120.391.500	120.391.095	102.615.795	12.945.704	12.945.704
Tambahan Modal Disetor	(51.084.818)	(51.085.223)	(47.268.142)	(5.835.253)	(5.835.253)
Selisih transaksi ekuitas dengan kepentingan nonpengendali	9.965.041	9.965.041	7.832.520	(444.455)	(444.455)
Penghasilan komprehensif lain:					
Selisih kurs	(3.557.706)	(1.624.308)	(1.881.268)	(9.005)	75.012
Pengukuran kembali imbalan pasti	80.454	(22.559)	(35.116)	(54.513)	(63.701)
Bagian laba netto dari entitas asosiasi	2.291.179	1.567.876	1.891.792		
Ekuitas entitas yang bergabung				68.786.259	80.439.701
Saldo Laba					
– Ditentukan penggunaannya	10.000				
– Belum ditentukan penggunaannya	73.534.539	63.213.217	52.798.955	3.962.051	1.634.417
Total Ekuitas yang dapat Diatribusikan kepada Pemilik Entitas Induk	151.630.189	142.405.139	115.954.536	79.350.788	88.751.425
Kepentingan non pengendali	21.811.000	22.568.135	21.976.847	20.371.111	15.660.583
TOTAL EKUITAS	173.441.189	164.973.274	137.931.383	99.721.899	104.412.008
TOTAL LIABILITAS DAN EKUITAS	300.533.332	271.732.498	214.152.673	210.397.245	213.547.890

Sumber: Laporan Keuangan Perseroan

Pada periode 31 Desember 2020 sampai dengan 31 Desember 2024 aset HUMI tercatat mengalami perkembangan yang positif. Berikut ini adalah deskripsi rinci perkembangan aset HUMI dari 31 Desember 2020 sampai dengan 31 Desember 2024.

- Total aset pada tahun 2021 adalah sebesar US\$210,40 juta, mengalami penurunan sebesar 1,48% dari total aset pada tahun 2019 yang tercatat sebesar US\$213,55 juta. Penurunan tersebut terutama disebabkan oleh menurunnya nilai perolehan kapal dan kapal tunda pada bagian aset tetap dari sebesar US\$207,46 juta pada tahun 2020 menjadi sebesar US\$201,55 juta pada tahun 2021.
- Total aset pada tahun 2022 adalah sebesar US\$214,15 juta mengalami peningkatan sebesar 1,78% dari total aset pada tahun 2021 yang tercatat sebesar US\$210,40 juta. Peningkatan tersebut terutama disebabkan oleh peningkatan kas dan setara kas dari sebesar US\$15,57 juta pada tahun 2021, menjadi sebesar US\$23,60 juta pada tahun 2022, serta adanya pencatatan akun aset dimiliki untuk dijual sebesar US\$18,56 juta pada sisi aset lancar di tahun 2022.
- Total aset pada 31 Desember 2023 adalah sebesar US\$271,73 juta, mengalami peningkatan yang cukup signifikan sebesar 26,89% dari total aset pada tahun 2022 yang tercatat sebesar US\$214,15 juta. Peningkatan tersebut terutama

disebabkan oleh peningkatan aset tetap pada sisi aset tidak lancar yang semula tercatat sebesar US\$156,70 juta pada tahun 2022 menjadi sebesar US\$191,99 juta pada tahun 2023.

- Total aset pada 31 Desember 2024 adalah sebesar US\$300,53 juta, meningkat sebesar 10,60% dari total aset pada 31 Desember 2023 yang tercatat sebesar US\$271,73 juta. Peningkatan tersebut terutama disebabkan oleh peningkatan aset tetap yang pada 31 Desember 2024 tercatat menjadi sebesar US\$123,12 juta pada sisi aset tidak lancar.

Selama 31 Desember 2020 sampai dengan 31 Desember 2024, liabilitas HUMI mengalami perkembangan yang fluktuatif dengan rincian sebagai berikut.

- Total liabilitas pada tahun 2021 adalah sebesar US\$110,68 juta mengalami peningkatan sebesar 1,41% dari total liabilitas pada tahun 2020 yang tercatat sebesar US\$109,14 juta. Peningkatan tersebut terutama disebabkan oleh peningkatan akun liabilitas sewa pada sisi liabilitas jangka panjang yang semula tercatat sebesar US\$1,62 juta pada tahun 2020, menjadi sebesar US\$23,40 juta pada tahun 2021.
- Total liabilitas pada tahun 2022 adalah sebesar US\$76,22 juta, mengalami penurunan yang cukup signifikan sebesar 31,13% dari total liabilitas pada tahun 2021 yang tercatat sebesar US\$110,68 juta. Penurunan tersebut terutama disebabkan oleh menurunnya utang kepada pihak-pihak berelasi yang semula tercatat sebesar US\$24,82 juta pada tahun 2021, menjadi sebesar nihil pada tahun 2022 pada sisi liabilitas jangka panjang.
- Total liabilitas pada 31 Desember 2023 adalah sebesar US\$106,76 juta, mengalami peningkatan sebesar 40,06% dari total liabilitas pada tahun 2022 yang tercatat sebesar US\$76,22 juta. Peningkatan tersebut terutama disebabkan oleh peningkatan akun liabilitas sewa pada sisi liabilitas jangka panjang yang semula tercatat sebesar US\$7,15 juta pada tahun 2022, menjadi sebesar US\$25,24 juta pada tahun 2023.
- Total liabilitas pada 31 Desember 2024 adalah sebesar US\$127,09 juta mengalami peningkatan sebesar 19,05% dari total liabilitas pada tahun 2023 sebesar yang tercatat sebesar US\$106,76 juta. Peningkatan tersebut terutama disebabkan oleh peningkatan akun pinjaman bank jangka panjang yang semula tercatat sebesar US\$15,78 juta pada 31 Desember 2023, menjadi sebesar US\$28,74 juta pada 31 Desember 2024.

Pada 31 Desember 2020 sampai dengan 31 Desember 2024, ekuitas HUMI cenderung mencatatkan perkembangan positif yang dengan rincian sebagai berikut:

- Ekuitas HUMI pada tahun 2021 adalah sebesar US\$99,72 juta, mengalami penurunan sebesar 4,49% dari jumlah ekuitas pada tahun 2020 yang tercatat sebesar US\$104,41 juta. Penurunan ekuitas terutama disebabkan oleh menurunnya akun ekuitas entitas yang bergabung yang semula tercatat sebesar

US\$80,44 juta pada tahun 2020, menjadi sebesar US\$68,79 juta pada tahun 2021.

- Ekuitas HUMI pada tahun 2022 adalah sebesar US\$137,93 juta, mengalami peningkatan sebesar 38,32% dari jumlah ekuitas pada tahun 2021 yang tercatat sebesar US\$99,72 juta. Peningkatan ekuitas terutama disebabkan oleh peningkatan modal saham disetor yang semula sebesar US\$12,95 juta pada tahun 2021, menjadi sebesar US\$102,62 juta pada tahun 2022.
- Ekuitas HUMI pada 31 Desember 2023 adalah sebesar US\$164,97 juta, mengalami peningkatan sebesar 19,61% dari jumlah ekuitas pada tahun 2022 yang tercatat sebesar US\$137,93 juta. Peningkatan ekuitas terutama disebabkan oleh meningkatnya tambahan modal disetor dari masyarakat menjadikan akun modal saham yang semula tercatat sebesar US\$102,62 juta pada tahun 2022, menjadi sebesar US\$120,39 juta pada tahun 2023.
- Ekuitas HUMI pada 31 Desember 2024 adalah sebesar US\$173,44 juta, meningkat sebesar 5,13% dari jumlah ekuitas pada 31 Desember 2023 yang tercatat sebesar US\$164,97 juta. Peningkatan ekuitas terutama disebabkan oleh meningkatnya saldo laba yang semula tercatat sebesar US\$63,21 juta pada 31 Desember 2023, menjadi sebesar US\$73,54 juta pada 31 Desember 2024.

2.1.6 Kinerja Laba (Rugi) Perseroan

Kinerja Laba (Rugi) Perseroan selama tahun 2020 sampai dengan 31 Desember 2024 adalah sebagai berikut.

**Tabel 3 Kinerja Laba (Rugi) dan Penghasilan Komprehensif Lain
Konsolidasian Perseroan (US\$)**

URAIAN	2024 <i>Audited</i>	2023 <i>Audited</i>	2022 <i>Audited</i>	2021 <i>Audited</i>	2020 <i>Audited</i>
Pendapatan dari kontrak dengan pelanggan	127.681.245	106.381.904	91.532.123	66.593.098	69.083.553
Beban pokok pendapatan	(96.513.325)	(77.234.659)	(64.921.309)	(58.897.661)	(46.237.210)
Laba Bruto	31.167.920	29.147.245	26.610.814	7.695.437	22.846.343
Beban usaha:	(12.718.354)	(14.372.005)	(11.345.742)	(16.679.662)	(10.449.010)
Umum dan administrasi	(13.957.468)	(13.686.469)	(10.068.068)	(8.413.415)	(5.627.094)
Pendapatan operasi lainnya	2.032.018	1.144.629	2.364.069	1.077.649	2.006.664
Beban operasi lainnya, neto	(792.904)	(1.830.165)	(3.641.743)	(9.343.896)	(6.828.580)
Laba Usaha	18.449.566	14.775.240	15.265.072	(8.984.225)	12.397.333
Penghasilan keuangan	(3.511.321)	(556.504)	(2.925.263)	(3.134.103)	(1.869.990)
Laba Sebelum Pajak Final dan Pajak Penghasilan	14.938.245	14.218.736	12.339.809	(12.118.328)	10.527.343
Beban Pajak Final	(1.615.709)	(1.103.454)	(944.657)	(739.048)	(845.031)
Laba Sebelum Pajak Penghasilan	13.322.536	13.115.282	11.395.152	(12.857.376)	9.682.312

URAIAN	2024 <i>Audited</i>	2023 <i>Audited</i>	2022 <i>Audited</i>	2021 <i>Audited</i>	2020 <i>Audited</i>
Beban Pajak Penghasilan, Neto	(264.503)	(425.852)	(450.616)	(178.719)	(203.955)
Laba Tahun Berjalan	13.058.033	12.689.430	10.944.536	(13.036.095)	9.478.357
Penghasilan Komprehensif Lain					
Pos-pos yang akan direklasifikasi laba rugi Selisih kurs penjabaran	(1.933.398)	256.960	(1.631.868)	(84.017)	(53.921)
Pos-pos yang tidak akan direklasifikasi laba rugi Bagian laba (rugi) neto dari entitas asosiasi	852.952	(381.977)	6.632.594	(4.310.520)	-
Pengukuran kembali atas program imbalan pasti	106.469	5.342	13.459	19.586	19.362
Pajak penghasilan terkait	(3.456)	7.215	(4.572)	(1.306)	(6.471)
Jumlah Penghasilan komprehensif lain	(977.433)	(112.460)	5.009.613	(4.376.257)	(41.030)
Total Laba Komprehensif Periode Berjalan	12.080.600	12.576.970	15.954.149	(17.412.352)	9.437.327
Total Laba Neto Periode Berjalan yang dapat diatribusikan kepada:					
Entitas induk	11.517.108	10.414.262	7.521.794	(13.646.866)	7.148.409
Non-pengendali	1.540.925	2.275.168	3.422.742	610.771	2.329.947
Total	13.058.033	12.689.430	10.944.536	(13.036.095)	9.478.356
Total Laba Komprehensif Lain Periode Berjalan yang dapat diatribusikan kepada:					
Entitas induk	10.410.026	10.359.862	11.523.253	(17.369.306)	7.107.379
Non-pengendali	1.670.574	2.217.108	4.430.896	(43.046)	2.329.947
Total	12.080.600	12.689.430	15.954.149	(17.412.352)	9.437.326
Laba per Saham	0,0006	0,0006	0,0007	0,0071	0,0052

Sumber: Laporan Keuangan Perseroan

Dari sisi Pendapatan, HUMI mencatatkan perkembangan yang cenderung positif dari tahun 2020 sampai dengan 31 Desember 2024, sebagaimana dirinci sebagai berikut.

- Pendapatan pada tahun 2021 tercatat sebesar US\$66,59 juta mengalami penurunan sebesar 3,60% dari tahun sebelumnya yang sebesar US\$69,08 juta. Penurunan ini disebabkan oleh gejala pandemi Covid-19 yang menyebabkan kinerja Perseroan menurun.

- Pendapatan pada tahun 2022 tercatat sebesar US\$91,53 juta, mulai kembali mengalami peningkatan yaitu sebesar 37,45% dari tahun sebelumnya yang sebesar US\$66,59 juta.
- Pendapatan pada 31 Desember 2023 tercatat sebesar US\$106,38 juta mengalami peningkatan sebesar 16,22% dari tahun sebelumnya yang sebesar US\$91,53 juta.
- Pendapatan pada 31 Desember 2024 tercatat sebesar US\$127,68 juta atau meningkat setara 20,02% dari akhir tahun sebelumnya yang sebesar US\$106,38 juta.

Selama tahun 2020 sampai dengan 31 Desember 2024, laba (rugi) kotor HUMI tercatat mengalami perkembangan yang fluktuatif dengan rincian sebagai berikut.

- Beban pokok pendapatan pada tahun 2021 sebesar US\$58,90 juta mengalami peningkatan sebesar 27,38% dari tahun 2020 yang sebesar US\$46,24 juta. Peningkatan tersebut terutama disebabkan oleh penyusutan aset hak guna sebesar US\$11,96 juta. Sehingga pada tahun 2021 laba kotor tercatat sebesar US\$7,70 juta atau mengalami penurunan sebesar 66,32% dari tahun 2020 yang mencatatkan laba kotor sebesar US\$22,85 juta.
- Beban pokok pendapatan pada tahun 2022 sebesar US\$64,92 juta mengalami peningkatan sebesar 10,23% dari tahun 2021 yang sebesar US\$58,90 juta. Peningkatan tersebut disebabkan oleh peningkatan pembelian bahan bakar pada tahun tersebut sebesar US\$12,75 juta. Sehingga pada tahun 2022 laba kotor tercatat sebesar US\$26,61 juta atau mengalami peningkatan sebesar 245,80% dari tahun 2021 yang hanya mencatatkan laba kotor sebesar US\$7,70 juta.
- Beban pokok pendapatan pada tahun 2023 sebesar US\$77,23 juta mengalami peningkatan sebesar 18,97% dari tahun 2022 yang sebesar US\$64,92 juta. Peningkatan tersebut terutama disebabkan oleh peningkatan biaya sewa kapal pada tahun tersebut sebesar US\$16,66 juta dibandingkan tahun sebelumnya. Sehingga pada tahun 2023 laba kotor tercatat sebesar US\$29,15 juta atau mengalami peningkatan dari tahun 2022 yang mencatatkan laba kotor sebesar US\$26,61 juta.
- Beban pokok pendapatan pada 31 Desember 2024 sebesar US\$96,51 juta atau setara dengan peningkatan sebesar 24,96% dari tahun 2023 yang sebesar US\$77,23 juta. Sehingga pada 31 Desember 2024 laba kotor tercatat sebesar US\$31,17 juta atau setara dengan peningkatan sebesar 6,93% dari tahun sebelumnya yang sebesar US\$29,15 juta.

Selama tahun 2020 sampai dengan 31 Desember 2024 HUMI tercatat mengalami perkembangan laba (rugi) usaha yang fluktuatif dengan rincian sebagai berikut.

- Beban usaha pada tahun 2021 sebesar US\$16,68 juta mengalami peningkatan sebesar 59,63% dari tahun 2020 yang sebesar US\$10,45 juta. Atas peningkatan beban usaha, maka pada tahun 2021 HUMI mencatatkan rugi usaha sebesar US\$8,98 juta atau menurun sebesar 172,47% dari tahun sebelumnya yang mencatatkan laba sebesar US\$12,40 juta.

- Beban usaha pada tahun 2022 sebesar US\$11,35 juta mengalami penurunan 31,98% dari tahun 2021 yang sebesar US\$16,68 juta. Atas penurunan beban usaha dan meningkatnya laba kotor, maka pada tahun 2022 HUMI mencatatkan laba usaha sebesar US\$15,27 juta atau meningkat sebesar 269,91% dari tahun sebelumnya yang mencatatkan rugi sebesar US\$8,98 juta.
- Beban usaha pada tahun 2023 sebesar US\$14,37 juta mengalami kenaikan sebesar 26,67% dari tahun 2022 yang sebesar US\$11,35 juta. Atas peningkatan beban usaha dan meningkatnya laba kotor, maka pada tahun 2023 HUMI mencatatkan laba usaha sebesar US\$14,76 juta meskipun setara dengan penurunan sebesar 3,21% dibandingkan tahun sebelumnya yang mencatatkan laba usaha sebesar US\$15,27 juta.
- Beban usaha pada 31 Desember 2024 sebesar US\$12,72 juta atau setara dengan penurunan sebesar 11,51% dari tahun sebelumnya yang sebesar US\$14,37. Maka pada 31 Desember 2024 HUMI mencatatkan laba usaha sebesar US\$18,45 juta atau setara dengan peningkatan 24,80% dibandingkan tahun sebelumnya yang mencatatkan laba usaha sebesar US\$14,78 juta.

Setelah diakumulasi dengan pendapatan atau biaya lain-lain serta manfaat (beban) pajak penghasilan, laba (rugi) tahun berjalan dari tahun 2020 sampai dengan 31 Desember 2024 yang dicatatkan HUMI mengalami perkembangan yang fluktuatif dengan rincian sebagai berikut:

- Pada tahun 2021 rugi tahun berjalan tercatat sebesar US\$13,04 juta atau mengalami penurunan yang sangat dalam dari tahun 2020 yang mencatat laba tahun berjalan sebesar US\$9,48 juta atau setara dengan penurunan sebesar 237,54%.
- Pada tahun 2022 HUMI kembali mulai mencatatkan laba tahun berjalan sebesar US\$10,94 juta atau mengalami peningkatan yang signifikan yaitu sebesar 183,96% dari tahun 2021 yang mencatatkan rugi sebesar US\$13,04 juta.
- Pada tahun 2023 laba tahun berjalan tercatat sebesar US\$12,69 juta atau mengalami peningkatan sebesar 15,94% dari tahun 2022 yang mencatatkan laba sebesar US\$10,94 juta.
- Pada 31 Desember 2024 laba tahun berjalan tercatat sebesar US\$13,06 juta atau setara dengan peningkatan sebesar 2,90% dari tahun sebelumnya yang mencatatkan laba tahun berjalan sebesar US\$12,69 juta.

Tabel 4 Analisis Rasio Keuangan Perseroan

Uraian	2024	2023	2022	2021	2020	Rerata
A. LIQUIDITY (%)						
<i>Current Ratio</i>	156,59%	181,08%	123,24%	99,51%	79,83%	128,05%
<i>Quick Ratio</i>	131,21%	140,04%	70,24%	71,74%	68,70%	96,38%
<i>Working Capital To Total Assets</i>	10,05%	13,14%	5,06%	-0,09%	-4,27%	4,78%
B. ACTIVITY						
<i>Total Assets Turnover (X)</i>	0,42	0,39	0,43	0,32	0,32	0,38
<i>Inventory Turnover (X)</i>	13,45	16,01	17,02	16,89	12,91	15,26
<i>Average Days Inventory (Day)</i>	27,13	22,79	21,44	21,61	28,28	24,25

Uraian	2024	2023	2022	2021	2020	Rerata
<i>Account Receivable Turnover (X)</i>	4,42	5,24	10,01	5,47	6,59	6,35
<i>Average Collection Period (Day)</i>	82,53	69,63	36,45	66,71	55,38	62,14
<i>Working Capital Turnover (X)</i>	4,23	2,98	8,45	-350,85	-7,57	-68,55
C. SOLVABILITY (%)						
<i>Total Debt to Equity Ratio</i>	73,28%	64,71%	55,26%	110,98%	104,52%	81,75%
<i>Total Debt to Asset Ratio</i>	42,29%	39,29%	35,59%	52,60%	51,11%	44,18%
<i>Long Term Debt To Equity Ratio</i>	42,51%	38,02%	21,46%	72,21%	61,21%	47,08%
D. RENTABILITY (%)						
<i>Gross Profit Margin</i>	24,41%	27,40%	29,07%	11,56%	33,07%	25,10%
<i>Operating Profit Margin</i>	14,45%	13,89%	16,68%	-13,49%	17,95%	9,89%
<i>Net Profit Margin</i>	10,23%	11,93%	11,96%	-19,58%	13,72%	5,65%
<i>Rate of Return on Investment</i>	4,34%	4,67%	5,11%	-6,20%	4,44%	2,47%
<i>Rate of Return on Equity</i>	7,53%	7,69%	7,93%	-13,07%	9,08%	3,83%

Sumber: Laporan Keuangan Perseroan

Rasio Likuiditas

Selama periode 2020—2024, rasio likuiditas menunjukkan rata-rata *current ratio* dan *quick ratio* adalah sebesar 128,05% dan 96,38%. Sementara itu untuk *working capital to total assets ratio* memiliki rata-rata sebesar 4,78%. Hal ini menunjukkan bahwa Perseroan memiliki aset lancar yang bersifat likuid untuk membayar seluruh utang jangka pendeknya.

Rasio Aktivitas

Rasio aktivitas menggambarkan kemampuan Perseroan dalam memanfaatkan aset-aset yang dimilikinya untuk menghasilkan kas dan pendapatan. Rata-rata perputaran aset adalah sebanyak 0,38 kali, yang menunjukkan bahwa kemampuan Perseroan untuk menghasilkan penjualan dari total aset yang dimiliki masih cukup rendah, karena total aset yang dimiliki tidak menghasilkan penjualan yang lebih besar dari jumlah aset. Rasio ini mengindikasikan bahwa efektivitas penggunaan aset oleh Perseroan masih perlu ditingkatkan agar dapat menghasilkan pendapatan yang lebih optimal.

Rasio Solvabilitas

Rasio Solvabilitas menggambarkan kemampuan perusahaan untuk mengembalikan pinjaman yang diberikan oleh kreditor baik dalam bentuk jangka pendek maupun jangka panjang. Salah satu rasio solvabilitas adalah *debt to equity ratio* (DER) menunjukkan besarnya porsi utang terhadap ekuitas dalam pembiayaan perusahaan, sedangkan *debt to asset ratio* (DAR) menunjukkan posisi liabilitas terhadap aset dalam pembiayaan perusahaan. Rasio solvabilitas menunjukkan rata-rata DER sebesar 81,75%, yang berarti bahwa Perseroan memiliki ketergantungan terhadap utang yang sedikit lebih tinggi dibandingkan dengan ekuitasnya untuk membiayai operasionalnya. Sementara itu, rata-rata DAR adalah sebesar 44,18%, yang menunjukkan bahwa perusahaan memiliki risiko keuangan di tingkat

menengah karena masih memiliki ketergantungan terhadap pembiayaan aset melalui utang.

Rasio Rentabilitas

Rasio Rentabilitas menggambarkan kemampuan yang dimiliki perusahaan untuk menghasilkan sebuah laba. Selama periode 2020—2024, rata-rata *gross profit margin* sebesar 25,10%. *Gross profit margin* merupakan perbandingan laba kotor dengan besarnya tingkat pendapatan. Sementara itu rata-rata *net profit margin* sebesar 5,65%. *Net profit margin* merupakan rasio yang membandingkan antara laba bersih yang dihasilkan perusahaan dari pendapatan bersih.

Selama periode 2020—2024, rata-rata tingkat balikan terhadap total investasi (ROI) adalah sebesar 2,47%, menunjukkan bahwa Perseroan memberikan keuntungan dan dapat menghasilkan laba bersih yang cukup kecil dari total investasi yang dilakukan. Selain itu, rata-rata tingkat balikan terhadap ekuitas (ROE) tercatat sebesar 3,83%, yang juga menunjukkan bahwa Perseroan mampu menghasilkan sejumlah kecil laba bersih atau keuntungan dari jumlah ekuitas yang diinvestasikan.

2.2 Profil PT Energi Maritim Internasional

PT Energi Maritim Internasional (atau selanjutnya disebut “EMI”) semula didirikan dengan nama PT HT Kotug Indonesia berdasarkan Akta Notaris No. 191, tanggal 19 Desember 2013, oleh Arry Supratno, S.H., Notaris di Jakarta Pusat, dan telah disetujui oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia melalui surat keputusan No. AHU-01102.AH.01.01.Tahun 2014, tanggal 8 Januari 2014. Selanjutnya nama perusahaan diubah menjadi PT Energi Maritim Internasional berdasarkan Akta Notaris No. 56, tanggal 31 Maret 2020, oleh Arry Supratno, S.H., Notaris di Jakarta Pusat dan telah disetujui oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia melalui surat keputusan No. AHU-0027516.AH.01.02.Tahun 2020, tanggal 3 April 2020.

Anggaran Dasar EMI telah mengalami beberapa kali perubahan, terakhir dengan Akta Notaris No. 12, tanggal 12 September 2023, oleh Arry Supratno, S.H., Notaris di Jakarta Pusat, mengenai perubahan susunan Direksi dan Komisaris. Anggaran Dasar tersebut telah diterima dan dicatat dalam Sistem Administrasi Badan Hukum melalui Surat No. AHU-AH.01.09-0164258, tanggal 18 September 2023.

EMI berdomisili di Mangkuluhur City Tower One, Lantai 27, Jl. Jend. Gatot Subroto Kav. 1, Karet Semanggi, Setiabudi, Jakarta Selatan.

2.2.1 Bidang Usaha EMI

Berdasarkan Pasal 3 Anggaran Dasar, ruang lingkup kegiatan usaha EMI adalah bidang jasa pengangkutan laut (pelayaran) dalam dan luar negeri. Namun, sampai

dengan tanggal studi kelayakan, yaitu 31 Desember 2024, EMI belum memulai operasi secara komersial.

2.2.2 Struktur Permodalan dan Pemegang Saham EMI

Rincian pemegang saham EMI dan persentase kepemilikannya pada tanggal 31 Desember 2024 adalah sebagai berikut:

Tabel 5 Susunan Pemegang Saham EMI

Nama Pemegang Saham		Saham yang ditempatkan dan disetor (Lembar)	% Kepemilikan	Jumlah (Rp.000)
1	PT Humpuss Transportasi Curah	10.700	82,00	10.700.000
2	PT OTS Internasional	1.275	9,00	1.275.000
3	PT PCS Internasional	1.225	9,00	1.225.000
Total		13.200	100,00	13.200.000

Sumber: Manajemen Perseroan

2.2.3 Susunan Dewan Komisaris dan Direksi EMI

Susunan pengurus EMI per 31 Desember 2024 adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris:

Komisaris : Tirta Hidayat

Dewan Direksi:

Direktur : Dedi Hudayana

2.2.4 Legalitas dan Izin Operasional EMI

Dokumen perizinan usaha dan legalitas lainnya yang telah dimiliki EMI lain:

- Akta Pendirian Perseroan Terbatas No. 191, tanggal 19 Desember 2013, oleh Arry Supratno, S.H., Notaris di Jakarta Pusat, dan telah disahkan melalui Surat Keputusan No. AHU-01102.AH.01.01.Tahun 2014, tanggal 8 Januari 2014;
- Akta No. 56, tanggal 31 Maret 2020, oleh Arry Supratno, S.H., Notaris di Jakarta Pusat, dan telah disetujui oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia melalui surat keputusan No. AHU-0027516.AH.01.02.Tahun 2020, tanggal 3 April 2020;
- Akta No. 12, tanggal 12 September 2023, oleh Arry Supratno, S.H., Notaris di Jakarta Pusat, dan telah diterima dan dicatat dalam Sistem Administrasi Badan

Hukum melalui Surat No. AHU-AH.01.09-0164258, tanggal 18 September 2023;

- Nomor Induk Berusaha (NIB): No. 0220005731015; dan
- Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP): 66.162.697.8-063.000.

2.2.5 Kinerja Posisi Keuangan EMI

Berikut adalah gambaran mengenai perkembangan kinerja EMI dalam lima tahun terakhir, berdasarkan data laporan keuangan *audited* per 31 Desember 2020, 31 Desember 2021, 31 Desember 2022, 31 Desember 2023, dan 31 Desember 2024.

Tabel 6 Kinerja Posisi Keuangan EMI (Rp.000)

URAIAN	2024 <i>Audited</i>	2023 <i>Audited</i>	2022 <i>Audited</i>	2021 <i>Audited</i>	2020 <i>Audited</i>
ASET LANCAR					
Kas & bank	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000
Deposito berjangka	-	-	-	-	-
Piutang usaha					
Pihak ketiga	-	-	-	-	-
Pihak berelasi	-	-	-	-	-
Persediaan	-	-	-	-	-
Piutang lainnya – pihak berelasi	13.200.000	13.200.000	13.200.000	-	-
Pajak dibayar di muka	-	-	-	-	-
Aset lancar lainnya	-	-	-	-	-
Jumlah Aset Lancar	13.220.000	13.220.000	13.220.000	20.000	20.000
ASET TIDAK LANCAR					
Aset tetap – neto	-	-	-	-	-
Piutang pihak-pihak berelasi	-	-	-	18.710.000	13.200.000
Jumlah Aset Tidak Lancar	-	-	-	18.710.000	13.200.000
TOTAL ASET	13.220.000	13.220.000	13.220.000	18.730.000	13.220.000
LIABILITAS DAN EKUITAS					
LIABILITAS JANGKA PENDEK					
Utang Usaha					
Pihak ketiga	-	-	-	-	-
Pihak berelasi	-	-	-	-	-
Utang pajak	-	-	-	-	-
Utang lainnya – pihak berelasi	20.000	20.000	20.000	5.530.000	20.000
Jumlah Liabilitas Jangka Pendek	20.000	20.000	20.000	5.530.000	20.000
LIABILITAS JANGKA PANJANG					
Utang lease	-	-	-	-	-
Utang bank jangka panjang	-	-	-	-	-
Jumlah Liabilitas Jangka Panjang	-	-	-	-	-
JUMLAH LIABILITAS	20.000	20.000	20.000	5.530.000	20.000

URAIAN	2024 <i>Audited</i>	2023 <i>Audited</i>	2022 <i>Audited</i>	2021 <i>Audited</i>	2020 <i>Audited</i>
EKUITAS					
Modal saham	13.200.000	13.200.000	13.200.000	13.200.000	13.200.000
Akumulasi defisit	-	-	-	-	-
Laba (Rugi) periode berjalan	-	-	-	-	-
JUMLAH EKUITAS	13.200.000	13.200.000	13.200.000	13.200.000	13.200.000
TOTAL LIABILITAS DAN EKUITAS	13.220.000	13.220.000	13.220.000	18.730.000	13.220.000

Sumber: Laporan Keuangan EMI

Total aset pada periode 31 Desember 2021 tercatat sebesar Rp18,73 miliar, mengalami peningkatan sebesar 41,68% dari total aset pada tahun 2020 yang tercatat sebesar Rp13,22 miliar. Peningkatan tersebut disebabkan oleh meningkatnya piutang pihak berelasi pada bagian aset tidak lancar. Selanjutnya, total aset pada periode 31 Desember 2022 sampai dengan 31 Desember 2024 tercatat stagnan sebesar Rp13,22 miliar yang terdiri dari kas dan bank sebesar Rp20,00 juta, dan piutang lain pihak berelasi sebesar Rp13,20 miliar.

Total liabilitas pada periode 31 Desember 2021 tercatat sebesar Rp5,53 miliar yang merupakan utang lain pihak berelasi, mengalami peningkatan dari total liabilitas pada tahun 2020 yang tercatat sebesar Rp20,00 juta. Selanjutnya, total liabilitas pada periode 31 Desember 2022 sampai dengan 31 Desember 2024 tercatat stagnan sebesar Rp20,00 juta yang merupakan utang lain pihak berelasi pada bagian liabilitas lancar.

Total ekuitas pada periode 31 Desember 2020 sampai dengan 31 Desember 2024 tercatat stagnan sebesar Rp13,20 miliar yang merupakan modal saham.

2.2.6 Kinerja Laba (Rugi) EMI

Kinerja Laba (Rugi) EMI selama tahun 2020 sampai dengan 31 Desember 2024 adalah sebagai berikut.

Tabel 7 Kinerja Laba (Rugi) EMI (Rp.000)

URAIAN	2024 <i>Audited</i>	2023 <i>Audited</i>	2022 <i>Audited</i>	2021 <i>Audited</i>	2020 <i>Audited</i>
Pendapatan Usaha	-	-	-	-	-
Beban Pokok Pendapatan	-	-	-	-	-
Laba Bruto	-	-	-	-	-
Beban usaha	-	-	-	-	-
Laba Usaha	-	-	-	-	-

URAIAN	2024 <i>Audited</i>	2023 <i>Audited</i>	2022 <i>Audited</i>	2021 <i>Audited</i>	2020 <i>Audited</i>
Pendapatan (beban) di luar usaha	-	-	-	-	-
Laba (Rugi) Sebelum Pajak	-	-	-	-	-
Pajak	-	-	-	-	-
Laba Tahun Berjalan	-	-	-	-	-

Sumber: Laporan Keuangan Perseroan

Sampai dengan tanggal 31 Desember 2024, EMI belum menjalankan kegiatan operasi komersialnya sehingga EMI mencatatkan pendapatan dan laba tahun berjalan sebesar nihil.

2.3 Produk dan Layanan Perseroan

Saat ini, kegiatan Perseroan dan entitas anaknya terutama mencakup pengiriman gas alam cair ("LNG"), minyak mentah, bahan bakar minyak, bahan kimia, peti kemas, batu bara serta kargo laut lainnya. Selain itu, Perseroan dan entitas anaknya juga menyediakan anak buah kapal, jasa manajemen kepada pemilik-pemilik kapal, jasa keruk, dan jasa penyimpanan regasifikasi terapung.

Selanjutnya, Perseroan berencana untuk memperkuat integrasi dan efisiensi aktivitas pengelolaan kapal yang akan dijalankan oleh entitas anak usahanya yaitu EMI setelah dilakukannya restrukturisasi grup.

2.4 Teknologi yang Digunakan

Perseroan mengadopsi teknologi canggih yang digunakan untuk meningkatkan efisiensi, keselamatan, dan akurasi operasional pengelolaan kapal, di antaranya adalah:

- 1) *Fleet Management System*, yaitu sistem terintegrasi yang memantau dan mengelola armada kapal secara *real time* dalam melacak posisi kapal menggunakan GPS, mengatur jadwal pelayaran, konsumsi bahan bakar, dan laporan performa kapal;
- 2) *Computerized Maintenance Management System*, yaitu teknologi perencanaan dan pencatatan perawatan rutin kapal dan mesin untuk memastikan perawatan dilakukan sesuai jadwal dalam mencegah kerusakan dan mengoptimalkan masa pakai komponen;
- 3) *Crew Management Software*, yaitu aplikasi untuk mengelola data kru kapal, data sertifikasi, jadwal rotasi, pelatihan dan logistik bagi kru kapal;
- 4) *Marine Procurement System*, yaitu sistem digital untuk pengadaan suku cadang kapal, air bersih, bahan bakar, dan kebutuhan logistik lainnya secara *real time*; dan

- 5) *Ship Agency Management Software*, yaitu aplikasi untuk menunjuk dan mengelola agen kapal secara digital, termasuk komunikasi dengan pelabuhan, pengurusan dokumen, dan layanan darat.

2.5 Pasar yang Dituju

Pasar yang dituju Perseroan adalah mengelola kapal-kapal yang dimiliki oleh grup Perseroan. Pada tahun-tahun operasional berikutnya, setelah memiliki pengalaman dan portofolio dalam mengelola kapal, melalui anak usahanya Perseroan akan menawarkan jasa pengelolaan kapalnya kepada pihak ketiga.

2.6 Pesaing dan Persaingan

Dalam hal pesaing dan persaingan, penting untuk terus memantau perkembangan dan strategi perusahaan dalam industri dan sektor serupa di pasar modal dan industri. Saat ini, beberapa pesaing yang memiliki bidang usaha yang sama dengan Perseroan dalam industri pengelolaan kapal adalah sebagai berikut:

1. PT Wintermar Offshore Marine Tbk;
2. PT Buana Lintas Lautan Tbk;
3. PT Sillo Maritime Perdana Tbk;
4. PT Jasa Armada Indonesia Tbk;
5. PT Samudera Indonesia Ship Management; dan
6. PT Synergy Marine Indonesia.

2.7 Pola Bisnis

Dalam rencana penambahan kegiatan usaha, pola bisnis utama yang akan dilakukan Perseroan dalam aktivitas pengelolaan kapal adalah manajemen kapal penuh atas dasar kontrak dengan *ship owner*. Perseroan melalui anak usahanya yaitu EMI dapat memberikan jasa sebagai pengelola penuh dari seluruh aspek operasional kapal, termasuk teknis, pemeliharaan, rekrutmen kru kapal, pengurusan dokumen, dan penyediaan logistik. Di samping itu, Perseroan dapat menangani hanya/beberapa aspek tertentu sesuai kebutuhan yang disepakati bersama *ship owner* untuk mencapai efisiensi operasional dan biaya pada pengelolaan kapal.

2.8 Strategi Pemasaran

Strategi pemasaran yang dapat dilakukan dalam pengelolaan kapal milik grup Perseroan meliputi pendekatan *business to business* dengan menawarkan layanan manajemen kapal terintegrasi dengan anak usaha dan afiliasi dalam grup, sehingga menciptakan efisiensi operasional dan standarisasi kualitas. Selain itu, promosi dapat dilakukan melalui partisipasi dalam forum industri maritim, publikasi kinerja layanan, serta pemanfaatan digital marketing untuk menampilkan portofolio kapal

dan keunggulan operasional. Strategi ini dapat membangun citra Perseroan dan EMI sebagai mitra andal dalam pengelolaan kapal, sekaligus memperluas basis klien dari internal hingga memasuki pasar eksternal.

2.9 Kebutuhan Produksi atau Operasi

Dalam rencana penambahan kegiatan usaha ini, Perseroan akan menjalankan aktivitas pengelolaan kapal melalui anak usahanya yaitu EMI. Kebutuhan operasional yang perlu dipenuhi dalam menjalankan kegiatan usaha ini di antaranya adalah:

- 1) Tenaga ahli yang berpengalaman dalam industri maritim atau jasa angkutan laut dengan pemahaman regulasi nasional dan internasional;
- 2) Sistem manajemen kapal berbasis digital untuk monitoring kapal secara *real time*;
- 3) Jaringan mitra seperti agen kapal, galangan kapal, pemasok *spare part* kapal, dan penyedia logistik kapal;
- 4) *Legal compliance* yaitu pemenuhan regulasi, dokumen legal, sertifikat, lisensi, dan standar pengelolaan kapal lainnya secara nasional maupun internasional; dan
- 5) Sarana komunikasi baik berupa radio, GPS tracking, atau dashboard status untuk memantau secara *real time*.

2.10 Kebutuhan Manajemen dan Sumber Daya Manusia

Dalam rencana penambahan kegiatan usaha ini, sampai dengan tanggal 31 Desember 2024, Perseroan memiliki 48 orang karyawan, sedangkan EMI belum memiliki karyawan karena belum menjalankan kegiatan operasi komersialnya. Perseroan akan mengalokasikan sebagian karyawannya untuk dimutasi sebagai karyawan EMI, juga akan melakukan rekrutmen karyawan untuk mengisi posisi pada divisi teknis *marine, safety/QHSE, finance* (yang terdiri dari *procurement*, keuangan, dan *accounting*), legal, dan *human capital* (yang termasuk karyawan darat dan karyawan laut). Perseroan berkomitmen untuk terus meningkatkan keterampilan para karyawan dengan berbagai program pelatihan yang disusun berdasarkan posisi dan tugas yang dilakukan.

2.11 Hak Atas Kekayaan Intelektual

Sampai dengan laporan ini diterbitkan, Perseroan belum memiliki Hak Atas Kekayaan Intelektual (HAKI) yang didaftarkan terkait dengan penambahan kegiatan usaha baru. Menurut keterangan manajemen Perseroan, setelah mendapatkan perizinan usaha, Perseroan akan segera mengurus dan mendaftarkan HAKI atau legalitas yang terkait dengan penambahan kegiatan usaha baru.

2.12 Peraturan Perundang-undangan yang Terkait

Beberapa peraturan perundangan-undangan yang terkait dengan pengembangan proyek kegiatan usaha Perseroan, antara lain adalah:

1. Peraturan perundang-undangan terkait penilaian adalah Undang-undang Nomor 7 Tahun 2021 Tentang Harmonisasi Peraturan Perpajakan.
2. Peraturan Menteri Keuangan (PMK) No. 59/PMK.03/2022 tentang Perubahan atas PMK No. 231/PMK.03/2019 tentang Tata Cara Pendaftaran Penghapusan NPWP, Pengukuhan dan Pencabutan Pengukuhan Pengusaha Kena Pajak, serta Pemotongan dan/atau Pemungutan, Penyetoran, dan Pelaporan Pajak Bagi Instansi Pemerintah.
3. POJK No. 17/POJK.04/2020 tentang Transaksi Material dan Penambahan Kegiatan Usaha.
4. POJK No. 15/POJK.04/2020 tentang Rencana dan Penyelenggaraan Rapat Umum Pemegang Saham Perusahaan Terbuka.
5. Peraturan BPS Nomor 2 Tahun 2020 tentang Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia.
6. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko.

2.13 Aspek Lingkungan

Tanggung jawab Perseroan di bidang lingkungan hidup tercermin dari komitmen untuk mencegah segala bentuk pencemaran lingkungan. Hal ini diwujudkan dengan menyelenggarakan operasional yang ramah lingkungan, dengan mengelola limbah kapal (limbah cair (*sewage*) maupun *oil-water separator*) sesuai standar dan tidak membuangnya laut melainkan ke fasilitas pelabuhan, mencegah terjadinya tumpahan minyak dan bahan berbahaya ke laut, mematuhi standar dan regulasi lingkungan internasional, mengedukasi awak kapal mengenai tanggung jawab lingkungan dan memberi pelatihan prosedur penanganan limbah, emisi, dan tumpahan, serta melakukan audit dan pelaporan lingkungan secara berkala.

2.14 Faktor Risiko Utama

Dalam menjalankan usahanya, Perseroan berpotensi menghadapi beberapa risiko yang dapat memengaruhi kinerja Perseroan. Beberapa risiko utama yang dihadapi Perseroan antara lain:

1. Risiko persaingan usaha;
2. Risiko operasional;
3. Risiko ketergantungan pada klien dari grup;
4. Risiko perubahan regulasi dan kepatuhan;
5. Risiko keselamatan dan tanggung jawab hukum; dan
6. Risiko keuangan dan fluktuasi ekonomi.

Upaya Perseroan dalam mencegah dan meminimalisir dampak maupun kerugian akibat potensi risiko utama adalah dengan menerapkan strategi mitigasi risiko yang efektif dengan identifikasi, evaluasi, dan pengendalian risiko yang sesuai.

2.15 Persyaratan Modal dan Strategi Finansial

Sehubungan dengan rencana Penambahan Kegiatan Usaha, Perseroan tidak memerlukan biaya pendirian maupun biaya investasi (*capex*), sehingga Perseroan akan melakukan pendanaan yang bersumber dari kas yang tersedia.

3 KELAYAKAN PASAR

3.1 Kondisi Pasar

Perkembangan Ekonomi Global

Divergensi pertumbuhan ekonomi dunia melebar dan ketidakpastian pasar keuangan global berlanjut. Perekonomian Amerika Serikat (AS) tumbuh lebih kuat dari prakiraan didukung oleh stimulus fiskal yang meningkatkan permintaan domestik dan kenaikan investasi di bidang teknologi yang mendorong peningkatan produktivitas. Sebaliknya, ekonomi Eropa, Tiongkok, dan Jepang masih lemah dipengaruhi oleh menurunnya keyakinan konsumen dan tertahannya produktivitas, sementara ekonomi India masih tertahan akibat sektor manufaktur yang terbatas. Sejalan dengan itu, prospek pertumbuhan ekonomi dunia 2025 diperkirakan lebih tinggi dari proyeksi sebelumnya menjadi 3,2%.

Di sisi lain, arah kebijakan Pemerintah dan bank sentral AS berpengaruh pada ketidakpastian pasar keuangan global. Kuatnya ekonomi AS serta dampak kebijakan tarif menahan proses disinflasi di AS dan berdampak pada menguatnya ekspektasi penurunan *Fed Funds Rate* (FFR) yang lebih terbatas. Kebijakan fiskal AS yang lebih ekspansif mendorong *yield* US Treasury tetap tinggi, baik pada tenor jangka pendek maupun jangka panjang. Bersamaan dengan ketegangan geopolitik yang meningkat, perkembangan tersebut menyebabkan makin besarnya preferensi investor global untuk memindahkan portofolionya ke AS. Indeks mata uang dolar AS naik tinggi makin menambah tekanan pelemahan berbagai mata uang dunia. Berbagai perkembangan global ini memerlukan penguatan respons kebijakan dalam memitigasi dampak rambatan global untuk tetap menjaga stabilitas dan mendorong pertumbuhan ekonomi di dalam negeri.

Tabel 8 Pertumbuhan PDB Dunia

Negara	2019	2020	2021	2022	2023	2024*	2025*
Dunia	2,8	-2,8	6,3	3,5	3,3	3,2	3,2
Negara Maju	1,7	-4,2	5,6	2,6	1,7	1,8	1,8
Amerika Serikat	2,3	-2,8	5,9	1,9	2,9	2,8	2,4
Kawasan Eropa	1,6	-6,1	5,6	3,4	0,4	0,8	1,1
Jepang	-0,4	-4,2	2,2	1,0	1,7	-0,1	1,2
Negara Berkembang	3,6	-1,8	6,9	4,1	4,4	4,1	4,0
Tiongkok	6,0	2,2	8,4	3,0	5,2	4,8	4,4
India	4,8	-6,6	8,3	6,8	7,7	6,6	6,6
ASEAN-5	4,3	-4,4	4,0	5,5	4,0	4,8	4,7
Amerika Latin	0,2	-7,0	7,4	4,2	2,2	2,1	2,4
Negara Berkembang Eropa	2,5	-1,6	7,3	1,2	3,3	2,8	2,2
Timur Tengah & Asia Tengah	1,6	-2,6	4,3	5,4	2,1	2,7	3,6

Sumber: Bank Indonesia

Kondisi Ekonomi Indonesia

Pertumbuhan Ekonomi

Tabel 9 Pertumbuhan PDB Domestik dan Komponen berdasarkan Pengeluaran

Komponen	2019	2020	2021	2022	2023				2023	2024		
					I	II	III	IV		I	II	III
Konsumsi Rumah Tangga	5.04	-2.63	2.01	4.94	4.53	5.22	5.05	4.47	4.82	4.91	4.93	4.91
Konsumsi Lembaga Nonprofit yang Melayani Rumah Tangga	10.62	-4.21	1.62	5.66	6.16	8.59	6.18	18.11	9.83	24.29	9.98	11.69
Konsumsi Pemerintah	3.27	2.12	4.25	-4.47	3.31	10.47	-3.93	2.81	2.95	19.91	1.42	4.62
Investasi (PMTDB)	4.45	-4.96	3.80	3.87	2.11	4.63	5.77	5.02	4.40	3.79	4.43	5.15
Investasi Bangunan	5.37	-3.78	2.32	0.91	0.08	3.32	6.31	6.42	4.04	5.46	5.31	6.02
Investasi Nonbangunan	1.83	-8.44	8.42	12.53	7.93	8.30	4.45	1.60	5.34	-0.64	2.08	2.98
Ekspor	-0.48	-8.42	17.99	16.23	11.74	-2.91	-3.91	1.64	1.32	1.44	8.18	9.09
Impor	-7.13	-17.60	24.86	15.00	4.15	-3.23	-6.75	-0.15	-1.65	1.46	7.79	11.47
PDB	5.02	-2.07	3.70	5.31	5.04	5.17	4.94	5.04	5.05	5.11	5.05	4.95

Sumber: Bank Indonesia

Tabel 10 Pertumbuhan PDB Domestik dan Komponen berdasarkan Lapangan Usaha

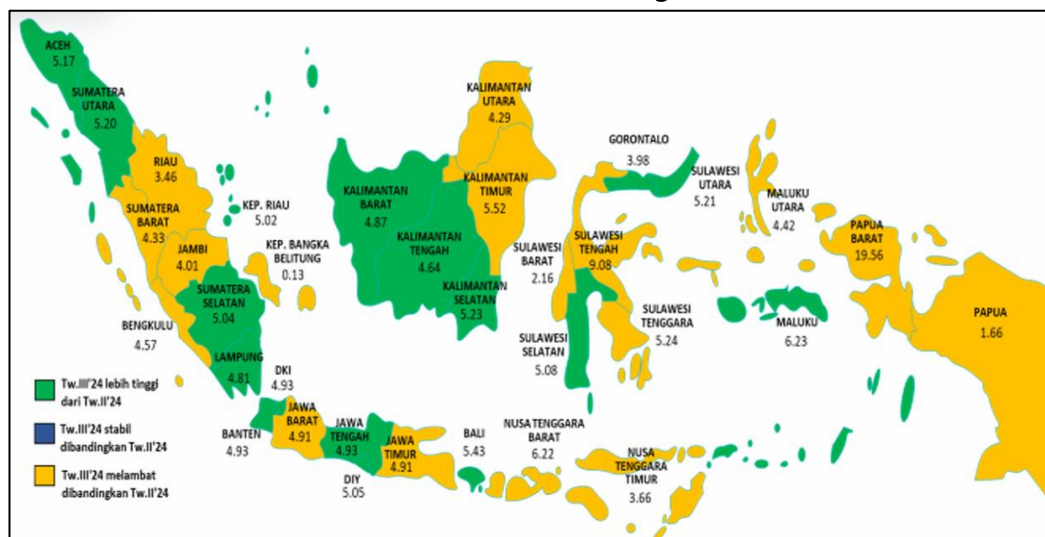
Komponen	2019	2020	2021	2022	2023				2023	2024		
					I	II	III	IV		I	II	III
Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan	3.61	1.77	1.87	2.25	0.44	2.03	1.49	1.12	1.30	-3.54	3.25	1.69
Pertambangan dan Penggalian	1.22	-1.95	4.00	4.38	4.92	5.01	6.95	7.46	6.12	9.31	3.17	3.46
Industri Pengolahan	3.80	-2.93	3.39	4.89	4.43	4.88	5.19	4.07	4.64	4.13	3.95	4.72
Pengadaan Listrik dan Gas	4.04	-2.34	5.55	6.61	2.67	3.15	5.06	8.68	4.91	5.35	5.39	5.02
Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang	6.83	4.94	4.97	3.23	5.69	4.78	4.49	4.66	4.90	4.44	0.84	0.03
Konstruksi	5.76	-3.26	2.81	2.01	0.32	5.23	6.39	7.68	4.91	7.59	7.29	7.48
Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	4.60	-3.79	4.63	5.53	4.94	5.29	5.10	4.09	4.85	4.59	4.86	4.82
Transportasi dan Pergudangan	6.38	-15.05	3.24	19.87	15.93	15.28	14.74	10.33	13.96	8.66	9.56	8.64
Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	5.79	-10.26	3.88	11.94	11.54	9.91	10.94	7.89	10.01	9.39	10.17	8.33
Informasi dan Komunikasi	9.42	10.61	6.82	7.73	7.11	8.03	8.51	6.74	7.59	8.41	7.66	6.86
Jasa Keuangan dan Asuransi	6.61	3.25	1.56	1.93	4.45	2.86	5.24	6.56	4.77	3.91	7.90	5.49
Real Estat	5.76	2.32	2.78	1.72	0.37	0.96	2.21	2.18	1.43	2.54	2.16	2.32
Jasa Perusahaan	10.25	-5.44	0.73	8.77	6.37	9.59	9.37	7.62	8.24	9.63	7.96	7.93
Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib	4.66	-0.03	-0.33	2.51	2.10	8.16	-6.24	1.61	1.50	18.88	2.79	3.94
Jasa Pendidikan	6.30	2.61	0.11	0.57	1.02	5.43	-2.07	2.63	1.78	7.34	2.38	2.51
Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	8.66	11.56	10.45	2.75	4.77	8.28	2.91	3.09	4.66	11.64	8.56	7.64
Jasa lainnya	10.57	-4.10	2.12	9.47	8.90	11.89	11.14	10.15	10.52	8.92	8.85	9.95
PDB	5.02	-2.07	3.70	5.31	5.04	5.17	4.94	5.04	5.05	5.11	5.05	4.95

Sumber: Bank Indonesia

Pertumbuhan ekonomi Indonesia tumbuh baik dengan kecenderungan lebih rendah dari prakiraan sebelumnya. Pertumbuhan ekonomi triwulan IV 2024 sedikit di bawah prakiraan dipengaruhi oleh lebih rendahnya permintaan domestik, baik konsumsi maupun investasi. Secara keseluruhan, pertumbuhan ekonomi 2024 diperkirakan sedikit di bawah titik tengah kisaran 4,7—5,5%. Pada 2025, pertumbuhan ekonomi diperkirakan juga cenderung lebih rendah dari prakiraan sebelumnya. Ekspor diperkirakan lebih rendah sehubungan dengan melambatnya permintaan negara-negara mitra dagang utama, kecuali AS. Konsumsi rumah tangga juga masih lemah,

khususnya golongan menengah ke bawah sehubungan dengan belum kuatnya ekspektasi penghasilan dan ketersediaan lapangan kerja. Pada saat yang sama, dorongan investasi swasta juga belum kuat karena masih lebih besarnya kapasitas produksi dalam memenuhi permintaan, baik domestik maupun ekspor. Bank Indonesia memprakirakan pertumbuhan ekonomi Indonesia 2025 mencapai kisaran 4,7—5,5%, sedikit lebih rendah dari kisaran prakiraan sebelumnya 4,8—5,6%.

Gambar 1 Peta Pertumbuhan Ekonomi Regional Triwulan III 2024



Sumber: Bank Indonesia

Neraca Pembayaran Indonesia

Neraca Pembayaran Indonesia (NPI) tetap sehat sehingga mendukung ketahanan eksternal. Surplus neraca perdagangan berlanjut pada Desember 2024 yang tercatat 2,2 miliar dolar AS dipengaruhi oleh kinerja ekspor komoditas utama Indonesia yang kuat, seperti bahan bakar mineral, lemak dan minyak hewan nabati, serta besi dan baja. Perkembangan ini mendukung transaksi berjalan 2024 tetap sehat dan diperkirakan dalam kisaran defisit rendah 0,1% sampai dengan 0,9% dari PDB. Sementara itu, tingginya ketidakpastian pasar keuangan global menurunkan aliran masuk modal asing ke instrumen keuangan domestik dengan SBN dan SRBI masing-masing saja mencatat inflows 19 juta dolar AS dan 288 juta dolar AS pada awal tahun 2025 (sampai 13 Januari 2025). Posisi cadangan devisa Indonesia pada akhir Desember 2024 tercatat tinggi sebesar 155,7 miliar dolar AS, setara dengan pembiayaan 6,7 bulan impor atau 6,5 bulan impor dan pembayaran utang luar negeri Pemerintah, serta berada di atas standar kecukupan internasional sekitar 3 bulan impor. Ke depan, NPI pada 2025 diperkirakan tetap sehat seiring dengan surplus transaksi modal dan finansial yang berlanjut dan defisit transaksi berjalan yang terjaga dalam isaran defisit 0,5% sampai dengan 1,3% dari PDB. Surplus neraca transaksi modal dan finansial didukung oleh aliran masuk modal asing sejalan

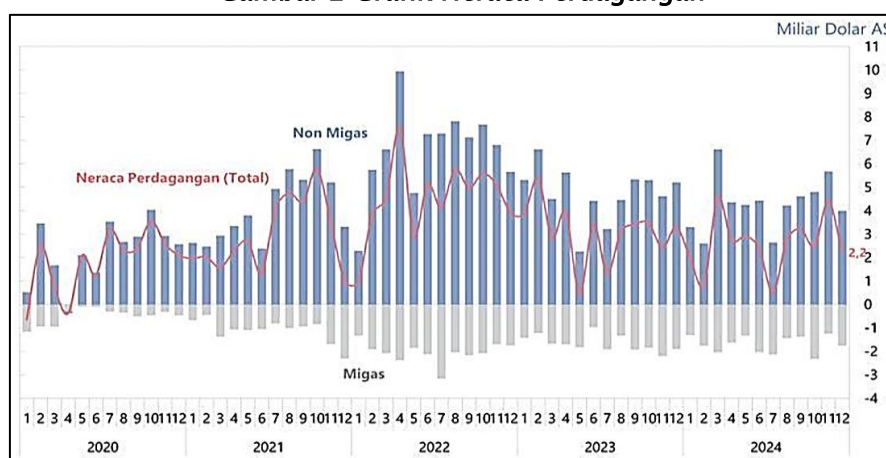
dengan persepsi positif investor terhadap prospek perekonomian domestik yang lebih baik dan imbal hasil investasi yang menarik.

Tabel 11 Neraca Pembayaran Indonesia

Komponen (Miliar Dolar AS)	2020	2021	2022					2023*					2024			
			I	II	III	IV	Total	I*	II*	III*	IV*	Total*	I**	II**	III**	IV**
Transaksi Berjalan	-4,43	3,51	0,72	4,28	4,71	3,50	13,22	2,81	-2,51	-1,16	-1,29	-2,15	-2,48	-3,25	-2,15	
A. Barang	28,30	43,81	11,30	16,80	17,62	16,95	62,67	14,75	9,97	10,16	11,39	46,27	9,29	10,03	9,29	
- Ekspor, fob	163,40	232,84	66,77	75,17	77,84	72,76	292,54	66,82	61,55	63,46	65,65	257,68	61,70	62,06	67,16	
- Impor, fob	-135,10	-189,03	-55,47	-58,38	-60,21	-55,81	-229,87	-52,06	-51,58	-53,30	-54,46	-211,41	-52,41	-52,02	-57,87	
a. Non-migas	29,95	57,80	17,21	24,44	25,16	22,96	89,77	19,00	15,15	15,96	17,69	67,81	15,09	15,20	14,76	
b. Migas	-5,39	-12,97	-5,69	-7,19	-6,48	-5,42	-24,78	-3,91	-4,70	-5,38	-5,92	-19,92	-5,51	-4,62	-4,44	
B. Jasa-jasa	-9,76	-14,60	-4,33	-4,97	-5,26	-5,39	-19,96	-4,48	-4,59	-3,90	-4,82	-17,78	-4,15	-5,11	-4,15	
C. Pendapatan Primer	-28,91	-31,96	-7,73	-9,00	-8,93	-9,63	-35,30	-8,91	-9,32	-8,67	-9,10	-36,00	-8,94	-9,64	-8,86	
D. Pendapatan Sekunder	5,93	6,26	1,49	1,46	1,28	1,57	5,80	1,45	1,43	1,25	1,24	5,36	1,32	1,47	1,58	
Transaksi Modal dan Finansial	7,92	12,57	-2,01	-1,69	-5,58	0,61	-8,68	4,18	-5,06	-0,59	11,03	9,56	-2,07	2,96	6,58	
1. Investasi Langsung	14,14	17,29	4,65	6,60	3,44	3,38	18,07	4,49	3,99	2,71	3,38	14,57	4,60	2,14	5,24	
2. Investasi Portofolio	3,37	5,09	-3,18	-3,61	-3,12	-1,72	-11,63	3,00	-2,64	-3,03	4,88	2,21	-1,79	3,19	9,55	
3. Investasi Lainnya	-9,64	-10,21	-3,62	-4,60	-5,94	-1,48	-15,64	-3,51	-6,34	-0,23	2,65	-7,43	-4,46	-2,77	-8,55	
Neraca Keseluruhan	2,60	13,46	-1,82	2,39	-1,30	4,73	4,00	6,52	-7,37	-1,46	8,62	6,30	-5,97	-0,56	5,87	
Memorandum :																
- Cadangan Devisa	135,90	144,91	139,13	136,38	130,78	137,23	137,23	145,19	137,54	134,86	146,38	146,38	140,39	140,18	149,92	155,72
Dalam bulan impor dan pembayaran ULN Pemerintah	9,76	7,77	6,97	6,41	5,7	5,9	5,9	6,2	6,0	6,0	6,5	6,5	6,2	6,1	6,4	6,5
- Transaksi Berjalan (% PDB)	-0,42	0,30	0,23	1,27	1,39	1,06	1,00	0,85	-0,71	-0,33	-0,38	-0,16	-0,73	-0,95	-0,60	

Sumber: Bank Indonesia *Angka sementara; **Angka sangat sementara

Gambar 2 Grafik Neraca Perdagangan



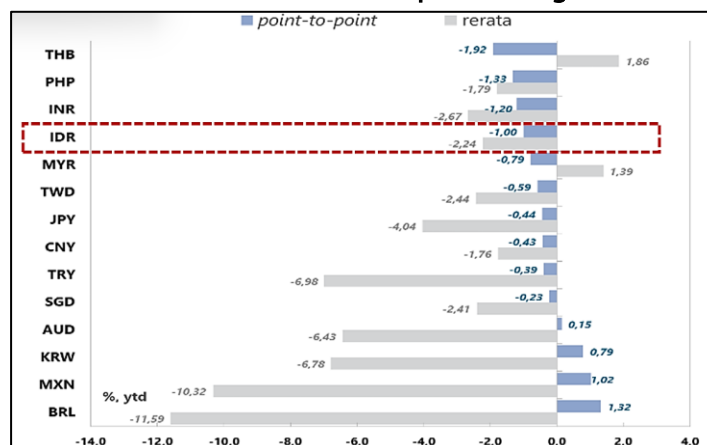
Sumber: Bank Indonesia

Nilai Tukar Rupiah

Nilai tukar Rupiah tetap terkendali di tengah ketidakpastian global yang tinggi, didukung oleh kebijakan stabilisasi Bank Indonesia. Nilai tukar Rupiah terhadap dolar AS pada Januari 2025 (hingga 14 Januari 2025) hanya melemah sebesar 1,00% (ptp) dari level nilai tukar akhir 2024. Perkembangan nilai tukar Rupiah terhadap dolar AS juga relatif lebih baik dibandingkan dengan mata uang regional lainnya, seperti rupee India, peso Filipina, dan baht Thailand yang masing-masing melemah sebesar 1,20%; 1,33%; dan 1,92%. Sebaliknya, nilai tukar Rupiah tercatat menguat terhadap mata uang kelompok negara maju di luar dolar AS, dan stabil terhadap mata uang kelompok negara berkembang. Perkembangan tersebut sejalan dengan kebijakan stabilisasi Bank Indonesia serta didukung oleh aliran masuk modal asing yang masih berlanjut, imbal hasil instrumen keuangan domestik yang menarik, serta prospek ekonomi Indonesia yang tetap baik. Ke depan, nilai tukar Rupiah

diprakirakan stabil didukung komitmen Bank Indonesia menjaga stabilitas nilai tukar Rupiah, imbal hasil yang menarik, inflasi yang rendah, dan prospek pertumbuhan ekonomi Indonesia yang tetap baik.

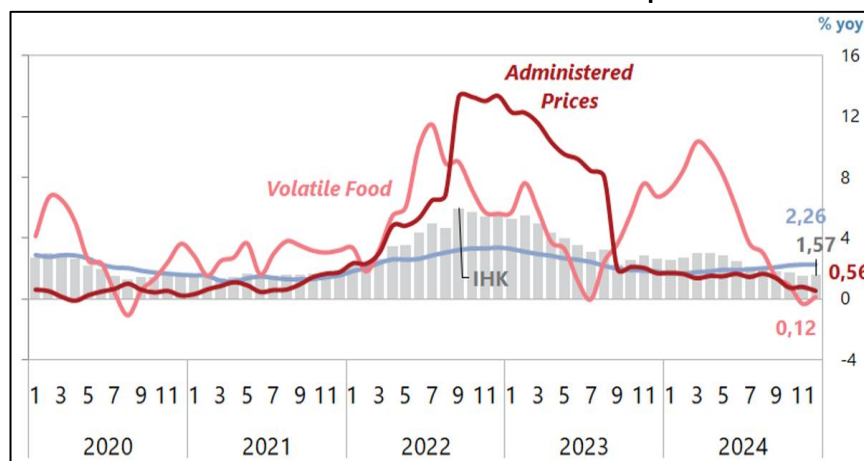
Gambar 3 Grafik Nilai Tukar Rupiah vs Negara Kawasan



Sumber: Bank Indonesia

Inflasi

Gambar 4 Grafik Inflasi IHK dan Komponen

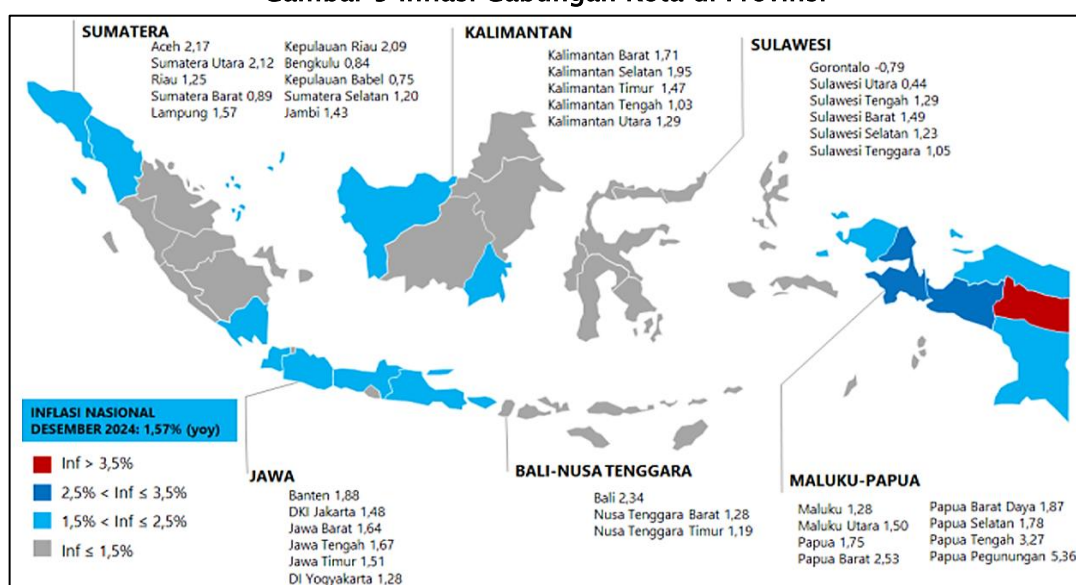


Sumber: Bank Indonesia

Inflasi Indeks Harga Konsumen (IHK) 2024 terjaga dalam kisaran sasarannya $2,5 \pm 1\%$, sejalan inflasi IHK Desember 2024 yang tercatat 1,57% (yoy). Perkembangan ini dipengaruhi oleh inflasi inti yang terkendali pada level 2,26% (yoy) sejalan dengan konsistensi suku bunga kebijakan Bank Indonesia (BI-Rate) untuk mengarahkan ekspektasi inflasi sesuai dengan sasarannya. Sementara itu, kelompok *volatile food* (VF) mencatat inflasi 0,12% (yoy) didukung oleh peningkatan pasokan pangan seiring berlanjutnya musim panen, serta eratnya sinergi pengendalian inflasi TPIP/TPID melalui GNPIP. Secara spasial, inflasi IHK di berbagai daerah juga terkendali dalam kisaran sasaran inflasi nasional. Ke depan, Bank

Indonesia meyakini inflasi IHK tetap terkendali dalam sasarnya. Inflasi inti diperkirakan terjaga seiring ekspektasi inflasi yang terjangkau dalam sasaran, kapasitas perekonomian yang masih besar dan dapat merespons permintaan domestik, *imported inflation* yang terkendali sejalan dengan kebijakan stabilisasi nilai tukar Rupiah Bank Indonesia, serta dampak positif berkembangnya digitalisasi. Inflasi VF diperkirakan terkendali didukung oleh sinergi pengendalian inflasi Bank Indonesia dan Pemerintah Pusat dan Daerah. Bank Indonesia terus berkomitmen memperkuat efektivitas kebijakan moneter guna menjaga inflasi tahun 2025 dan 2026 terkendali dalam sasaran $2,5 \pm 1\%$, dengan tetap mendukung upaya turut mendorong pertumbuhan ekonomi.

Gambar 5 Inflasi Gabungan Kota di Provinsi



Sumber: Bank Indonesia

3.2 Pangsa Pasar

Secara umum, kegiatan pelabuhan terdiri dari bongkar muat barang, kunjungan kapal, dan keberangkatan serta kedatangan penumpang, untuk pelayaran dalam negeri maupun luar negeri.

Dibandingkan tahun 2022, volume bongkar muat barang untuk pelayaran dalam negeri pada 2023 mengalami penurunan sebesar 0,47% untuk bongkar dan meningkat 3,27% untuk muat barang. Sementara itu pada pelayaran luar negeri, volume bongkar muat barang masing-masing mengalami peningkatan sebesar 17,94% dan 10,00%.

Kunjungan kapal di pelabuhan Indonesia pada tahun 2023 mencapai 984,57 ribu unit atau naik 10,07% dibanding tahun 2022. Dengan volume total 1.968,89 juta

gross tonase (GT), maka rata-rata GT kapal yang berkunjung ke pelabuhan di Indonesia mencapai 2,00 ribu GT atau turun 3,38% dibanding tahun 2022.

Tabel 12 Kunjungan Kapal dari DN dan LN di 25 Pelabuhan Strategis, 2022—2023

Provinsi		Pelabuhan		Unit		(000) GT	
				2022	2023	2022	2023
1.	Aceh	1.	Lhokseumawe	465	397	1.947	1.898
2.	Sumatera Utara	2.	Belawan	3.638	3.900	39.119	39.103
3.	Sumatera Barat	3.	Teluk Bayur	1.854	1.886	11.609	12.101
4.	Riau	4.	Dumai	3.618	3.722	34.012	37.137
		5.	Pekanbaru	1.569	1.708	618	673
5.	Sumatera Selatan	6.	Palembang	6.131	7.067	19.606	22.746
6.	Lampung	7.	Panjang	5.598	3.233	33.443	32.991
7.	Kepulauan Riau	8.	Tanjung Pinang	17.612	20.009	4.064	4.690
		9.	Batam	72.541	99.624	45.183	47.270
8.	DKI Jakarta	10.	Tanjung Priok	13.454	13.679	138.279	146.384
9.	Jawa Tengah	11.	Tanjung Emas	3.720	3.983	26.791	27.773
10.	Jawa Timur	12.	Tanjung Perak	12.832	13.692	100.425	118.126
11.	Banten	13.	Banten	18.571	18.265	120.614	132.637
12.	Bali	14.	Benoa	1.011	2.285	2.819	5.789
13.	Nusa Tenggara Timur	15.	Tenau	1.018	361	2.305	537
14.	Kalimantan Barat	16.	Pontianak	2.454	2.719	6.880	13.706
15.	Kalimantan Selatan	17.	Banjarmasin	40.559	32.962	143.875	139.248
16.	Kalimantan Timur	18.	Balikpapan	11.761	12.662	76.955	89.263
		19.	Samarinda	26.204	23.273	53.766	71.489
17.	Sulawesi Utara	20.	Bitung	2.973	2.926	11.440	12.819
18.	Sulawesi Selatan	21.	Makassar	4.263	4.803	33.488	36.865
19.	Maluku	22.	Ambon	3.335	3.247	17.183	16.370
20.	Papua Barat	23.	Sorong	1.982	953	14.066	7.900
21.	Papua	24.	Jayapura	609	638	3.959	4.322
		25.	Biak	930	1.062	3.415	4.053
Total 25 Pelabuhan Strategis				258.703	279.057	945.861	1.025.890
Total Seluruh Pelabuhan				894.480	984.569	1.851.225	1.968.888

Pelabuhan Strategis

Sebagian besar kegiatan Pelabuhan dilakukan di 25 pelabuhan strategis yang terletak di 21 provinsi. Kegiatan Pelabuhan tersebut mencakup kegiatan angkutan barang dan penumpang untuk pelayaran dalam negeri maupun pelayaran luar negeri. Pelabuhan strategis terdiri dari Pelabuhan Lhokseumawe, Belawan, Teluk Bayur, Dhumai, Pekanbaru, Palembang, Panjang, Tanjung Pinang, Batam, Tanjung Priok, Tanjung Emas, Tanjung Perak, Banten, Benoa, Tenau, Pontianak, Banjarmasin, Balikpapan, Samarinda, Bitung, Makassar, Ambon, Sorong, Jayapura dan Biak.

Pada tahun 2023, Komposisi bongkar dan muat barang dalam negeri di 25 pelabuhan strategi terhadap total masing-masing mencapai 40,34% dan 17,91%. Sedangkan komposisi bongkar dan muat barang luar negeri di Pelabuhan strategis barang luar negeri di Pelabuhan strategis masing-masing mencapai 74,12% dan 28,41%.

Dalam tabel, ditunjukkan perkembangan volume muat dan bongkar barang pelayaran dalam negeri di 25 pelabuhan strategis tahun 2022 dan 2023. Di antara 25 pelabuhan tersebut, terdapat empat Pelabuhan utama yaitu Pelabuhan Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Perak dan Makassar yang perlu dicermati.

Total volume barang dimuat pada pelayaran dalam negeri di 25 pelabuhan strategis pada tahun 2023 mengalami peningkatan sebesar 4,48% dibanding tahun 2022. Peningkatan volume muat barang terjadi di tiga pelabuhan utama. Pelabuhan Tanjung Priok, Tanjung Perak, dan Makassar, mengalami peningkatan volume muat barang masing-masing sebesar 4,70%, 3,68% dan 4,31%.

Peningkatan volume barang dimuat juga terjadi di Dumai (7,73%), Panjang (59,50%), Tanjung Pinang (50,85%), Batam (87,12%), Benoa (1.833,33%), Tenau Kupang (25,60%), Pontianak (15,37%), Banjarmasin (6,44%), Balikpapan (7,16%), Samarinda (93,26%), Bitung (16,16%), Ambon (2,50%), dan Jayapura (71,69%).

Tabel 13 Muat Barang DN pada 25 Pelabuhan Strategis (Ribu Ton), 2022—2023

Provinsi		Pelabuhan		Muat	
				2022	2023
1.	Aceh	1.	Lhokseumawe	83	54
2.	Sumatera Utara	2.	Belawan	3.314	3.167
3.	Sumatera Barat	3.	Teluk Bayur	3.629	2.215
4.	Riau	4.	Dumai	660	711
		5.	Pekanbaru	-	-
5.	Sumatera Selatan	6.	Palembang	1.251	1.170
6.	Lampung	7.	Panjang	1.349	2.153
7.	Kepulauan Riau	8.	Tanjung Pinang	118	178
		9.	Batam	1.731	3.239
8.	DKI Jakarta	10.	Tanjung Priok	14.093	14.755
9.	Jawa Tengah	11.	Tanjung Emas	232	165
10.	Jawa Timur	12.	Tanjung Perak	13.142	13.625
11.	Banten	13.	Banten	11.104	10.450
12.	Bali	14.	Benoa	3	58
13.	Nusa Tenggara Timur	15.	Tenau	125	157
14.	Kalimantan Barat	16.	Pontianak	1.321	1.524
15.	Kalimantan Selatan	17.	Banjarmasin	3.416	3.636
16.	Kalimantan Timur	18.	Balikpapan	1.146	1.228
		19.	Samarinda	1.143	2.209
17.	Sulawesi Utara	20.	Bitung	959	1.114
18.	Sulawesi Selatan	21.	Makassar	3.894	4.062
19.	Maluku	22.	Ambon	280	287
20.	Papua Barat	23.	Sorong	200	128
21.	Papua	24.	Jayapura	332	570
		25.	Biak	537	76
Total 25 Pelabuhan Strategis				64.062	66.931
Total Seluruh Pelabuhan				361.969	373.808

Sumber: BPS

Volume bongkar barang dalam negeri di 25 pelabuhan strategis pada tahun 2023 mengalami penurunan sebesar 6,52% dibanding tahun 2022. Jika dirinci menurut empat Pelabuhan utama, penurunan terjadi di Pelabuhan Tanjung Perak sebesar 0,39%. Pelabuhan lain yang mengalami penurunan volume bongkar barang yaitu Pelabuhan Teluk Bayur (36,94%), Palembang (10,84%), Panjang (14,28%), Tanjung Emas (0,56%), Banten (18,98%), Ambon (0,84%), Sorong (27,10%), Jayapura (48,77%), dan Biak (83,76%).

Sementara itu terdapat beberapa Pelabuhan yang mengalami peningkatan volume bongkar barang yaitu Pelabuhan Lhokseumawe (19,75%), Dumai (3,41%), Tanjung Pinang (27,51%), Batam (5,46%), Benoa (62,85%), Tenau Kupang (6,06%), Pontianak (11,79%), Banjarmasin (6,97%), Balikpapan (8,75%), Samarinda (8,01%), dan Bitung (8,52%).

Tabel 14 Bongkar Barang DN pada 25 Pelabuhan Strategis (Ribuan Ton), 2022—2023

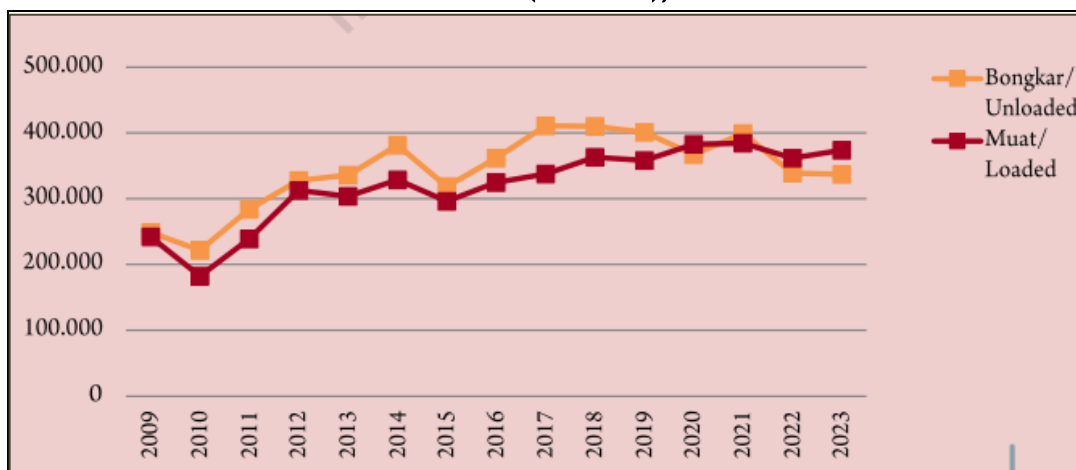
Provinsi		Pelabuhan		Bongkar	
				2022	2023
1.	Aceh	1.	Lhokseumawe	319	382
2.	Sumatera Utara	2.	Belawan	7.892	8.878
3.	Sumatera Barat	3.	Teluk Bayur	3.801	2.397
4.	Riau	4.	Dumai	1.877	1.941
		5.	Pekanbaru	–	–
5.	Sumatera Selatan	6.	Palembang	1.208	1.077
6.	Lampung	7.	Panjang	2.010	1.723
7.	Kepulauan Riau	8.	Tanjung Pinang	567	723
		9.	Batam	8.521	8.986
8.	DKI Jakarta	10.	Tanjung Priok	13.881	16.029
9.	Jawa Tengah	11.	Tanjung Emas	4.086	4.063
10.	Jawa Timur	12.	Tanjung Perak	17.758	17.688
11.	Banten	13.	Banten	60.163	48.744
12.	Bali	14.	Benoa	716	1.166
13.	Nusa Tenggara Timur	15.	Tenau	297	315
14.	Kalimantan Barat	16.	Pontianak	1.807	2.020
15.	Kalimantan Selatan	17.	Banjarmasin	3.358	3.592
16.	Kalimantan Timur	18.	Balikpapan	1.658	1.803
		19.	Samarinda	4.194	4.530
17.	Sulawesi Utara	20.	Bitung	2.442	2.650
18.	Sulawesi Selatan	21.	Makassar	4.707	4.923
19.	Maluku	22.	Ambon	829	822
20.	Papua Barat	23.	Sorong	668	487
21.	Papua	24.	Jayapura	1.999	1.024
		25.	Biak	825	134
Total 25 Pelabuhan Strategis				145.583*	136.097
Total Seluruh Pelabuhan				338.900*	337.314

Sumber: BPS

Secara umum, Perkembangan kegiatan bongkar muat barang dalam negeri pada periode 2009—2023 sejalan dengan perkembangan kegiatan bongkar muat barang luar negeri. Pada Periode 2009—2023, kegiatan bongkar muat barang dalam negeri

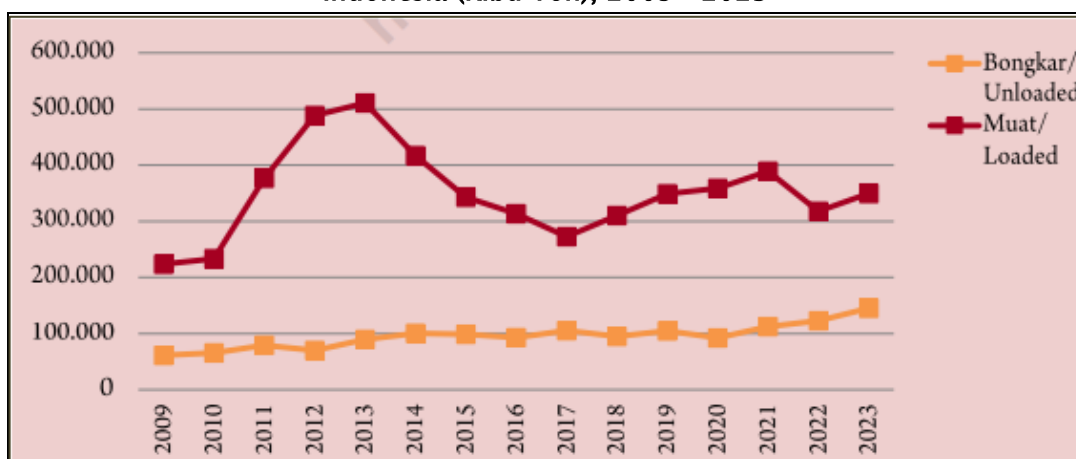
maupun luar negeri menunjukkan perkembangan yang cukup fluktuatif. Volume bongkar barang dalam negeri berkisar antara 221,68 juta ton hingga 410,06 juta ton, sementara itu volume bongkar muat barang luar negeri berada pada kisaran 44,92 juta ton hingga 144,64 juta ton untuk bongkar barang dan pada kisaran 145,12 juta ton hingga 510,70 juta ton untuk muat barang.

Gambar 6 Perkembangan Bongkar Muat Barang Pelayaran Dalam Negeri di Pelabuhan Indonesia (Ribuan Ton), 2009—2023



Sumber: BPS

Gambar 7 Perkembangan Bongkar Muat Barang Pelayaran Luar Negeri di Pelabuhan Indonesia (Ribuan Ton), 2009—2023



Sumber: BPS

Jumlah barang yang diangkut sampai dengan Desember 2024 mencapai 34,1 juta ton atau naik 2,35% dibandingkan dengan bulan sebelumnya. Peningkatan jumlah barang yang diangkut terjadi di Pelabuhan Panjang sebesar 21,2%, Tanjung Priok sebesar 20,15%, Tanjung Perak sebesar 7,48%, dan Balikpapan sebesar 1,94%. Sebaliknya, penurunan jumlah barang yang diangkut terjadi di Pelabuhan Makassar sebesar 6,10%. Jumlah barang yang diangkut selama Januari–Desember 2024 mencapai 379,2 juta ton atau naik 1,45% dibandingkan dengan periode yang sama

tahun 2023. Peningkatan jumlah barang yang diangkut terjadi di Pelabuhan Balikpapan sebesar 18,37%, Tanjung Priok sebesar 6,76%, Tanjung Perak sebesar 4,01%, dan Makassar sebesar 2,55%. Sebaliknya, penurunan jumlah barang yang diangkut terjadi di Pelabuhan Panjang sebesar 6,9%.

Tabel 15 Perkembangan Barang Angkutan Laut Dalam Negeri, Desember 2024

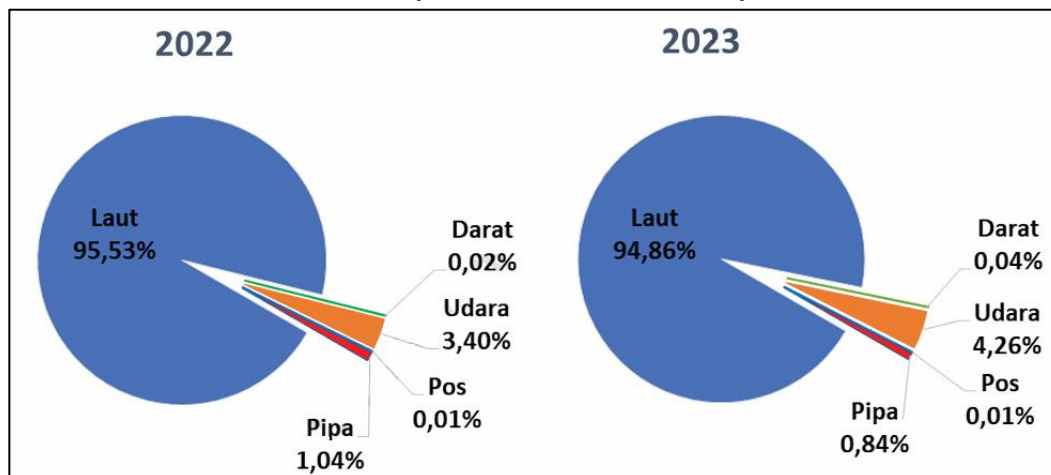
Pelabuhan	Jumlah Barang			Kumulatif Jumlah Barang		
	November 2024 (ribu ton)	Desember 2024 (ribu ton)	Perubahan (%)	Jan-Des 2023 (ribu ton)	Jan-Des 2024 (ribu ton)	Perubahan (%)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1. Tanjung Priok	1.126,8	1.353,9	20,15	14.755,0	15.752,5	6,76
2. Tanjung Perak	1.185,6	1.274,3	7,48	13.625,1	14.171,7	4,01
3. Panjang	151,7	184,0	21,29	2.152,6	2.002,1	-6,99
4. Makassar	357,4	335,6	-6,10	4.062,0	4.165,4	2,55
5. Balikpapan	113,4	115,6	1,94	1.227,6	1.453,1	18,37
6. Lainnya	30.422,1	30.877,6	1,50	337.986,6	341.693,4	1,10
Total	33.357,0	34.141,0	2,35	373.808,9	379.238,2	1,45

Sumber: BPS

Ekspor dan Impor Moda Transportasi Laut

Ekspor Indonesia pada tahun 2023 mencapai US\$258,77 miliar atau turun 11,28% dibanding tahun 2022. Sebanyak 94,86% dari total nilai ekspor Indonesia tahun 2023 dimuat dengan menggunakan moda transportasi laut. Jika dibandingkan tahun 2022 nilai turun 11,91%, namun berat ekspornya naik sebesar 8,73% mencapai 697.623,7 ribu ton.

Gambar 8 Kontribusi Nilai Ekspor menurut Moda Transportasi, 2022 dan 2023

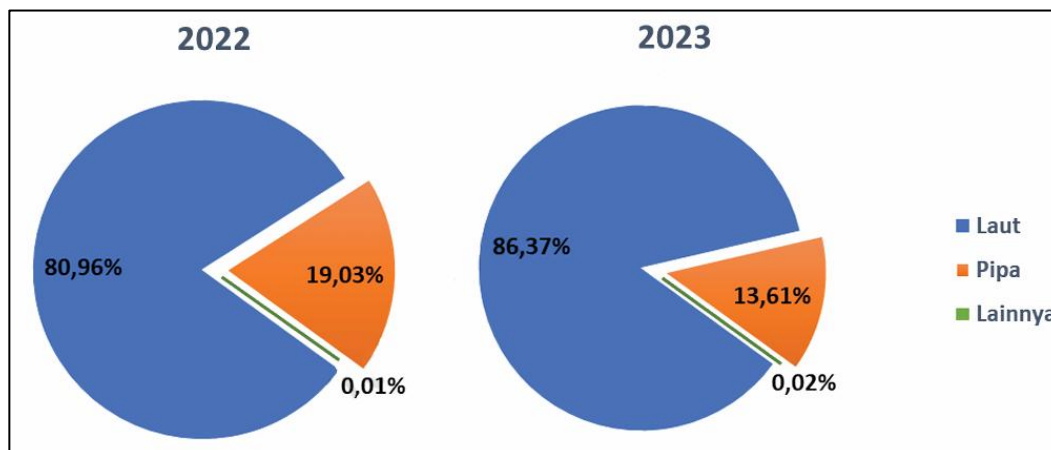


Sumber: BPS

Secara garis besar, ekspor Indonesia terbagi menjadi dua jenis komoditas, yaitu migas dan nonmigas. Komoditas nonmigas memiliki peranan sebesar 94,52% dan mencapai nilai US\$ 275,69 miliar terhadap total nilai ekspor tahun 2022, sedangkan komoditas migas memiliki peranan sebesar 5,48% dan nilainya mencapai US\$16,00 miliar. Dilihat dari pertumbuhannya nilai ekspor migas dan nonmigas tahun 2023 masing-masing mengalami penurunan yaitu sebesar 0,48% atau dari US\$15.998,2 juta menjadi US\$15.921,9 juta dan 11,91% atau dari US\$275.691,4 juta menjadi US\$242.852,5 juta jika dibandingkan tahun sebelumnya. Moda transportasi dari komoditas nonmigas yang mengalami penurunan yaitu moda transportasi laut sebesar 12,79% atau dari nilai US\$265.702,2 juta menjadi US\$231.718,7 juta.

Komoditas ekspor migas Indonesia sebagian besar diangkut menggunakan moda transportasi laut. Nilai ekspor migas yang diangkut dengan moda transportasi laut pada tahun 2023 tercatat sebesar US\$13,75 miliar (86,37%) atau mengalami kenaikan sebesar 6,17% dibandingkan tahun 2022. Sedangkan berat ekspor migas yang melalui moda transportasi laut naik 19,50% dari 19.446,2 ribu ton tahun 2022 menjadi 23.238,4 ribu ton tahun 2023. Negara tujuan utama ekspor migas yang menggunakan moda transportasi laut pada tahun 2023 adalah Tiongkok sebesar US\$2,61 miliar dengan berat 4,5 juta ton, Malaysia sebesar US\$2,16 miliar dengan berat 3,5 juta ton dan Singapura sebesar US\$2,09 miliar dengan berat 3,8 juta ton.

Gambar 9 Komposisi Ekspor Komoditas Migas menurut Moda Transportasi, 2022 dan 2023

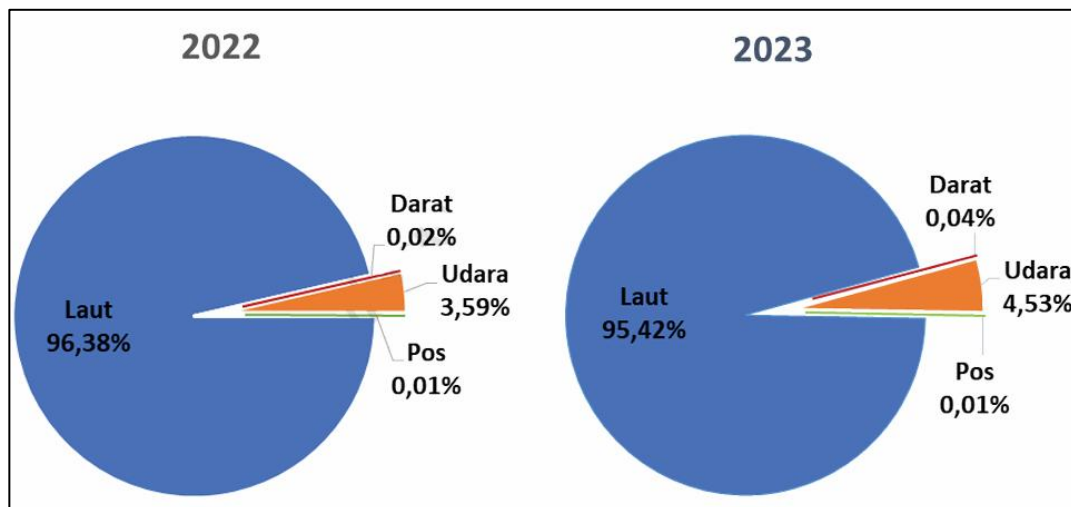


Sumber: BPS

Ekspor komoditas nonmigas melalui moda transportasi laut tercatat US\$231,72 miliar pada tahun 2023, mengalami penurunan sebesar 12,79% dibandingkan tahun sebelumnya. Berbeda dengan nilainya, berat ekspor komoditas nonmigas melalui moda transportasi laut mengalami kenaikan 8,39% dari 622.185,4 ribu ton pada tahun 2022 menjadi 674.385,3 ribu ton pada tahun 2023. Negara tujuan utama ekspor nonmigas dengan moda transportasi laut pada tahun 2023 antara lain Tiongkok sebesar US\$61,56 miliar dengan berat 259,9 juta ton, Amerika Serikat

sebesar US\$22,34 miliar dengan berat 6,1 juta ton, dan India sebesar US\$19,62 miliar dengan berat 121,6 juta ton.

Gambar 10 Kontribusi Nilai Ekspor Nonmigas menurut Moda Transportasi, 2022 dan 2023



Sumber: BPS

Selama tahun 2023 total impor Indonesia mengalami penurunan 6,55%, dari US\$237.447,1 juta menjadi US\$221.886,2 juta. Transportasi laut masih menjadi moda utama dalam kegiatan pengangkutan barang impor. Sebanyak 90,66% barang impor Indonesia masuk menggunakan moda transportasi laut atau senilai US\$201.151,5 juta. Nilai tersebut mengalami penurunan 6,82% dibandingkan tahun 2022. Meskipun nilai impornya mengalami penurunan namun berat barang impor melalui laut justru meningkat 8,28% dibandingkan tahun sebelumnya.

Tabel 16 Impor Menurut Moda Transportasi (Ribu Ton; US\$Juta), 2022 dan 2023

Moda Transportasi	2022		2023		Perubahan Nilai 2023 thd 2022 (%)	Peranan (%) terhadap Total Impor 2023
	Berat (000 ton)	Nilai (juta US\$)	Berat (000 ton)	Nilai (juta US\$)		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Laut	182.560,6	215.871,2	197.682,1	201.151,5	-6,82	90,66
Udara	674,5	21.516,8	289,0	20.667,4	-3,95	9,31
Pipa/Kabel	~0	56,2	~0	60,6	7,96	0,03
Pos	~0	2,4	0,2	5,4	125,32	~0
Darat	0,3	0,5	0,9	1,4	186,38	~0
Total Impor	183.235,4	237.447,1	197.972,3	221.886,2	-6,55	100,00

Sumber: BPS

Impor minyak dan gas bumi (migas) selama tahun 2023 senilai US\$35.830,5 juta, mengalami penurunan 11,35% dibandingkan tahun sebelumnya. Sementara beratnya justru mengalami peningkatan sebesar 9,22%. Hal ini mencerminkan adanya penurunan harga migas di pasar internasional. Sebagian besar komoditas migas diangkut menggunakan moda transportasi laut dengan peranan 99,97% dari total impor migas 2023 atau senilai US\$35.819,3 juta.

Tabel 17 Impor Menurut Jenis dan Moda Transportasi (Ribu Ton; US\$Juta), 2022 dan 2023

Jenis	Moda Transportasi	2022		2023		Perubahan Nilai 2023 thd 2022 (%)	Peranan (%) terhadap Total Impor 2023
		Berat (000 ton)	Nilai (juta US\$)	Berat (000 ton)	Nilai (juta US\$)		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
Migas		47.740,8	40.416,4	52.144,0	35.830,5	-11,35	16,15
	Laut	47.580,1	40.262,2	52.129,6	35.819,3	-11,03	16,14
	Udara	160,7	154,2	14,5	11,2	-92,76	0,01
Nonmigas		135.494,6	197.030,7	145.828,2	186.055,7	-5,57	83,85
	Laut	134.980,5	175.609,1	145.552,6	165.332,2	-5,85	74,51
	Udara	513,8	21.362,6	274,5	20.656,2	-3,31	9,31
	Pipa/Kabel	~0	56,2	~0	60,6	7,96	0,03
	Pos	~0	2,4	0,2	5,3	125,32	~0
	Jalan Raya	0,3	0,5	0,9	1,4	186,38	~0
Total Impor		183.235,4	237.447,1	197.972,3	221.886,2	-6,55	100,00

Sumber: BPS

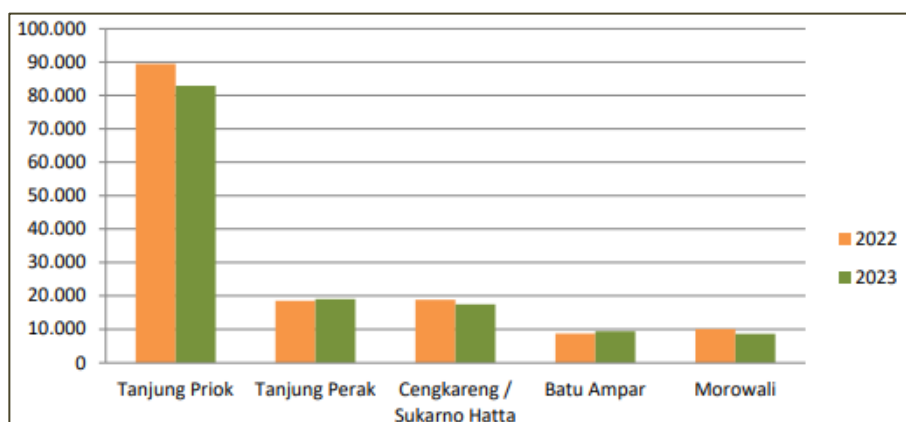
Senada dengan komoditas migas, perkembangan impor nonmigas memiliki arah yang serupa. Impor nonmigas tahun 2023 mengalami penurunan 5,57% dibandingkan tahun sebelumnya, dengan nilai US\$186.055,7 juta atau berperan 83,85%. Jika nilainya mengalami penurunan, berat impornya justru mengalami peningkatan sebesar 7,63%. Peningkatan berat ini dipicu oleh peningkatan berat impor menggunakan moda transportasi laut. Impor menggunakan moda transportasi laut selama tahun 2023 senilai US\$165.332,2 juta atau sebesar 88,86% dari total impor nonmigas. Nilai tersebut menurun 5,85% dibandingkan tahun sebelumnya.

Aktivitas impor Indonesia tahun 2023 sebagaimana tahun sebelumnya masih bergantung pada beberapa pelabuhan utama di Pulau Jawa. Kegiatan impor barang di kawasan Indonesia Timur umumnya masuk melalui pelabuhan di Jakarta, Surabaya, ataupun Batam. Pelabuhan laut masih menjadi sarana utama penunjang

perdagangan internasional di Indonesia. Hal ini merupakan hal yang wajar karena Indonesia merupakan negara maritim sehingga memiliki banyak pelabuhan laut yang menjadi pintu keluar-masuk barang ekspor maupun impor. Pada 2023 pelabuhan Tanjung Priok masih menjadi pelabuhan laut utama masuknya barang impor dibandingkan pelabuhan lainnya.

Seiring dengan penurunan impor pada tahun 2023, masing-masing pelabuhan bongkar utama juga mengalami penurunan nilai impor, kecuali Tanjung Perak dan Batu Ampar. Kegiatan bongkar barang impor Indonesia sebagian besar masih bertumpu pada pelabuhan utama Tanjung Priok. Tahun 2023 nilai impor Indonesia yang dibongkar di Pelabuhan Tanjung Priok mencapai 37,36% atau senilai US\$82.894,1 juta. Nilai tersebut menurun 7,32% dibandingkan tahun sebelumnya. Pelabuhan bongkar utama selanjutnya adalah Pelabuhan Tanjung Perak dengan nilai US\$18.998,4 juta atau 8,56%, meningkat 2,83% dari tahun sebelumnya.

Gambar 11 Impor Indonesia Menurut Pelabuhan Bongkar Utama (US\$Juta), 2022 dan 2023



Sumber: BPS

Pangsa Pasar Pengelolaan Kapal Perseroan

Pangsa pasar dalam kegiatan usaha pengelolaan kapal yang akan dijalankan melalui EMI berasal dari pengelolaan armada kapal milik Grup Perseroan yang tercatat sampai dengan akhir tahun 2024 mencapai sebanyak 47 unit kapal, setelah adanya penambahan 11 unit kapal baru di tahun tersebut. Menurut publikasi yang ada, pada tahun 2025 Perseroan mengalokasikan belanja modal (capex) sebesar US\$39,57 juta untuk pengadaan 10 kapal tambahan yang terdiri dari 4 kapal Oil & Chemical Tanker, 5 Tugboat, dan 1 Platform Supply Vessel (PSV). Selain mengelola operasional dan perawatan kapal, EMI juga akan menjalankan kegiatan jasa rekrutmen dan manajemen kru kapal yang saat ini (2024) mencapai 1.849 orang awak kapal. Layanan ini akan memperkuat posisi Perseroan dalam rantai industri maritim dengan menawarkan solusi menyeluruh yang mencakup pengelolaan teknis kapal hingga pengelolaan sumber daya manusia. Dengan pangsa pasar yang signifikan

dari Grup Perseroan, penambahan kegiatan usaha ini memiliki landasan yang kuat untuk mengembangkan reputasi dan efisiensi operasional yang dapat mendukung ekspansi ke pasar eksternal di masa mendatang.

3.3 Kesenambungan

Industri transportasi kapal laut di Indonesia menunjukkan prospek kesinambungan yang kuat, ditandai dengan peningkatan aktivitas pelabuhan secara umum pada tahun 2023. Meskipun volume bongkar barang dalam negeri mengalami sedikit penurunan sebesar 0,47%, volume muat barang meningkat 3,27%, mencerminkan peran penting sektor ini dalam distribusi logistik nasional. Untuk pelayaran luar negeri, pertumbuhan lebih signifikan terlihat dengan peningkatan bongkar dan muat masing-masing sebesar 17,94% dan 10,00%. Kunjungan kapal juga meningkat 10,07% secara nasional, menandakan tingginya mobilitas angkutan laut. Keberadaan 25 pelabuhan strategis yang menopang mayoritas aktivitas pelayaran, khususnya pelabuhan utama seperti Tanjung Priok, Tanjung Perak, Makassar, dan Belawan, semakin memperkuat struktur jaringan transportasi laut Indonesia. Tren peningkatan volume muat barang di sejumlah pelabuhan strategis dan pertumbuhan pelayaran luar negeri menjadi indikator positif bahwa pengelolaan kapal sebagai unit bisnis memiliki potensi berkelanjutan dan strategis dalam mendukung konektivitas serta pertumbuhan ekonomi nasional.

Dengan adanya kesinambungan kegiatan pelabuhan yang tetap aktif dan menunjukkan pertumbuhan positif pada beberapa indikator utama seperti kunjungan kapal dan volume muat barang, peluang bisnis dalam usaha pengelolaan kapal menjadi semakin menjanjikan. Kenaikan jumlah kunjungan kapal sebesar 10,07% pada tahun 2023 mencerminkan meningkatnya kebutuhan terhadap layanan operasional kapal, termasuk pengelolaan armada, logistik pelayaran, hingga layanan perawatan dan pengawakan kapal. Selain itu, pertumbuhan volume muat barang, khususnya di pelabuhan-pelabuhan strategis seperti Tanjung Priok, Tanjung Perak, dan Makassar, menunjukkan bahwa permintaan jasa pengangkutan laut terus tumbuh. Hal ini membuka peluang besar bagi pelaku usaha untuk mengembangkan layanan pengelolaan kapal yang efisien, andal, dan terintegrasi guna mendukung kelancaran arus logistik nasional maupun internasional.

3.4 Potensi Pasar

Potensi pasar dari aktivitas pengelolaan kapal di Indonesia sangat besar, seiring dengan pertumbuhan sektor logistik dan industri maritim yang semakin vital dalam mendukung perdagangan domestik maupun internasional. Kesenjangan dalam ketersediaan perusahaan yang bergerak dalam bidang pengelolaan kapal semakin nyata dengan jumlah armada kapal yang terus bertambah, sementara kebutuhan akan pengelolaan kapal dipastikan akan terus meningkat. Oleh karena itu,

keberadaan jasa pengelolaan kapal ini akan selalu relevan dan dibutuhkan. Aktivitas industri sebelumnya, seperti peningkatan kunjungan kapal dan volume muat barang di pelabuhan, mencerminkan lonjakan kebutuhan terhadap layanan pengelolaan kapal secara menyeluruh, mulai dari manajemen operasional, pemeliharaan, penyediaan awak kapal, hingga pengelolaan rute dan efisiensi bahan bakar. Pasar ini tidak hanya mencakup kapal niaga dan kargo, tetapi juga kapal tanker, kapal curah, hingga kapal pendukung industri energi. Dalam konteks ini, Perseroan memiliki posisi yang strategis untuk menangkap peluang tersebut. Dengan pengalaman dan infrastruktur yang dimiliki Perseroan di bidang pengangkutan energi dan logistik laut, dapat memperluas lini bisnisnya melalui layanan *ship management* yang profesional dan terintegrasi. Selain itu, dengan kemampuan Perseroan dalam mengelola kapal tanker dan koneksi dengan industri energi, Perseroan berpotensi menjadi pemain utama dalam pasar pengelolaan kapal, khususnya untuk segmen kapal yang melayani kebutuhan industri energi, bahan kimia, dan logistik industri berat lainnya. Dengan demikian, Perseroan tidak hanya memperkuat posisinya di sektor pengelolaan kapal, tetapi juga berkontribusi pada peningkatan kualitas sumber daya manusia di industri maritim Indonesia.

3.5 Sasaran

Sasaran Perseroan dalam rencana penambahan kegiatan usaha ini melalui anak usahanya yaitu EMI adalah mengelola kapal-kapal yang dimiliki oleh grup. Pada tahun-tahun operasional berikutnya, setelah memiliki pengalaman dan portofolio dalam mengelola kapal, melalui anak usahanya Perseroan akan menawarkan jasa pengelolaan kapalnya kepada pihak ketiga.

3.6 Potensi Nilai Pasar

Dari Penambahan Kegiatan Usaha baru ini, Perseroan diproyeksikan mencatatkan tambahan laba bersih dari penambahan kegiatan usaha baru sebesar Rp1,83 miliar pada tahun 2025, Rp1,67 miliar pada tahun 2026, Rp1,47 miliar pada tahun 2027, Rp1,27 miliar pada tahun 2028, dan sebesar Rp1,05 miliar pada tahun 2029.

3.7 Pesaing Usaha

Dalam hal pesaing dan persaingan, penting untuk terus memantau perkembangan dan strategi perusahaan dalam industri dan sektor serupa di pasar modal dan industri. Saat ini, beberapa pesaing yang memiliki bidang usaha yang sama dengan Perseroan dalam industri pengelolaan kapal adalah sebagai berikut.

1. PT Wintermar Offshore Marine Tbk;
2. PT Buana Lintas Lautan Tbk;
3. PT Sillo Maritime Perdana Tbk;
4. PT Jasa Armada Indonesia Tbk;

5. PT Samudera Indonesia Ship Management; dan
6. PT Synergy Marine Indonesia.

3.8 Strategi Pemasaran

Strategi pemasaran yang dapat dilakukan dalam pengelolaan kapal milik grup Perseroan meliputi pendekatan *business to business* dengan menawarkan layanan manajemen kapal terintegrasi dengan anak usaha dan afiliasi dalam grup, sehingga menciptakan efisiensi operasional dan standarisasi kualitas. Selain itu, promosi dapat dilakukan melalui partisipasi dalam forum industri maritim, publikasi kinerja layanan, serta pemanfaatan *digital marketing* untuk menampilkan portofolio kapal dan keunggulan operasional. Strategi ini dapat membangun citra Perseroan dan EMI sebagai mitra andal dalam pengelolaan kapal, sekaligus memperluas basis klien dari internal hingga memasuki pasar eksternal.

4 KELAYAKAN TEKNIS

4.1 Kapasitas

Dalam rencana penambahan kegiatan usaha ini, Perseroan akan menjalankan lini usaha aktivitas pengelolaan kapal dengan standar pemeliharaan internasional, melalui anak usahanya yaitu EMI. Berdasarkan wawancara Penilai dengan Manajemen Perseroan, rencana kapasitas dan kemampuan operasional EMI dalam mengelola kapal adalah paling banyak delapan (8) kapal per tahunnya pada tahap awal proyeksi, kemudian akan ditingkatkan sesuai dengan permintaan pasar.

4.2 Ketersediaan dan Kualitas Sumber Daya

Bahan Baku Mentah

Dalam rencana penambahan kegiatan usaha ini, Perseroan tidak membutuhkan bahan baku mentah karena akan menjalankan jasa aktivitas pengelolaan kapal.

Pekerja

Berdasarkan informasi dari manajemen, sampai dengan tanggal 31 Desember 2024, Perseroan memiliki 48 orang karyawan, sedangkan EMI belum memiliki karyawan karena belum menjalankan kegiatan operasi komersialnya. Perseroan akan mengalokasikan sebagian karyawannya untuk dimutasi sebagai karyawan EMI, juga akan melakukan rekrutmen karyawan untuk mengisi posisi pada divisi teknis *marine, safety/QHSE, finance* (yang terdiri dari *procurement*, keuangan, dan *accounting*), legal, dan *human capital* (yang termasuk karyawan darat dan karyawan laut). Perseroan berkomitmen untuk terus meningkatkan keterampilan para karyawan dengan berbagai program pelatihan yang disusun berdasarkan posisi dan tugas yang dilakukan. Hal ini untuk memastikan karyawan dilengkapi dengan kemampuan yang baik dalam melaksanakan pekerjaan sehari-hari serta memaksimalkan potensi, kualitas dan kapasitas sumber daya manusia dari masing-masing karyawan.

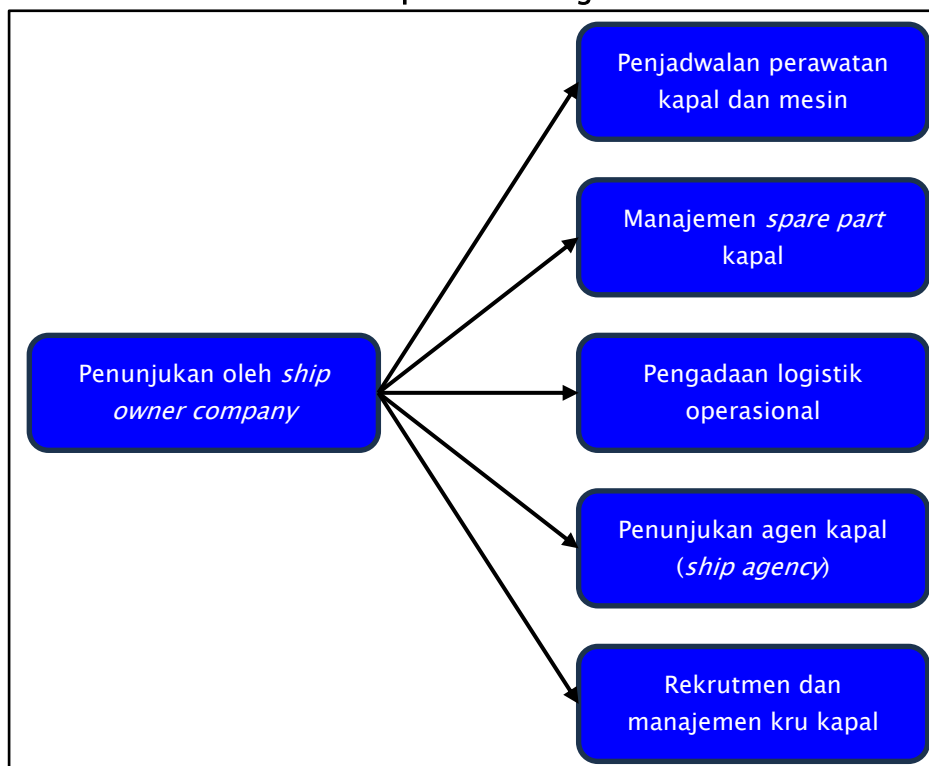
Tenaga Ahli

Dalam rencana penambahan kegiatan usaha ini, Perseroan telah memiliki tenaga ahli profesional dalam bidang perkapalan. Menurut informasi dari manajemen, tenaga ahli profesional yang dimiliki Perseroan terdiri dari 1 orang *chief engineer onboard ship* serta 1 orang *marine QS-SHE expert*.

4.3 Proses Produksi dan/atau Operasional

Proses operasional rencana penambahan kegiatan usaha Perseroan yang akan dijalankan melalui EMI digambarkan dalam alur sebagai berikut:

Gambar 12 Alur Operasional Kegiatan Perseroan



Sumber: Manajemen Perseroan

Penunjukan oleh ship owner company

Ship owner (pemilik kapal) menunjuk EMI sebagai pihak yang bertanggung jawab untuk mengelola operasi dan perawatan kapal.

1. Penjadwalan perawatan kapal dan mesin
EMI akan menyusun jadwal rutin perawatan untuk memastikan kapal dan mesin dalam kondisi optimal, meminimalkan risiko kerusakan, serta memperpanjang umur operasional kapal.
2. Manajemen *spare part* kapal
EMI akan mengelola pengadaan dan penggantian suku cadang kapal yang dibutuhkan untuk operasional dan perawatan serta memastikan ketersediaan suku cadang tersedia tepat waktu.

3. Pengadaan logistik operasional
EMI akan menangani pengadaan logistik termasuk air bersih, bahan bakar, dan kebutuhan operasional lainnya untuk mendukung pelayaran dan aktivitas laut lainnya.
4. Penunjukan agen kapal (*ship agency*)
EMI akan menunjuk agen kapal di berbagai pelabuhan untuk mengatur dokumen pelayaran, koordinasi pelabuhan, serta urusan keluar-masuk kapal (*port clearance* dan *ship services*).
5. Rekrutmen dan manajemen kru kapal
EMI akan bertanggung jawab melakukan rekrutmen untuk mencari, dan menempatkan kru kapal yang kompeten dan tersertifikasi, termasuk melakukan rotasi pekerja, kontrak kerja, dan mengadakan pelatihan kru kapal.

5 KELAYAKAN POLA BISNIS

5.1 Keunggulan Kompetitif

Berdasarkan pengalaman Perseroan sebagai perusahaan yang menyediakan jasa pelayaran dan maritim serta distribusi energi dan infrastruktur di Indonesia Perseroan dinilai memiliki keunggulan dalam menjalankan manajemen dan sistem operasional yang kompeten untuk melakukan ekspansi usaha. Keunggulan kompetitif yang dimiliki Perseroan diuraikan sebagai berikut.

- Perseroan merupakan salah satu pelaku usaha pelayaran dan jasa maritim terintegrasi yang telah beroperasi sejak lama, dengan fokus pada pengangkutan energi seperti gas alam cair (LNG), bahan bakar minyak (BBM), dan bahan kimia cair. Dengan pengalaman puluhan tahun, Perseroan telah menjalin kerja sama strategis jangka panjang dengan berbagai perusahaan energi besar nasional dan internasional, termasuk Pertamina, BP, dan perusahaan migas lainnya. Hal ini memungkinkan Perseroan untuk terus berekspansi dan menambah armada kapal. Selain itu, Perseroan juga memiliki struktur keuangan yang sehat dan efisiensi biaya operasional yang baik, sehingga Perseroan memiliki kapasitas untuk membiayai ekspansi usaha secara organik maupun melalui kerja sama strategis. Armada kapal yang dimiliki Perseroan dan Grup Perseroan akan menciptakan peluang monopoli pangsa pasar bagi EMI dalam menjalankan kegiatan usaha pengelolaan kapal secara profesional dalam Grup, yang berujung pada efisiensi operasional dan kualitas layanan yang dapat dikendalikan seluruhnya oleh Perseroan.

5.2 Kemampuan Pesaing untuk Meniru Produk/Jasa

Kemungkinan pesaing untuk meniru bidang usaha ini cukup besar dan menjadi risiko yang melekat pada kegiatan bisnis Perseroan. Kemampuan pesaing untuk meniru memang tidak dapat dihindari, sehingga membuat kegiatan usaha dalam bidang ini menjadi sangat kompetitif. Upaya mitigasi yang dapat dilakukan oleh Perseroan diantaranya sebagai berikut:

- Meningkatkan kualitas dan diversifikasi layanan;
- Melindungi dan mendaftarkan hak kekayaan intelektual;
- Melakukan inovasi layanan secara berkelanjutan;
- Memperkuat loyalitas klien terhadap layanan Perseroan;
- Meningkatkan kompetensi sumber daya manusia dalam manajemen dan operasional Perseroan.

5.3 Kemampuan untuk Menciptakan Nilai

Perseroan memiliki kemampuan untuk menciptakan nilai melalui berbagai aspek dalam operasional bisnisnya, termasuk menyediakan produk dan layanan yang

berkualitas tinggi dan andal, inovasi produk dan layanan berkelanjutan, serta strategi pemasaran dan distribusi yang efektif. Dengan keunggulan kompetitif yang sudah dimiliki, Perseroan dapat menciptakan nilai yang diantaranya:

1. Efisiensi operasional dan pemanfaatan pengalaman
Perseroan memiliki tim manajemen dan operasional yang berpengalaman dalam pengelolaan armada kapal. Pengalaman ini menjadi dasar bagi terciptanya efisiensi dalam operasional kapal, termasuk perencanaan, pemeliharaan, dan manajemen awak kapal.
2. Kualitas layanan dan keselamatan operasional yang terjamin
Perseroan menerapkan standar tinggi dalam pengelolaan armada kapal, termasuk kepatuhan terhadap peraturan nasional dan internasional seperti International Safety Management (ISM) Code dan regulasi dari International Maritime Organization (IMO). Komitmen terhadap keselamatan dan kualitas layanan ini dapat menambah kepercayaan klien dan mendukung reputasi jangka panjang Perseroan di sektor pelayaran.
3. Hubungan bisnis dan jaringan kemitraan yang kuat
Perseroan, memiliki jaringan hubungan bisnis yang luas dengan pemilik kapal, operator pelayaran, dan pelaku industri energi serta logistik. Jaringan ini menjadi nilai tambah dalam menjangkau lebih banyak klien dan memperluas cakupan layanan pengelolaan kapal secara nasional.
4. Sinergi dalam grup usaha
Dengan restrukturisasi EMI menjadi anak usaha langsung Perseroan, akan tercipta sinergi yang lebih baik antar unit usaha di dalam grup HUMI, termasuk pengelolaan kapal yang terintegrasi dengan kegiatan logistik dan distribusi energi yang telah lebih dahulu dikuasai Perseroan.

6 KELAYAKAN MODEL MANAJEMEN

6.1 Ketersediaan Tenaga Kerja

Sumber daya manusia yang berkualitas baik dan memiliki pengetahuan serta keterampilan yang cakap merupakan modal penting bagi Perseroan. Strategi dan tujuan jangka panjang yang akan dicapai oleh Perseroan juga bergantung kepada kemampuan mendayagunakan sumber daya manusia yang dimiliki. Berdasarkan informasi dari manajemen, sampai dengan tanggal 31 Desember 2024, Perseroan memiliki 48 orang karyawan, sedangkan EMI belum memiliki karyawan karena belum menjalankan kegiatan operasi komersialnya, namun diperkirakan membutuhkan sebanyak 28 orang karyawan yang terdiri dari:

Tabel 18 Kebutuhan Pekerja EMI (Rp.000)

Divisi	Jumlah
<i>Operation</i> (<i>Technical, Marine</i>)	14 (empat belas) orang
<i>Support</i> (<i>Finance, Purchasing, Legal, HR</i>)	14 (empat belas) orang
Total	28 (dua puluh delapan) orang

Sumber: Manajemen Perseroan

Alokasi 28 orang karyawan tersebut akan dilakukan melalui mutasi karyawan Perseroan maupun rekrutmen karyawan baru untuk mengisi posisi pada divisi teknis *marine, safety/QHSE, finance* (yang terdiri dari *procurement*, keuangan, dan *accounting*), legal, dan *human capital* (yang termasuk karyawan darat dan karyawan laut) yang kualifikasinya masing-masing akan disesuaikan dengan posisi dan divisi yang akan diisi. Perseroan berkomitmen untuk terus meningkatkan keterampilan para karyawan dengan berbagai program pelatihan yang disusun berdasarkan posisi dan tugas yang dilakukan. Hal ini untuk memastikan karyawan dilengkapi dengan kemampuan yang baik dalam melaksanakan pekerjaan sehari-hari serta memaksimalkan potensi, kualitas dan kapasitas sumber daya manusia dari masing-masing karyawan.

6.2 Manajemen Kekayaan Intelektual

Sampai dengan laporan ini diterbitkan, Perseroan belum memiliki Hak Atas Kekayaan Intelektual (HAKI) yang didaftarkan terkait dengan penambahan kegiatan usaha baru. Menurut keterangan manajemen Perseroan, setelah mendapatkan perizinan usaha, Perseroan akan segera mengurus dan mendaftarkan HAKI atau legalitas yang terkait dengan penambahan kegiatan usaha baru.

6.3 Manajemen Risiko

Dalam menjalankan kegiatan usaha baru melalui anak usahanya yaitu EMI, terdapat sejumlah risiko yang perlu diperhatikan. Kegiatan usaha baru ini mencakup aktivitas pengelolaan kapal yang melibatkan aspek operasional, teknis, hukum, dan keuangan. Risiko utama yang mungkin dihadapi Perseroan adalah sebagai berikut:

1. Risiko Persaingan Usaha

Industri pengelolaan kapal merupakan sektor yang kompetitif, padat modal, dan memerlukan keahlian teknis tinggi. Terdapat berbagai perusahaan yang telah memiliki reputasi dan pengalaman panjang dalam bidang ini. Salah satu tantangan utama adalah bagaimana Perseroan dapat menyesuaikan layanan dengan standar industri serta menawarkan efisiensi, fleksibilitas, dan keandalan kepada pemilik kapal. Oleh karena itu, inovasi layanan, peningkatan sumber daya manusia, serta adopsi teknologi manajemen armada yang terkini perlu menjadi fokus agar mampu bersaing secara berkelanjutan.

2. Risiko Operasional

Pengelolaan kapal merupakan kegiatan kompleks yang melibatkan banyak aspek, seperti manajemen teknis, perawatan rutin, keselamatan pelayaran, dan keandalan jadwal. Risiko dapat muncul dari kesalahan manusia, kerusakan peralatan, atau gangguan logistik. Apabila tidak ditangani dengan baik, hal ini dapat menimbulkan keterlambatan layanan, pembengkakan biaya, hingga kerugian reputasi. Untuk meminimalkan risiko ini, Perseroan perlu menerapkan prosedur operasional baku, program pelatihan yang berkelanjutan, serta sistem pemantauan dan inspeksi berkala terhadap kapal yang dikelola.

3. Risiko Ketergantungan pada Klien dari Grup

Di tahap awal, kegiatan pengelolaan kapal berpotensi masih sangat bergantung pada permintaan internal dari grup usaha. Ketergantungan yang tinggi ini dapat membatasi pertumbuhan apabila tidak segera diikuti oleh ekspansi pasar ke klien eksternal. Diversifikasi portofolio pelanggan perlu segera dilakukan untuk memperluas pangsa pasar, meningkatkan pendapatan, serta mengurangi risiko keberlangsungan usaha jika terdapat perubahan strategi dalam grup.

4. Risiko Perubahan Regulasi dan Kepatuhan

Perubahan dalam regulasi dan kebijakan pemerintah dapat memengaruhi proses produksi, distribusi dan pemasaran produk. Oleh karena itu, Perseroan perlu memastikan kepatuhan terhadap regulasi yang berlaku, proaktif dalam memantau perubahan regulasi dan beradaptasi dengan perubahan tersebut untuk memenuhi persyaratan yang baru.

5. Risiko Keselamatan dan Tanggung Jawab Hukum
Kegiatan pengelolaan kapal memiliki risiko tinggi terhadap keselamatan awak kapal, kapal, muatan, serta dampak lingkungan seperti tumpahan minyak atau limbah. Kegagalan dalam menjaga standar keselamatan dapat berujung pada sanksi hukum, klaim asuransi, atau kerugian finansial. Untuk itu, penerapan sistem manajemen keselamatan (*Safety Management System*) sesuai *ISM Code*, sertifikasi awak kapal, serta asuransi menyeluruh menjadi langkah penting dalam mengelola risiko ini.
6. Risiko Keuangan dan Fluktuasi Ekonomi
Perubahan kondisi ekonomi seperti inflasi dan depresiasi mata uang dapat memengaruhi terutama dalam kegiatan pengelolaan kapal yang berisiko terhadap fluktuasi harga bahan bakar, biaya logistik, perawatan teknis, serta ketidakpastian kondisi ekonomi yang dapat memengaruhi struktur biaya dan margin keuntungan Perseroan. Untuk memitigasi risiko ini, Perseroan perlu melakukan manajemen keuangan yang konservatif, melakukan pengendalian biaya yang ketat, dan melakukan pengembangan strategi kontrak jangka menengah hingga panjang dengan klien untuk menjaga stabilitas arus kas dan profitabilitas Perusahaan.

6.4 Kapasitas dan Kemampuan Manajemen

Perseroan telah memiliki pengalaman dan keberhasilan yang baik dalam industri pelayaran dan maritim Indonesia untuk mengelola usaha dalam skala ekonomi yang besar, sehingga Perseroan juga memiliki kapasitas dan kemampuan yang baik untuk menambah aktivitas lini bisnisnya. Dengan rekam jejak panjang di industri maritim, telah terbukti mampu mengelola berbagai jenis armada dan layanan yang kompleks secara profesional. Skala usaha yang besar juga memberikan keunggulan dalam efisiensi biaya, daya tawar terhadap pemasok, serta optimalisasi sumber daya manusia dan logistik.

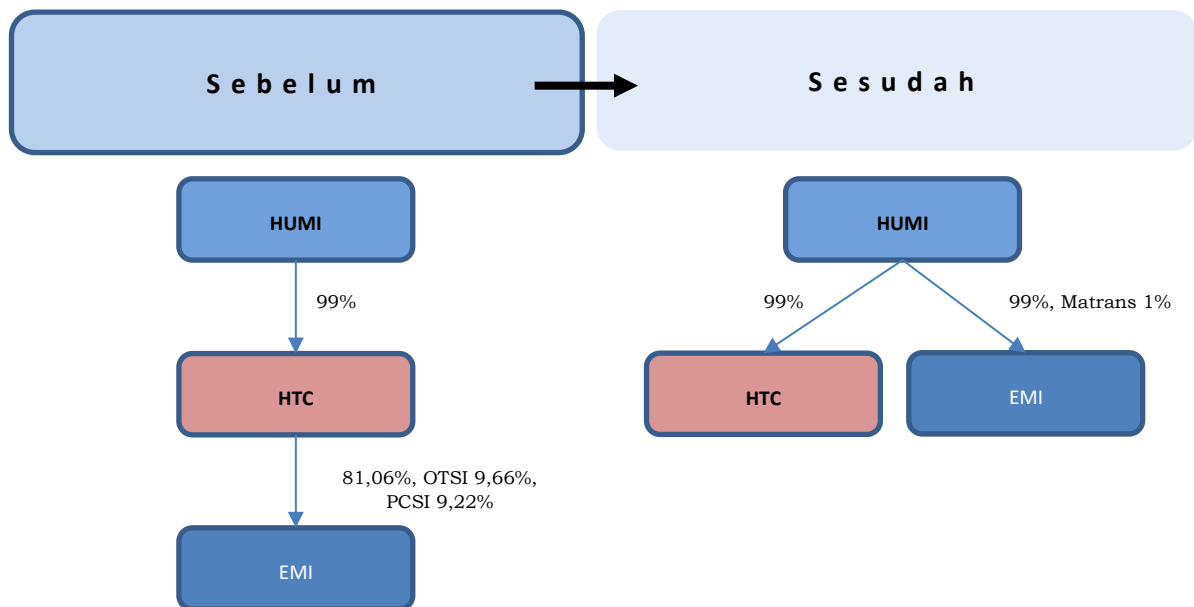
Selain itu, restrukturisasi grup yang dilakukan melalui pengambilalihan anak usaha, yang akan menjalankan aktivitas pengelolaan kapal yaitu EMI, semakin memperkuat efisiensi operasional dan integrasi layanan dalam satu lini bisnis yang lebih terfokus. Langkah strategis ini memungkinkan Perseroan memberikan layanan pengelolaan kapal secara menyeluruh mulai dari operasional teknis, perawatan mesin, penyediaan logistik, hingga manajemen kru secara lebih kompetitif dan berdaya saing tinggi di pasar.

6.5 Kesesuaian Struktur Organisasi dan Manajemen

Dalam menganalisis kesesuaian struktur organisasi dan manajemen, penting untuk memahami bagaimana struktur organisasi yang ada mendukung pencapaian dari Penambahan Kegiatan Usaha baru.

Sehubungan dengan rencana penambahan kegiatan usaha baru ini, Perseroan berencana untuk melakukan restrukturisasi grup dengan mengambil alih anak usaha dari entitas anak Perseroan yaitu PT Humpuss Transportasi Curah (HTC) pemilik dari PT Energi Maritim Internasional (EMI). Setelah dilakukan pengambilalihan, maka kepemilikan saham Perseroan atas EMI menjadi sebesar 99,00%, dan EMI akan dioperasikan menjadi perusahaan yang bergerak dalam aktivitas pengelolaan.

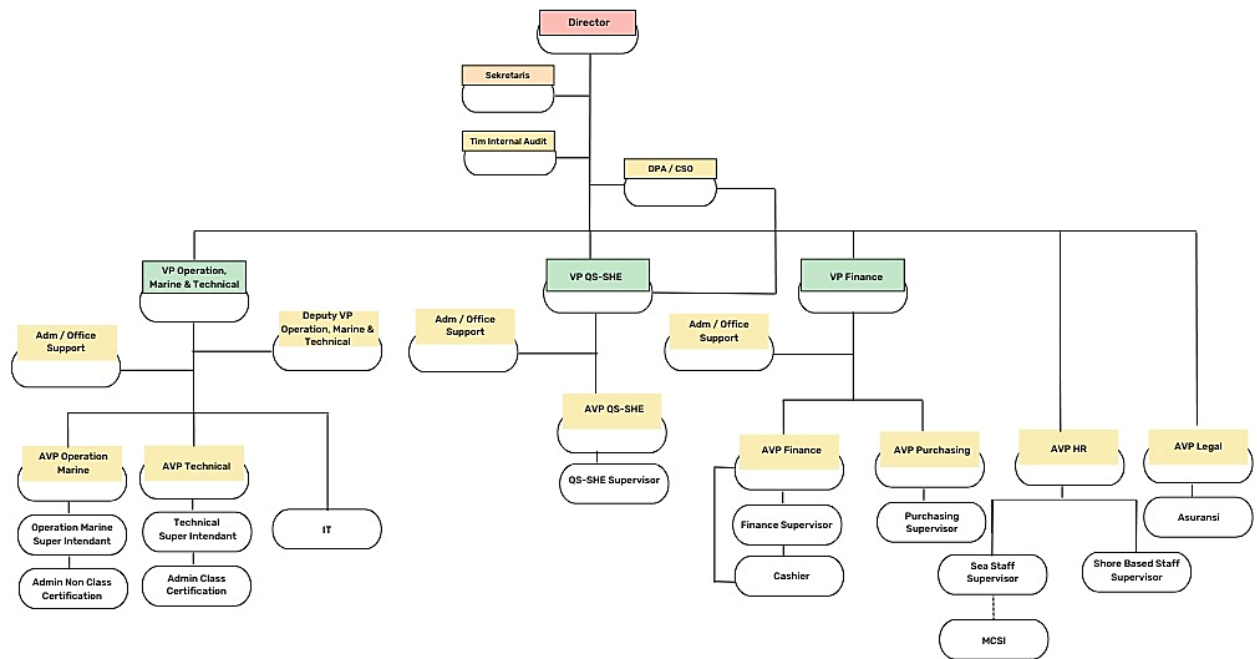
Gambar 13 Rencana Restrukturisasi Anak Usaha milik Entitas Anak Perseroan



Sumber: Manajemen Perseroan

Rencana struktur organisasi EMI setelah dilakukannya rekrutmen secara bertahap untuk menjalankan kegiatan usaha pada bidang pengelolaan kapal adalah sebagai berikut.

Gambar 14 Rencana Struktur Organisasi EMI



Sumber: Manajemen Perseroan

7 KELAYAKAN KEUANGAN

Aspek keuangan adalah salah satu aspek yang dikaji dalam studi kelayakan. Kajian ini menganalisis besaran investasi dan pendapatan pertahunnya sehingga didapatkan suatu kesimpulan apakah suatu proyek/rencana layak dilaksanakan ataupun tidak.

Dalam studi kelayakan ini, Penilai mengkaji beberapa hal berikut: kebutuhan investasi, proyeksi keuangan, penentuan tingkat diskonto (*discount rate*), kelayakan investasi, dan analisis sensitivitas.

7.1 Biaya Pendirian (*Start Up Costs*)

Sehubungan dengan rencana Penambahan Kegiatan Usaha, Perseroan tidak memerlukan biaya pendirian maupun biaya investasi (*capex*), sehingga Perseroan akan melakukan pendanaan yang bersumber dari kas yang tersedia.

7.2 Modal Kerja

Proyeksi Modal Kerja tahun 2025—2029 adalah sebagai berikut:

Tabel 19 Modal Kerja (Rp.000)

Keterangan	2025	2026	2027	2028	2029
PERHITUNGAN MODAL KERJA					
Aset Lancar	404.050	808.100	808.100	808.100	808.100
Hutang Lancar	(113.111)	(79.378)	(75.878)	(72.272)	(68.557)
Modal Kerja	290.939	728.722	732.222	735.828	739.543
Perubahan Modal Kerja	290.939	437.783	3.500	3.606	3.715

Sumber: Proyeksi Keuangan

Berdasarkan proyeksi keuangan atas adanya penambahan KBLI baru, modal kerja yang dibutuhkan pada tahun 2025 sampai dengan tahun 2029 berturut-turut adalah sebesar Rp290,94 juta, Rp728,72 juta, Rp732,22 juta, Rp735,83 juta, dan Rp739,54 juta.

7.3 Sumber Pembiayaan

Sumber pembiayaan terkait rencana Penambahan Kegiatan Usaha adalah berasal dari kas Perseroan yang tersedia.

7.4 Biaya Operasional

Biaya operasional pada tahun 2025—2029 diproyeksikan seperti tabel di bawah ini:

Tabel 20 Biaya Operasional (Rp.000)

Uraian	2025	2026	2027	2028	2029
<i>Salary & benefit</i>	2.299.050	6.516.315	6.711.804	6.913.159	7.120.553
<i>Travelling</i>	364.500	1.555.200	1.601.856	1.649.912	1.699.409
<i>Office Expenses</i>	27.000	54.000	56.700	59.535	62.512
<i>Office Building</i>	162.000	324.000	333.720	343.732	354.044
<i>Car Expenses</i>	36.450	72.900	75.087	77.340	79.660
Total	2.889.000	8.522.415	8.779.167	9.043.676	9.316.177

Pada tahun 2025, beban operasional Perseroan diproyeksikan sebesar Rp2,89 miliar. Beban ini meningkat setiap tahunnya, mencapai Rp9,32 miliar pada tahun 2029.

7.5 Biaya Bahan Baku Mentah

Dalam rencana penambahan kegiatan usaha ini, Perseroan tidak membutuhkan bahan baku mentah karena akan menjalankan jasa aktivitas pengelolaan kapal.

7.6 Asumsi–Asumsi Proyeksi Keuangan

Berikut ini merupakan asumsi–asumsi yang digunakan dalam studi kelayakan.

Kurs USD

Nilai tukar US\$1 (Satu Dolar Amerika Serikat) menjadi Rupiah Indonesia diasumsikan sebesar Rp16.162,- dan diasumsikan tetap selama masa proyeksi.

Waktu Operasional

Periode proyeksi dimulai pada bulan Juli tahun 2025 hingga akhir tahun 2029. Jumlah hari operasional pada tahun proyeksi pertama yaitu 2025 diasumsikan selama enam bulan atau 132 hari dalam setahun, kemudian untuk tahun–tahun selanjutnya diasumsikan selama 264 hari dalam setahun dan diasumsikan tetap selama masa proyeksi.

Struktur Pendapatan

Pendapatan untuk tahun–tahun proyeksi diasumsikan sebagai berikut.

Tabel 21 Struktur Pendapatan (Rp.000)

Keterangan	Satuan	Jumlah unit	2025	2026	2027	2028	2029
<i>Fee/vessel</i>							
<i>Vessel/ TBA 1</i>	US\$/bulan	1	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000

Keterangan	Satuan	Jumlah unit	2025	2026	2027	2028	2029
Vessel/ TBA 2	US\$/bulan	1	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Vessel/ TBA 3	US\$/bulan	1	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Vessel/ TBA 4	US\$/bulan	1	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Vessel/ TBA 5	US\$/bulan	1	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Vessel/ TBA 6	US\$/bulan	1	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Tug Boat (HTC)	US\$/bulan	10	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500
Oil vessels							
Vessel/ TBA 1	US\$		30.000	60.000	60.000	60.000	60.000
Vessel/ TBA 2	US\$		30.000	60.000	60.000	60.000	60.000
Vessel/ TBA 3	US\$		30.000	60.000	60.000	60.000	60.000
Vessel/ TBA 4	US\$		30.000	60.000	60.000	60.000	60.000
Vessel/ TBA 5	US\$		30.000	60.000	60.000	60.000	60.000
Vessel/ TBA 6	US\$		30.000	60.000	60.000	60.000	60.000
Tug Boat (HTC)	US\$		150.000	300.000	300.000	300.000	300.000

Sumber: Proyeksi Keuangan

Struktur Biaya

a. Licences

Terdapat beban lisensi/izin yang diasumsikan sebesar Rp100,00 juta atau setara dengan US\$6.187 pada tahun proyeksi 2025.

b. Administration & general

Beban umum dan administrasi pada tahun 2025—2029 terdiri dari *salary & benefit, travelling, office expenses, office building, dan car expenses*.

Beban *salary & benefit* untuk tahun proyeksi 2025—2029 diproyeksikan sebagai berikut.

Tabel 22 Struktur Beban *Salary & Benefit*

Uraian	Satuan	2025	2026	2027	2028	2029
Director	US\$	32.576	67.107	69.121	71.194	73.330
Secretary	US\$	6.515	13.031	13.421	13.824	14.239
DPA/CSO	US\$	10.859	21.718	22.369	23.040	23.731
VP QS-SHE	US\$	19.003	38.006	39.146	40.320	41.530
VP operation	US\$	19.003	38.006	39.146	40.320	41.530
VP Finance	US\$	–	19.003	19.573	20.160	20.765
AVP QS-SHE	US\$	13.574	27.147	27.961	28.800	29.664
AVP Marine	US\$	13.574	27.147	27.961	28.800	29.664
AVP Technical	US\$	13.574	27.147	27.961	28.800	29.664
AVP Crewing	US\$	13.574	27.147	27.961	28.800	29.664
AVP Purchasing	US\$	–	27.147	27.961	28.800	29.664
AVP Finance	US\$	–	13.574	13.981	14.400	14.832
Superintendent Marine	US\$	–	24.432	25.165	25.920	26.698

Uraian	Satuan	2025	2026	2027	2028	2029
<i>Superintendent Technical</i>	US\$	–	24.432	25.165	25.920	26.698
<i>Finance Executive</i>	US\$	–	8.144	8.388	8.640	8.899
Total		142.250	403.187	415.283	427.742	440.574
Pertumbuhan						
<i>Director</i>	<i>Growth</i>		3,00%	3,00%	3,00%	3,00%
<i>Secretary</i>	<i>Growth</i>		0,00%	3,00%	3,00%	3,00%
<i>DPA/CSO</i>	<i>Growth</i>		0,00%	3,00%	3,00%	3,00%
<i>VP QS-SHE</i>	<i>Growth</i>		0,00%	3,00%	3,00%	3,00%
<i>VP operation</i>	<i>Growth</i>		0,00%	3,00%	3,00%	3,00%
<i>VP Finance</i>	<i>Growth</i>			3,00%	3,00%	3,00%
<i>AVP QS-SHE</i>	<i>Growth</i>		0,00%	3,00%	3,00%	3,00%
<i>AVP Marine</i>	<i>Growth</i>		0,00%	3,00%	3,00%	3,00%
<i>AVP Technical</i>	<i>Growth</i>		0,00%	3,00%	3,00%	3,00%
<i>AVP Crewing</i>	<i>Growth</i>		0,00%	3,00%	3,00%	3,00%
<i>AVP Purchasing</i>	<i>Growth</i>			3,00%	3,00%	3,00%
<i>AVP Finance</i>	<i>Growth</i>			3,00%	3,00%	3,00%
<i>Superintendent Marine</i>	<i>Growth</i>			3,00%	3,00%	3,00%
<i>Superintendent Technical</i>	<i>Growth</i>			3,00%	3,00%	3,00%
<i>Finance Executive</i>	<i>Growth</i>			3,00%	3,00%	3,00%
<i>Admin Non Class certification</i>	<i>Growth</i>			3,00%	3,00%	3,00%

Sumber: Proyeksi Keuangan

Beban *travelling* untuk tahun proyeksi 2025—2029 diproyeksikan sebagai berikut.

Tabel 23 Struktur Beban *Travelling*

Uraian	Satuan	2025	2026	2027	2028	2029
<i>Travelling</i>	US\$	22.553	96.226	99.112	102.086	105.148
<i>Travelling</i>	<i>Growth</i>			3,00%	3,00%	3,00%

Beban *office expenses* untuk tahun proyeksi 2025—2029 diproyeksikan sebagai berikut.

Tabel 24 Struktur Beban *Office Expenses*

Uraian	Satuan	2025	2026	2027	2028	2029
<i>Printing, paper, ATK</i>	US\$	418	835	877	921	967
<i>Electricity</i>	US\$	1.253	2.506	2.631	2.763	2.901
Total		1.671	3.341	3.508	3.684	3.868
<i>Printing, paper, ATK</i>	<i>Growth</i>			5,00%	5,00%	5,00%
<i>Electricity</i>	<i>Growth</i>			5,00%	5,00%	5,00%

Beban *office building* untuk tahun proyeksi 2025—2029 diproyeksikan sebagai berikut.

Tabel 25 Struktur Beban *Office Building*

Uraian	Satuan	2025	2026	2027	2028	2029
<i>Space rent</i>	US\$	10.024	20.047	20.648	21.268	21.906
<i>Space rent</i>	<i>Growth</i>			3,00%	3,00%	3,00%

Beban *car expenses* untuk tahun proyeksi 2025—2029 diproyeksikan sebagai berikut.

Tabel 26 Struktur Beban *Car Expenses*

Uraian	Satuan	2025	2026	2027	2028	2029
<i>Parking fee</i>	US\$	2.255	4.511	4.646	4.785	4.929
<i>Parking fee</i>	<i>Growth</i>			3,00%	3,00%	3,00%

Beban Bunga Bank

Beban bunga bank terdiri dari hutang bank KI dan hutang bank KMK yang masing-masing sebesar 9,05% dan 8,79%.

Tarif Pajak

Pajak penghasilan badan (PPH Badan) diproyeksikan sebesar 22,00% dan diasumsikan tetap selama masa proyeksi.

7.7 Proyeksi Posisi Keuangan

Proyeksi Posisi Keuangan Perseroan pada tahun 2025—2029 ditunjukkan pada tabel berikut ini.

Tabel 27 Proyeksi Posisi Keuangan (Rp.000)

Keterangan	2025	2026	2027	2028	2029
ASET					
Aset Lancar	1.941.789	3.580.771	5.049.718	6.312.242	7.362.106
Aset Tidak Lancar	12.000.000	12.000.000	12.000.000	12.000.000	12.000.000
TOTAL ASET	13.941.789	15.580.771	17.049.718	18.312.242	19.362.106
LIABILITAS & EKUITAS					
Liabilitas Jangka Pendek	113.111	79.378	75.878	72.272	68.557
Liabilitas Jangka Panjang	—	—	—	—	—
Ekuitas	13.828.679	15.501.393	16.973.840	18.239.970	19.293.549
TOTAL LIABILITAS & EKUITAS	13.941.789	15.580.771	17.049.718	18.312.242	19.362.106

Sumber: Proyeksi Keuangan

Selama tahun 2025—2029, total aset diproyeksikan mengalami kenaikan. Pada tahun 2025, total aset diproyeksikan sebesar Rp13,94 miliar hingga menjadi sebesar Rp19,36 miliar pada tahun 2029. Total aset diproyeksikan mengalami rata-rata pertumbuhan sebesar 8,58% per tahunnya.

Pada tahun 2025—2029 total liabilitas diproyeksikan mengalami penurunan. Pada tahun 2025 total liabilitas Perseroan diproyeksikan sebesar Rp113,11 juta hingga menjadi sebesar Rp68,56 juta di tahun 2029.

Total ekuitas juga diproyeksikan mengalami kenaikan setiap tahunnya. Pada tahun 2025, total ekuitas diproyeksikan sebesar Rp13,83 miliar hingga menjadi sebesar Rp19,29 miliar pada tahun 2029.

7.8 Proyeksi Laba (Rugi)

Proyeksi Laba Rugi Perseroan tahun 2025—2029 ditunjukkan pada tabel berikut

Tabel 28 Proyeksi Laba Rugi (Rp.000)

Keterangan	2025	2026	2027	2028	2029
Penjualan	5.333.460	10.666.920	10.666.920	10.666.920	10.666.920
Beban Pokok Penjualan	(100.000)	–	–	–	–
Laba (Rugi) Kotor	5.233.460	10.666.920	10.666.920	10.666.920	10.666.920
Beban Usaha	(2.889.000)	(8.522.415)	(8.779.167)	(9.043.676)	(9.316.177)
Laba (Rugi) Usaha – EBITDA	2.344.460	2.144.505	1.887.753	1.623.244	1.350.743
Beban Penyusutan & Amortisasi	–	–	–	–	–
Pendapatan (Beban) Lain-lain	–	–	–	–	–
Laba (Rugi) Sebelum Pajak	2.344.460	2.144.505	1.887.753	1.623.244	1.350.743
Pajak Badan	(515.781)	(471.791)	(415.306)	(357.114)	(297.163)
Laba (Rugi) Bersih	1.828.679	1.672.714	1.472.447	1.266.130	1.053.579

Sumber: Proyeksi Keuangan

Selama tahun 2025—2029, total penjualan diproyeksikan mengalami kenaikan. Pada tahun 2025, total penjualan diproyeksikan sebesar Rp5,33 miliar yang kemudian mengalami kenaikan hingga menjadi sebesar Rp10,67 miliar pada tahun 2029.

Setelah diakumulasi dengan beban pokok penjualan, beban usaha, beban lainnya, dan pajak final, Perseroan diproyeksikan mencatatkan tambahan laba bersih dari penambahan kegiatan usaha baru sebesar Rp1,83 miliar pada tahun 2025, Rp1,67 miliar pada tahun 2026, Rp1,47 miliar pada tahun 2027, Rp1,27 miliar pada tahun 2028, dan sebesar Rp1,05 miliar pada tahun 2029.

7.9 Proyeksi Arus Kas

Proyeksi Arus Kas Perseroan tahun 2025—2029 ditunjukkan pada tabel berikut ini.

Tabel 29 Proyeksi Arus Kas (Rp.000)

Keterangan	2026	2027	2028	2029	2030
ARUS KAS DARI AKTIVITAS OPERASI					
Penerimaan Usaha	4.929.410	9.858.820	9.858.820	9.858.820	9.858.820
Penerimaan Piutang	–	404.050	808.100	808.100	808.100
Pembayaran Kepada Supplier	(100.000)	–	–	–	–
Penerimaan dari (pembayaran untuk) operasi lainnya	113.111	(33.733)	(3.500)	(3.606)	(3.715)
Biaya Operasional	(2.889.000)	(8.522.415)	(8.779.167)	(9.043.676)	(9.316.177)
Pajak Final	(515.781)	(471.791)	(415.306)	(357.114)	(297.163)
ARUS KAS NETO DIPEROLEH DARI (UNTUK) AKTIVITAS OPERASI	1.537.739	1.234.931	1.468.947	1.262.524	1.049.864
ARUS KAS DARI AKTIVITAS INVESTASI <i>Capital Expenditures, CAPEX</i>	–	–	–	–	–
ARUS KAS NETO DIPEROLEH DARI (UNTUK) AKTIVITAS INVESTASI	–	–	–	–	–
ARUS KAS DARI AKTIVITAS PENDANAAN					
Modal Sendiri – I	–	–	–	–	–
Modal Sendiri – MK	–	–	–	–	–
ARUS KAS NETO DIPEROLEH DARI (UNTUK) AKTIVITAS PENDANAAN	–	–	–	–	–
KENAIKAN (PENURUNAN) KAS	1.537.739	1.234.931	1.468.947	1.262.524	1.049.864
KAS AWAL TAHUN	0	1.537.739	2.772.671	4.241.618	5.504.142
KAS AKHIR TAHUN	1.537.739	2.772.671	4.241.618	5.504.142	6.554.006

Sumber: Proyeksi Keuangan

Arus kas atas adanya penambahan kegiatan usaha baru diproyeksikan terus meningkat. Kas dan setara kas pada awal periode tahun 2025 adalah Rp1,54 miliar yang kemudian pada akhir periode proyeksi tahun 2029 menjadi sebesar Rp6,55 miliar.

7.10 Analisis Titik Impas

Titik impas atau *break even point* (BEP) adalah keadaan suatu usaha yang tidak memperoleh laba dan tidak menderita rugi atau dengan kata lain suatu usaha dikatakan impas jika jumlah pendapatan (*revenue*) sama dengan jumlah biaya, atau apabila laba kontribusi hanya dapat digunakan untuk menutup biaya tetap saja.

BEP dalam Rupiah dapat diformulasikan sebagai berikut:

$$\text{BEP} = \frac{\text{Total Biaya Tetap}}{(1 - \frac{\text{Total Biaya Variabel}}{\text{Penjualan}})}$$

Berdasarkan persamaan BEP dalam Rupiah, diperoleh BEP dalam Rupiah untuk masing-masing periode selama masa proyeksi. Nilai BEP dalam rupiah mencerminkan pendapatan minimal yang diperlukan agar terjadi BEP. Perhitungan BEP untuk Rupiah pada proyeksi Dengan rencana Penambahan Kegiatan Usaha adalah sebagai berikut:

Tabel 30 Analisis Kelayakan Proyek BEP (Rp.000)

Tahun	Penjualan	Variable Cost	Fixed Cost	BEP
2025	5.333.460	100.000	2.889.000	2.944.202
2026	10.666.920	–	8.522.415	8.522.415
2027	10.666.920	–	8.779.167	8.779.167
2028	10.666.920	–	9.043.676	9.043.676
2029	10.666.920	–	9.316.177	9.316.177
BEP Rata-rata				7.721.128
BEP Rata-rata (%)				77,90%

Sumber: Proyeksi Keuangan

Dari hasil perhitungan BEP, apabila Perseroan ingin mencatatkan keuntungan, maka Perseroan harus mencatatkan penjualan di tahun 2025 sebesar Rp5,33 miliar, tahun 2026 sebesar Rp10,67 miliar, tahun 2027 sebesar Rp10,67 miliar, tahun 2028 sebesar Rp10,67 miliar, dan tahun 2029 sebesar Rp10,67 miliar. Sehingga rata-rata BEP Perseroan atas penambahan kegiatan usaha baru selama periode proyeksi adalah sebesar Rp7,72 miliar.

7.11 Analisis Likuiditas, Solvabilitas dan Profitabilitas

Analisis likuiditas adalah analisis keuangan yang dilakukan dengan menghitung rasio likuiditas untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban keuangan jangka pendek dengan menggunakan aset lancar.

Tabel 31 Analisis Likuiditas

Tahun	Current Ratio	Quick Ratio	Working Capital to Total Assets Ratio
2025	1716,72%	1716,72%	13,12%
2026	4511,04%	4511,04%	22,47%
2027	6655,06%	6655,06%	29,17%
2028	8734,02%	8734,02%	34,08%
2029	10738,66%	10738,66%	37,67%
Average	6471,10%	6471,10%	27,30%

Dari tabel di atas terlihat bahwa adanya peningkatan dari rasio likuiditas setelah adanya penambahan kegiatan usaha.

Analisis solvabilitas adalah rasio yang berfungsi menilai kemampuan perusahaan dalam melunasi semua kewajibannya, baik dalam jangka pendek, maupun jangka panjang dengan jaminan aset atau kekayaan yang dimiliki perusahaan.

Tabel 32 Analisis Solvabilitas

Tahun	<i>Debt to Equity Ratio</i>	<i>Debt to Assets Ratio</i>
2025	0,82%	0,81%
2026	0,51%	0,51%
2027	0,45%	0,45%
2028	0,40%	0,39%
2029	0,36%	0,35%
Average	0,51%	0,50%

Dari tabel di atas terlihat bahwa adanya penurunan dari rasio solvabilitas, hal ini dikarenakan adanya penyelesaian kewajiban setelah adanya penambahan kegiatan usaha.

Analisis profitabilitas adalah analisis untuk mengetahui kemampuan perusahaan dalam usahanya mendapatkan laba (*profit*) dari pendapatan (*earning*) terkait penjualan. Jenis-jenis rasio profitabilitas dipakai untuk memperlihatkan seberapa besar laba atau keuntungan yang diperoleh dari kinerja suatu perusahaan. Sebagai gambaran bagaimana Perseroan mendapatkan laba atas penambahan kegiatan usaha barunya terdapat pada tabel berikut ini.

Tabel 33 Analisis Profitabilitas

Tahun	<i>Operating Profit Margin</i>	<i>Net Profit Margin</i>
2025	43,96%	34,29%
2026	20,10%	15,68%
2027	17,70%	13,80%
2028	15,22%	11,87%
2029	12,66%	9,88%
Average	21,93%	17,10%

Dari tabel di atas diketahui bahwa dari penambahan kegiatan usaha baru memberikan dampak positif yang signifikan pada rasio profitabilitas, dimana selama tahun-tahun proyeksi rata-rata *operating profit margin* dan *net profit margin* masing-masing sebesar 21,93% dan 17,10%.

7.12 Tingkat Imbal Balik Investasi

Return on Investment (ROI) adalah rasio yang menunjukkan hasil dari jumlah aktiva yang digunakan dalam perusahaan atau suatu ukuran tentang efisiensi manajemen. Rasio ini menunjukkan hasil dari seluruh aktiva yang dikendalikan dengan

mengabaikan sumber pendanaan. Dengan ROI, Perseroan dapat mengetahui seberapa efisien perusahaan guna memanfaatkan aktiva untuk kegiatan operasional dan dapat memberikan informasi ukuran profitabilitas Perseroan.

Berikut adalah ROI yang diproyeksikan atas Penambahan Kegiatan Usaha Perseroan.

Tabel 34 Return on Investment

Tahun	Laba Bersih (Rp.000)	Total Investasi (Rp.000)	ROI
2025	1.828.679	13.941.789	13,12%
2026	1.672.714	15.580.771	10,74%
2027	1.472.447	17.049.718	8,64%
2028	1.266.130	18.312.242	6,91%
2029	1.053.579	19.362.106	5,44%
Average			8,97%

Rasio ROI Perseroan pada tahun 2025—2029 diproyeksikan akan meningkat setiap tahunnya seiring dengan peningkatan laba bersih dan total investasi Perseroan. Perseroan diproyeksikan mencatatkan rata-rata ROI sebesar 8,97%.

7.13 Penetapan Tingkat Diskonto

Faktor diskonto yang digunakan adalah *Weighted Average Cost of Capital* yang dihitung dengan rumus sebagai berikut:

$$WACC = (K_d \cdot (1-t) \cdot \% \text{ Debt}) + (K_e \cdot \% \text{ Equity})$$

Keterangan:

WACC = *Weighted average cost of capital* (tingkat biaya tertimbang atas modal)

K_d = *Cost of debt* (tingkat bunga hutang perusahaan)

K_e = *The required rate of return* (biaya ekuitas)

T = *Tax rate* (tarif pajak)

% Debt = *Proportion of Debt in the Capital structure* (proporsi hutang dalam struktur kapital)

% Equity = *Proportion of Equity in the Capital structure* (proporsi ekuitas dalam struktur kapital)

Berikut adalah asumsi yang digunakan untuk mengestimasi tingkat diskonto yang akan digunakan dalam Penilaian.

Cost of Debt (tingkat biaya hutang)

Tingkat biaya hutang (*cost of debt*) diperoleh dengan mempertimbangkan faktor-faktor sebagai berikut:

- Rata-rata tertimbang tingkat suku bunga efektif atas dana pinjaman investasi yang akan digunakan yaitu sebesar **9,05%**.
- Tingkat pajak yang digunakan adalah sebesar **22,00%** berdasarkan tingkat pajak korporasi di Indonesia (Undang-undang Nomor 1 Tahun 2020 – PPh Badan).

Dengan pertimbangan faktor-faktor tersebut, maka tingkat biaya hutang (*cost of debt*) yang diaplikasikan dalam laporan ini adalah sebagai berikut:

$$K_d = i \times (1 - T)$$

$$K_d = 9,05\% \times (1 - 22,00\%) = 7,06\%$$

Cost of Equity (biaya modal untuk ekuitas)

Tingkat diskonto untuk ekuitas diperoleh dengan mengaplikasikan Model **CAPM** (*Capital Asset Pricing Model*). Model ini menyatakan bahwa biaya ekuitas adalah bunga bebas risiko ditambah premium untuk menutup risiko sistematis dari sekuritas saham, dengan formula sebagai berikut:

$$K_e = R_f + (R_m - R_f) \beta + R_s$$

$$K_e = R_f + (R_p \times \beta) + R_s$$

Keterangan:

R_f = tingkat kembalian untuk investasi bebas risiko

R_m = tingkat kembalian yang diharapkan oleh pasar ekuitas

R_p = market *risk* premium untuk pasar ekuitas secara keseluruhan

β = ukuran risiko sistematis dari suatu saham yang diukur secara objektif dari responsivitas pengembalian perusahaan terhadap pergerakan pengembalian portofolio pasar

R_s = tingkat kembalian tambahan spesifik untuk Perusahaan

Tingkat biaya modal untuk ekuitas diperoleh dengan mempertimbangkan faktor-faktor sebagai berikut:

R_f (Risk free rate), adalah tingkat suku bunga untuk instrumen-instrumen yang dianggap tidak memiliki kemungkinan gagal bayar. Untuk kasus Indonesia, instrumen bebas risiko yang dapat dipilih adalah tingkat bunga Surat Utang Negara (*most active government bond*).

Dalam penilaian Perseroan digunakan Surat Utang Negara dengan rata-rata *yield* adalah sebesar 7,09%. Angka tersebut akan digunakan sebagai tingkat kembalian bebas risiko (R_f).

Tabel 35 Surat Utang Negara

<i>Bond</i>	<i>Maturity</i>	<i>Yield</i>
FR0103	15-Jul-35	7,0232%
FR0098	15-Jun-38	7,0888%
FR0097	15-Jun-43	7,0999%
FR0102	15-Jul-54	7,1080%
FR0105	15-Jul-64	7,1225%
Rata-rata		7,0885%

Sumber: Direktorat Jenderal Pengelolaan Pembiayaan dan Risiko, Kementerian Keuangan RI, 12 Desember 2024

R_p (*Market Risk Premium – MRP*), adalah selisih antara tingkat bunga investasi bebas risiko dengan tingkat kembalian yang diharapkan oleh pasar ekuitas.

Premi risiko pasar ($R_m - R_f$) atau MRP ditentukan dengan mempertimbangkan kondisi pasar modal Indonesia sebagai pasar modal yang *emerging*.

Beta (β), adalah faktor untuk meliputi risiko sistematis dari suatu ekuitas. Beta akan dikalikan dengan *market risk premium* untuk mendapatkan *equity risk premium*.

R_s (*Specific Company Risk Premium*). Sebagian dari risiko yang dihadapi oleh Indonesia telah tercermin dalam perhitungan *equity risk premium* namun belum mencerminkan risiko yang berkaitan dengan karakteristik spesifik yang dimiliki oleh suatu perusahaan.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan Aswath Damodaran per Januari 2025, diprediksi *market risk premium* adalah sebesar 6,87%.

Untuk memperoleh faktor Beta yang sesuai dan akan digunakan dalam perhitungan Nilai Pasar, kami menggunakan beta pembanding berdasarkan penelitian yang dilakukan Aswath Damodaran dalam industri *Oilfield Svcs/Equip* per Januari 2025 yaitu rata-rata sebesar 0,87.

Berdasarkan uraian di atas, maka biaya modal ekuitas Perseroan adalah:

Tabel 36 Biaya Modal untuk Ekuitas

Keterangan	Biaya Modal untuk Ekuitas
Biaya Modal untuk Ekuitas	
a. <i>Risk Free Rate (R_f)</i>	7,09%
b. <i>Risk Premium Ekuitas (R_m)</i>	6,87%
c. β (Beta)	0,87
c. <i>Specific Risk</i>	0,00%
Biaya Modal untuk Ekuitas-CAPM	13,07%
<i>Credit Default Spread</i>	1,89%
Biaya Modal untuk Ekuitas	11,19%

Pada formulasi di atas, *yield* tingkat bunga bebas risiko sebenarnya telah memperhatikan semua risiko pasar, sehingga dalam perhitungan tingkat diskonto yang berlaku di Indonesia, *yield* tersebut harus dikoreksi dengan *credit default spread* sebesar 1,89%, sehingga biaya modal ekuitas yang diterapkan dalam penilaian Perseroan menjadi 11,19%.

Berdasarkan asumsi tersebut, besarnya *Weighted Average Cost of Capital* (WACC) yang kami gunakan sebagai tingkat diskonto dalam penilaian Perseroan adalah sebesar 9,84% seperti pada tabel berikut.

Tabel 37 *Weighted Average Cost of Capital*

Jenis Modal	Biaya Modal	Bobot	Tertimbang
<i>Cost of Debt (K_d = i x (1-T))</i>	7,06%	32,59%	2,30%
<i>Cost of Equity (K_e = R_f + (R_m-R_f) * Beta)</i>	13,56%	67,41%	7,54%
<i>Weighted Average Cost of Capital (WACC)</i>			9,84%

7.14 Analisis Kelayakan Proyek

a. *Net Present Value* (NPV)

NPV merupakan nilai dari total investasi yang dikeluarkan pada awal periode setelah ditambah arus kas bersih yang akan diterima oleh Perseroan setiap tahun sampai akhir tahun periode proyek. Dengan membandingkan antara total investasi yang dikeluarkan pada awal periode proyek dan total arus kas yang akan diterima setiap tahun, maka dapat diketahui apabila proyek tersebut menghasilkan NPV positif maka proyek ini layak dikerjakan apabila menghasilkan NPV negatif maka proyek ini tidak layak dikerjakan.

$$NPV = \sum_{t=1}^T \frac{CF_t}{(1+r)^t} - CF_0$$

NPV : Net Present Value
 CF_t : arus kas pada periode t
 CF_0 : arus kas investasi awal pada periode 0
 r : tingkat diskonto

Berikut adalah perhitungan NPV dari Rencana penambahan kegiatan usaha:

Tabel 38 Perhitungan NPV (Rp.000)

Keterangan	FCFF	PV FCFF
Arus kas bersih untuk perusahaan (FCFF)		
2025	1.537.739	1.399.963
2026	1.234.931	1.023.553
2027	1.468.947	1.108.428
2028	1.262.524	867.311
2029	1.049.864	656.602
Terminal Value	15.806.055	9.885.362
NPV		14.941.220

Discount Factor = 9,84%

b. *Profitability Index (PI)*

PI merupakan rasio yang digunakan untuk mengetahui nilai tambah dari investasi yang dilakukan pada awal periode perusahaan. Nilai tambah yang didapat dari investasi diperhitungkan dengan membagi total investasi proyek pada awal periode dengan jumlah arus kas yang dihasilkan selama periode berjalannya proyek. Apabila PI dihasilkan dari suatu proyek sama dengan 1 (satu) maka arus kas dari proyek setiap tahun tidak menghasilkan nilai tambah, apabila PI lebih besar dari 1 (satu), maka nilai arus kas yang dihasilkan dari proyek setiap tahun menghasilkan nilai tambah bagi Perseroan sedangkan PI lebih kecil dari 1 (satu), maka nilai arus kas yang dihasilkan dari proyek setiap tahun tidak menghasilkan nilai tambah bagi Perseroan. Dalam menganalisis PI suatu proyek maka kelayakan dapat dinilai apabila nilai PI lebih dari 1 (satu).

$$PI = \frac{\sum PV(CF_1)}{\sum PV(CF_0)}$$

PI : Profitability Index
 CF_t : nilai kini seluruh arus kas masuk
 CF_0 : nilai kini seluruh arus kas keluar

Berikut adalah perhitungan PI dari Rencana penambahan kegiatan usaha:

Tabel 39 Perhitungan PI

Keterangan	PV FCFF (Rp.000)
Arus kas bersih untuk perusahaan (FCFF)	
Arus kas masuk	17.181.542
Arus kas keluar	(2.240.323)
PI	7,66923

Berdasarkan analisis kelayakan yang telah dilakukan terhadap penambahan kegiatan usaha Perseroan, diperoleh hasil perhitungan sebagai berikut.

Tabel 40 Analisis Kelayakan Proyek (Rp.000)

Keterangan	TOTAL	2025 0,50	2026 1,50	2027 2,50	2028 3,50	2029 4,50
EBITDA	9.350.704	2.344.460	2.144.505	1.887.753	1.623.244	1.350.743
CASH OUT FLOW						
– Tax	(2.057.155)	(515.781)	(471.791)	(415.306)	(357.114)	(297.163)
+/- Working Capital	(739.543)	(290.939)	(437.783)	(3.500)	(3.606)	(3.715)
TOTAL	(2.796.698)	(806.721)	(909.574)	(418.806)	(360.720)	(300.878)
NET CASH FLOW	6.554.006	1.537.739	1.234.931	1.468.947	1.262.524	1.049.864
Terminal value (3,00%)						15.806.055
Discount factor (9,84%)		0,91040	0,82883	0,75457	0,68697	0,62542
DISCOUNTED CASH FLOW	14.941.220	1.399.963	1.023.553	1.108.428	867.311	10.541.964
PROCEED		1.537.739	2.772.671	4.241.618	5.504.142	6.554.006
PRESENT VALUE KAS MASUK	17.181.542	2.134.404	1.777.439	1.424.448	1.115.113	10.730.138
PRESENT VALUE KAS KELUAR	(2.240.323)	(734.441)	(753.886)	(316.020)	(247.802)	(188.174)
NET PRESENT VALUE, NPV	14.941.220					
PROFITABILITY INDEX, PI	7,66923					

- **Net Present Value (NPV) > 0 → Layak**
NPV yang dihasilkan adalah sebesar Rp14.941.220.000,-. Dengan demikian, hasil NPV yang positif atau lebih dari nol menunjukkan bahwa proyek layak dikerjakan karena memberikan keuntungan.
- **Profitability Index (PI) > 1 → Layak**
PI yang diperoleh adalah sebesar 7,66923. Dengan demikian, hasil PI yang lebih dari 1 menunjukkan bahwa proyek layak dikerjakan karena memberikan keuntungan dari pengeluaran investasi yang dilakukan.

7.15 Analisis Sensitivitas

Untuk menguji kepekaan usaha terhadap berbagai faktor yang mempengaruhinya, maka berikut ini disajikan analisis sensitivitas terhadap kelayakan usaha, yaitu:

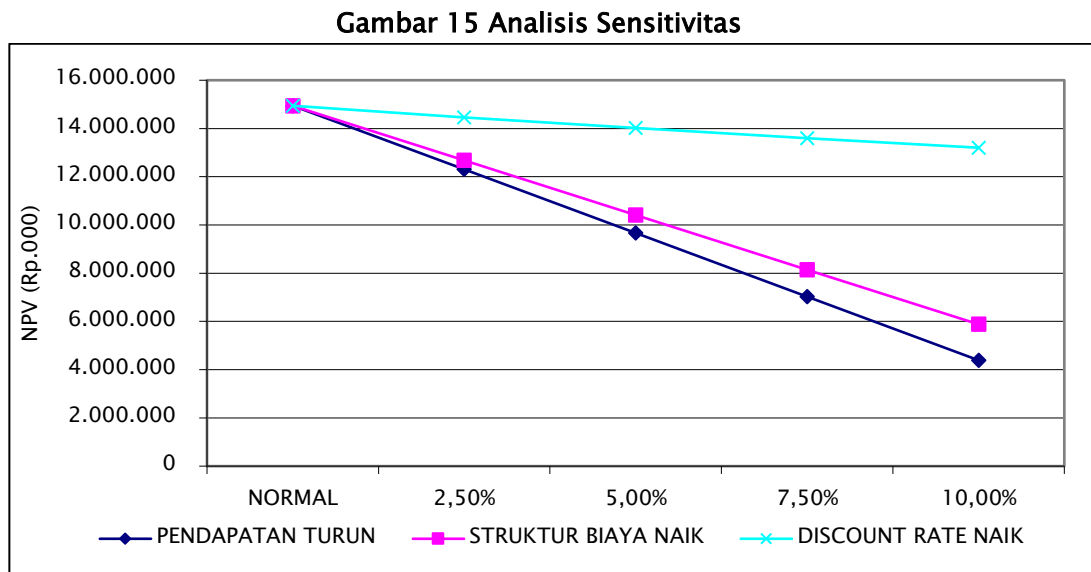
- Volume pendapatan turun dengan perubahan kondisi penurunan sebesar 2,50%, 5,00%, 7,50%, dan 10,00%.
- Struktur biaya naik dengan perubahan kondisi kenaikan sebesar 2,50%, 5,00%, 7,50%, dan 10,00%.
- *Discount rate* naik dengan perubahan kondisi kenaikan sebesar 2,50%, 5,00%, 7,50%, dan 10,00%.

Berdasarkan analisis sensitivitas, pada kondisi normal NPV yang dihasilkan adalah sebesar Rp14,94 miliar, jika terjadi perubahan terhadap pendapatan, dimana pendapatan turun sampai dengan 10,00% maka NPV yang dihasilkan adalah sebesar Rp4,39 miliar. Apabila terjadi perubahan terhadap struktur biaya, dimana struktur biaya naik sampai dengan 10,00% maka NPV yang dihasilkan adalah sebesar Rp5,88 miliar. Sedangkan apabila terjadi perubahan terhadap *discount rate*, dimana *discount rate* naik sampai dengan 10,00% maka NPV yang dihasilkan adalah sebesar Rp13,20 miliar.

Tabel 41 Perhitungan Analisis Sensitivitas (Rp.000)

Keterangan	KONDISI	PERUBAHAN KONDISI			
	NORMAL	2,50%	5,00%	7,50%	10,00%
1. PENDAPATAN TURUN					
<i>Net Present Value</i> (NPV)	14.941.220	12.303.223	9.665.226	7.027.228	4.389.231
<i>Return On Investment</i> (ROI)	7,93%	6,96%	5,92%	4,80%	3,60%
<i>Profitability Index</i> (PI)	7,66923	7,07219	6,33403	5,39799	4,17218
BEP					
a. Rp.000	7.721.128	7.721.416	7.721.721	7.722.041	7.722.381
b. % terhadap pendapatan	77,90%	79,91%	82,02%	84,24%	86,59%
2. STRUKTUR BIAYA NAIK					
<i>Net Present Value</i> (NPV)	14.941.220	12.675.938	10.410.657	8.145.375	5.880.094
<i>Return On Investment</i> (ROI)	7,93%	7,11%	6,25%	5,33%	4,36%
<i>Profitability Index</i> (PI)	7,66923	7,08293	6,40143	5,59951	4,64216
BEP					
a. Rp.000	7.721.128	7.914.444	8.107.775	8.301.121	8.494.481
b. % terhadap pendapatan	77,90%	79,86%	81,81%	83,76%	85,72%
3. DISCOUNT RATE NAIK					
<i>Net Present Value</i> (NPV)	14.941.220	14.461.757	14.014.103	13.595.165	13.202.238
<i>Return On Investment</i> (ROI)	7,93%	7,93%	7,93%	7,93%	7,93%
<i>Profitability Index</i> (PI)	7,66923	7,48829	7,31955	7,16182	7,01405
BEP					
a. Rp.000	7.721.128	7.721.128	7.721.128	7.721.128	7.721.128
b. % terhadap pendapatan	77,90%	77,90%	77,90%	77,90%	77,90%

Berdasarkan uji sensitivitas tersebut, kondisi parameter kelayakan usaha akan terlihat seperti pada grafik di bawah ini.



Sumber: Proyeksi Keuangan

Dari analisis sensitivitas di atas, menurunnya volume pendapatan merupakan faktor yang paling sensitif terhadap kelayakan usaha.

8 KESIMPULAN

8.1 Kajian Kelayakan Pasar

Dari Kajian Kelayakan Pasar, industri transportasi kapal laut di Indonesia menunjukkan prospek kesinambungan yang kuat, ditandai dengan peningkatan aktivitas pelabuhan secara umum pada tahun 2023. Meskipun volume bongkar barang dalam negeri mengalami sedikit penurunan sebesar 0,47%, volume muat barang meningkat 3,27%, mencerminkan peran penting sektor ini dalam distribusi logistik nasional. Untuk pelayaran luar negeri, pertumbuhan lebih signifikan terlihat dengan peningkatan bongkar dan muat masing-masing sebesar 17,94% dan 10,00%. Kunjungan kapal juga meningkat 10,07% secara nasional, menandakan tingginya mobilitas angkutan laut. Keberadaan 25 pelabuhan strategis yang menopang mayoritas aktivitas pelayaran, khususnya pelabuhan utama seperti Tanjung Priok, Tanjung Perak, Makassar, dan Belawan, semakin memperkuat struktur jaringan transportasi laut Indonesia. Tren peningkatan volume muat barang di sejumlah pelabuhan strategis dan pertumbuhan pelayaran luar negeri menjadi indikator positif bahwa pengelolaan kapal sebagai unit bisnis memiliki potensi berkelanjutan dan strategis dalam mendukung konektivitas serta pertumbuhan ekonomi nasional. Hal ini menunjukkan bahwa permintaan jasa pengangkutan laut terus tumbuh, sehingga membuka peluang besar bagi pelaku usaha untuk mengembangkan layanan pengelolaan kapal dalam merespon lonjakan kebutuhan terhadap layanan pengelolaan kapal secara menyeluruh, mulai dari manajemen operasional, pemeliharaan, penyediaan awak kapal, hingga pengelolaan rute dan efisiensi bahan bakar. Pasar ini tidak hanya mencakup kapal niaga dan kargo, tetapi juga kapal tanker, kapal curah, hingga kapal pendukung industri energi. Dalam konteks ini, Perseroan memiliki posisi yang strategis untuk menangkap peluang tersebut. Pangsa pasar dalam kegiatan usaha pengelolaan kapal yang akan dijalankan melalui EMI berasal dari pengelolaan armada kapal milik Grup Perseroan yang tercatat sampai dengan akhir tahun 2024 mencapai sebanyak 47 unit kapal, setelah adanya penambahan 11 unit kapal baru di tahun tersebut. Menurut publikasi yang ada, pada tahun 2025 Perseroan mengalokasikan belanja modal (capex) sebesar US\$39,57 juta untuk pengadaan 10 kapal tambahan yang terdiri dari 4 kapal Oil & Chemical Tanker, 5 Tugboat, dan 1 Platform Supply Vessel (PSV). Selain mengelola operasional dan perawatan kapal, EMI juga akan menjalankan kegiatan jasa rekrutmen dan manajemen kru kapal yang saat ini (2024) mencapai 1.849 orang awak kapal. Layanan ini akan memperkuat posisi Perseroan dalam rantai industri maritim dengan menawarkan solusi menyeluruh yang mencakup pengelolaan teknis kapal hingga pengelolaan sumber daya manusia. Dengan pangsa pasar yang signifikan dari Grup Perseroan, penambahan kegiatan usaha ini memiliki landasan yang kuat untuk mengembangkan reputasi dan efisiensi operasional yang dapat mendukung ekspansi ke pasar eksternal di masa mendatang.

Potensi pasar dari aktivitas pengelolaan kapal di Indonesia sangat besar, seiring dengan pertumbuhan sektor logistik dan industri maritim yang semakin vital dalam mendukung perdagangan domestik maupun internasional. Kesenjangan dalam ketersediaan perusahaan yang bergerak dalam bidang pengelolaan kapal semakin nyata dengan jumlah armada kapal yang terus bertambah, sementara kebutuhan akan pengelolaan kapal dipastikan akan terus meningkat. Oleh karena itu, keberadaan jasa pengelolaan kapal ini akan selalu relevan dan dibutuhkan. Dengan pengalaman dan infrastruktur yang dimiliki Perseroan di bidang pengangkutan energi dan logistik laut, dapat memperluas lini bisnisnya melalui layanan *ship management* yang profesional dan terintegrasi. Selain itu, dengan kemampuan Perseroan dalam mengelola kapal tanker dan koneksi dengan industri energi, Perseroan berpotensi menjadi pemain utama dalam pasar pengelolaan kapal, khususnya untuk segmen kapal yang melayani kebutuhan industri energi, bahan kimia, dan logistik industri berat lainnya. Dengan demikian, Perseroan tidak hanya memperkuat posisinya di sektor pengelolaan kapal, tetapi juga berkontribusi pada peningkatan kualitas sumber daya manusia di industri maritim Indonesia.

Sasaran Perseroan dalam rencana penambahan kegiatan usaha ini melalui anak usahanya yaitu EMI adalah mengelola kapal-kapal yang dimiliki oleh grup. Pada tahun-tahun operasional berikutnya, setelah memiliki pengalaman dan portofolio dalam mengelola kapal, melalui anak usahanya, Perseroan akan menawarkan jasa pengelolaan kapal kepada pihak ketiga. Strategi pemasaran yang dapat dilakukan dalam pengelolaan kapal milik grup Perseroan meliputi pendekatan *business to business* dengan menawarkan layanan manajemen kapal terintegrasi dengan anak usaha dan afiliasi dalam grup, sehingga menciptakan efisiensi operasional dan standarisasi kualitas.

Dalam hal pesaing dan persaingan, penting untuk terus memantau perkembangan dan strategi perusahaan dalam industri dan sektor serupa di pasar modal dan industri. Saat ini, beberapa pesaing yang memiliki bidang usaha yang sama dengan Perseroan dalam industri pengelolaan kapal adalah sebagai berikut.

1. PT Wintermar Offshore Marine Tbk;
2. PT Buana Lintas Lautan Tbk;
3. PT Sillo Maritime Perdana Tbk;
4. PT Jasa Armada Indonesia Tbk;
5. PT Samudera Indonesia Ship Management; dan
6. PT Synergy Marine Indonesia.

Dengan analisis pasar tersebut, maka dapat kami simpulkan bahwa Penambahan Kegiatan Usaha pada aspek kelayakan pasar adalah layak.

8.2 Kajian Kelayakan Teknis

Dari Kajian Kelayakan Teknis, dalam rencana penambahan kegiatan usaha ini, Perseroan akan menjalankan lini usaha aktivitas pengelolaan kapal dengan standar pemeliharaan internasional, melalui anak usahanya yaitu EMI. Berdasarkan wawancara Penilai dengan Manajemen Perseroan, rencana kapasitas dan kemampuan operasional EMI dalam mengelola kapal adalah paling banyak delapan (8) kapal per tahunnya pada tahap awal proyeksi, kemudian akan ditingkatkan sesuai dengan permintaan pasar. Secara teknis, setelah Perseroan melalui EMI ditunjuk oleh *ship owner company*, kegiatan operasional dalam aktivitas pengelolaan kapal dapat terdiri dari: 1) penjadwalan perawatan kapal dan mesin; 2) manajemen *spare part* kapal; 3) pengadaan logistik operasional; 4) penunjukan agen kapal (*ship agency*); serta 5) rekrutmen dan manajemen kru kapal. Perseroan telah memiliki tenaga ahli profesional dalam bidang perkapalan yang berkaitan dengan rencana penambahan kegiatan usaha ini. Menurut informasi dari manajemen, tenaga ahli profesional yang dimiliki Perseroan terdiri dari 1 orang *chief engineer onboard ship* serta 1 orang *marine QS-SHE expert*. Selain itu, Perseroan berkomitmen untuk terus meningkatkan keterampilan para karyawan dengan berbagai program pelatihan yang disusun berdasarkan posisi dan tugas yang dilakukan. Hal ini untuk memastikan karyawan dilengkapi dengan kemampuan yang baik dalam melaksanakan pekerjaan sehari-hari serta memaksimalkan potensi, kualitas dan kapasitas sumber daya manusia dari masing-masing karyawan.

Dengan analisis teknis tersebut, maka dapat kami simpulkan bahwa Penambahan Kegiatan Usaha pada aspek kelayakan teknis adalah layak.

8.3 Kajian Kelayakan Pola Bisnis

Dari Kajian Kelayakan Pola Bisnis, pengalaman Perseroan sebagai perusahaan yang menyediakan jasa pelayaran dan maritim serta distribusi energi dan infrastruktur di Indonesia Perseroan dinilai memiliki keunggulan dalam menjalankan manajemen dan sistem operasional yang kompeten untuk melakukan ekspansi usaha. Keunggulan kompetitif yang dimiliki Perseroan diuraikan sebagai berikut: Dengan pengalaman puluhan tahun, Perseroan telah menjalin kerja sama strategis jangka panjang dengan berbagai perusahaan energi besar nasional dan internasional, termasuk Pertamina, BP, dan perusahaan migas lainnya. Hal ini memungkinkan Perseroan untuk terus berekspansi dan menambah armada kapal. Selain itu, Perseroan juga memiliki struktur keuangan yang sehat dan efisiensi biaya operasional yang baik, sehingga Perseroan memiliki kapasitas untuk membiayai ekspansi usaha secara organik maupun melalui kerja sama strategis. Armada kapal yang dimiliki Perseroan dan Grup Perseroan akan menciptakan peluang monopoli pangsa pasar bagi EMI dalam menjalankan kegiatan usaha pengelolaan kapal secara

profesional dalam Grup, yang berujung pada efisiensi operasional dan kualitas layanan yang dapat dikendalikan seluruhnya oleh Perseroan.

Kemampuan pesaing untuk meniru produk memang tidak dapat dihindari, sehingga membuat kegiatan usaha dalam bidang ini menjadi sangat kompetitif. Upaya mitigasi yang dapat dilakukan oleh Perseroan diantaranya adalah 1) Meningkatkan kualitas dan diversifikasi layanan; 2) Melindungi dan mendaftarkan hak kekayaan intelektual; 3) Melakukan inovasi layanan secara berkelanjutan; 4) Memperkuat loyalitas klien terhadap layanan Perseroan; dan 5) Meningkatkan kompetensi sumber daya manusia dalam manajemen dan operasional Perseroan.

Dengan analisis pola bisnis tersebut, maka dapat kami simpulkan bahwa Penambahan Kegiatan Usaha pada aspek kelayakan pola bisnis adalah layak.

8.4 Kajian Kelayakan Model Manajemen

Dari kelayakan model manajemen, sampai dengan tanggal 31 Desember 2024, Perseroan memiliki 48 orang karyawan, sedangkan EMI belum memiliki karyawan karena belum menjalankan kegiatan operasi komersialnya, namun diperkirakan membutuhkan sebanyak 28 orang karyawan yang akan dialokasikan melalui mutasi karyawan Perseroan maupun rekrutmen karyawan baru untuk mengisi posisi pada divisi teknis *marine, safety/QHSE, finance* (yang terdiri dari *procurement*, keuangan, dan *accounting*), legal, dan *human capital* (yang termasuk karyawan darat dan karyawan laut) yang kualifikasinya masing-masing akan disesuaikan dengan posisi dan divisi yang akan diisi.

Sampai dengan laporan ini diterbitkan, Perseroan belum memiliki Hak Atas Kekayaan Intelektual (HAKI) yang didaftarkan terkait dengan penambahan kegiatan usaha baru.

Risiko utama yang mungkin dihadapi Perseroan adalah sebagai berikut.

1. Risiko persaingan usaha;
2. Risiko operasional;
3. Risiko ketergantungan pada klien dari grup;
4. Risiko perubahan regulasi dan kepatuhan;
5. Risiko keselamatan dan tanggung jawab hukum; dan
6. Risiko keuangan dan fluktuasi ekonomi.

Perseroan telah memiliki pengalaman dan keberhasilan yang baik dalam industri pelayaran dan maritim Indonesia untuk mengelola usaha dalam skala ekonomi yang besar, sehingga Perseroan juga memiliki kapasitas dan kemampuan yang baik untuk menambah aktivitas lini bisnisnya. Dengan rekam jejak panjang di industri maritim, telah terbukti mampu mengelola berbagai jenis armada dan layanan yang kompleks

secara profesional. Skala usaha yang besar juga memberikan keunggulan dalam efisiensi biaya, daya tawar terhadap pemasok, serta optimalisasi sumber daya manusia dan logistik.

Selanjutnya, restrukturisasi grup yang dilakukan melalui pengambilalihan anak usaha, yang akan menjalankan aktivitas pengelolaan kapal yaitu EMI, semakin memperkuat efisiensi operasional dan integrasi layanan dalam satu lini bisnis yang lebih terfokus. Langkah strategis ini memungkinkan Perseroan memberikan layanan pengelolaan kapal secara menyeluruh mulai dari operasional teknis, perawatan mesin, penyediaan logistik, hingga manajemen kru secara lebih kompetitif dan berdaya saing tinggi di pasar.

Dengan analisis model manajemen tersebut, maka dapat kami simpulkan bahwa Penambahan Kegiatan Usaha pada aspek kelayakan model manajemen adalah layak.

8.5 Kajian Kelayakan Keuangan

Dari Kajian Kelayakan Keuangan, Perseroan tidak memerlukan biaya pendirian maupun biaya investasi (*capex*), sehingga Perseroan akan melakukan pendanaan yang bersumber dari kas yang tersedia. Perseroan diproyeksikan mencatatkan tambahan laba bersih dari penambahan kegiatan usaha baru sebesar Rp1,83 miliar pada tahun 2025, Rp1,67 miliar pada tahun 2026, Rp1,47 miliar pada tahun 2027, Rp1,27 miliar pada tahun 2028, dan sebesar Rp1,05 miliar pada tahun 2029.

Analisis kelayakan proyek menunjukkan bahwa Penambahan Kegiatan Usaha ini memenuhi kriteria kelayakan dengan variabel-variabel sebagai berikut.

- **Net Present Value (NPV) > 0 → Layak**
NPV yang dihasilkan adalah sebesar Rp14.941.220.000,-. Dengan demikian, hasil NPV yang positif atau lebih dari nol menunjukkan bahwa proyek layak dikerjakan karena memberikan keuntungan.
- **Profitability Index (PI) > 1 → Layak**
PI yang diperoleh adalah sebesar 7,66923. Dengan demikian, hasil PI yang lebih dari 1 menunjukkan bahwa proyek layak dikerjakan karena memberikan keuntungan dari kegiatan usaha yang dilakukan.

Kemudian, dari analisis sensitivitas, menurunnya volume pendapatan merupakan faktor yang paling sensitif terhadap kelayakan usaha.

Dengan analisis keuangan tersebut, maka dapat kami simpulkan bahwa Penambahan Kegiatan Usaha pada aspek kelayakan keuangan adalah layak.

8.6 Kesimpulan Studi Kelayakan

Dengan demikian, berdasarkan analisis atas Kelayakan Pasar, Kelayakan Teknis, Kelayakan Pola Bisnis, Kelayakan Model Manajemen, dan Kelayakan Keuangan, dapat disimpulkan bahwa Penambahan Kegiatan Usaha sesuai dengan KBLI 52225 yaitu Aktivitas Pengelolaan Kapal adalah layak.