

PENANGANAN KETERBATASAN RANTAI PASOK PADA PERDAGANGAN MARITIM INDONESIA SAAT PANDEMI COVID-19

Oleh :

Rangga Wahyu Wardana
220321100038 B

**Program Studi Agribisnis
Fakultas Pertanian
Universitas Trunojoyo Madura**

PENDAHULUAN

Pada tahun 2020, pandemi COVID-19 meluas dan menghancurkan ekonomi global. Virus ini memiliki konsekuensi penting di semua bidang ekonomi, pariwisata, kedokteran, pekerjaan, agama, masyarakat, politik, dll (Andriyani *et al.*, 2021). Dampak dari wabah virus tersebut telah dirasakan di semua negara termasuk Indonesia. Covid-19 memang menjadi masalah kesehatan, namun efeknya tidak hanya mempengaruhi kesehatan, tetapi juga sisi finansial dan berdampak signifikan pada kehidupan social (Fena Ulfa Aulia, 2021). Selain itu, Covid-19 juga berdampak signifikan pada rantai pasok, melalui perantara pelayaran., semua pelaku terkait menghadapi permasalahan besar yang tidak biasa mulai dari mebataskan kegiatan operasional hingga adanya kebijakan tertutup, dikhawatirkan jika kebijakan tersebut diterapkan dalam waktu yang lama. berdampak negatif pada semua orang yang terlibat (Mardiyah and Nurwati, 2020).

Pandemi yang telah dirasakan dapat memberikan gelombang kejutan melalui rantai pasok, kegiatan pelayaran, dan pelabuhan yang mengakibatkan berkurangnya cadangan barang kargo dan prospek pertumbuhan ekonomi di perdagangan maritim (Evi, Ramdhani and Ardianto, 2022). Bagi sebagian besar negara di Asia dan Pasifik, kegiatan pelayaran merupakan gerbang menuju ekonomi global dan bagi beberapa negara, merupakan kunci utama untuk membangun sosial dan ekonomi. Negara-negara di Asia dan Pasifik telah berusaha keras untuk menjaga operasional pelabuhan mereka sekaligus melindungi pekerja pelabuhan dan transportasi (unescap, 2020). Penurunan produksi dan konsumsi yang sedang berlangsung dan diharapkan dari COVID-19 memperlambat perdagangan maritim dan mengurangi permintaan untuk pengiriman dan lalu lintas pelabuhan dan *transshipment* (Kumala *et al.*, 2021).

Strategi respon yang berasal dari strategi aliansi kapal kontainer, yaitu penghentian pelayanan pada trayek tertentu atau pembatalan trayek pelabuhan membuat seorang yang telah menyediakan jasa pelayaran semakin tidak stabil (Almadina and Badriyah, 2023). Pada saat yang sama, pembatasan Covid-19 mengakibatkan kemacetan pelabuhan dan keterlambatan bongkar muat kargo (Nugroho *et al.*, 2022). Melemahkan rantai pasokan regional dan jalur maritim. Selain itu, pandemi Covid ini tidak hanya terjadi di dalam negeri, tetapi juga melanda di luar negeri dan selama ini telah menyebabkan melemahnya supply chain dalam dan luar negeri (Almadina and Badriyah, 2023). Mengingat rantai pasokan dalam negeri rentan selama pandemi Covid-19, tujuan artikel ini adalah untuk mengkaji langkah-langkah yang diambil untuk merevitalisasi rantai pasokan maritim Indonesia selama pandemi COVID-19.

TINJAUAN PUSTAKA

Menurut Alfred Thayer Mahan (USA, 1800s) ada enam angka dalam membangun negara sebagai kekuatan maritim di bidang perdagangan maritim. Keenam tanda tersebut meliputi letak geografis, bentuk daratan dan pantai, luas wilayah, jumlah penduduk yang mendarat di laut, karakter bangsa (penduduk), dan karakter pemerintahan, termasuk kelembagaan negara. Karakter yang dimaknai oleh Mahan (Lillyana Mulya, 2013), maka ancaman terhadap Indonesia dengan karakter tertentu yaitu geografi dan suku bangsa yang berbeda menghadirkan tantangan tersendiri yaitu kesatuan. Oleh karena itu, perasaan disintegrasi yang meningkat menjadi disintegrasi menjadi ancaman terbesar di negeri ini. Sementara itu, ancaman eksternal muncul terutama dari status Indonesia sebagai zona rapuh. Menyadari situasi tersebut merupakan langkah menuju konseptualisasi geostrategis, dan pada tahun 2020 terjadi pandemi Covid-19 yang mengancam rantai pasok perdagangan maritim Indonesia, oleh karena itu revitalisasi rantai pasok perdagangan maritim menjadi keharusan (Gunawan and Sulistyoningrum, no date).

Penelitian Terdahulu

Pandemi Covid-19

Pandemi Covid-19 merupakan pandemi global yang berdampak besar bagi kehidupan bermasyarakat diberbagai negara, termasuk Indonesia. Meski tak terduga, pandemi Covid-19 menyebar dengan sangat cepat dan berdampak signifikan di berbagai daerah serta memengaruhi ketahanan berbagai sektor. Pandemi telah menciptakan situasi krisis di banyak negara/wilayah. Pandemi COVID-19 dapat membuat kehidupan sehari-hari menjadi sulit, terutama bagi masyarakat yang tinggal di daerah dengan pembatasan sosial (Sagala, 2021).

Semua sektor mengalami kerugian finansial dan non-finansial. Situasi ekonomi yang tidak pasti setelah pandemi hanya menahan banyak perusahaan menutup pada jangka pendek. Untuk mengurangi biaya, banyak perusahaan yang melakukan pengurangan jumlah karyawan (Abidin, 2021). Pembatasan kegiatan PSBB mengakibatkan banyak warga kehilangan pekerjaan. Banyaknya pekerja yang kehilangan pekerjaan yang akan mengancam kehidupan sosial. Selain itu, pandemi Covid-19 membawa tantangan terkait masalah sosial ekonomi yang merembet ke rendahnya produktivitas pertanian dan kerentanan sosial ekonomi. Dampak Covid-19 terhadap prospek perekonomian cukup masif. Tindakan karantina lokal dan internasional, serta PDBB di darat, laut, dan udara mendorong penurunan tingkat ekonomi (Dharma, 2021). Keadaan ini mengakibatkan rendahnya produktivitas akibat rendahnya permintaan dan penawaran, sehingga dalam memanfaatkan transportasi akan mengalami penurunan, terutama untuk keperluan impor dan ekspor. Hal ini menyebabkan tingginya angka pengangguran. Pertumbuhan ekonomi global melambat akibat penyebaran wabah Covid-19. Produktivitas tenaga kerja juga rendah di Indonesia. Jumlah pengangguran juga tinggi dan penggunaan transportasi rendah. Masalah-masalah ini secara signifikan berkontribusi terhadap lambatnya pertumbuhan ekonomi Indonesia (Adhila Amalia, Aria Adibrata and Ratna Setiawan, 2022). Pertumbuhan ekonomi tahun 2020 sangat lambat dibandingkan tahun sebelumnya.

Rantai Pasok

Rantai pasokan adalah serangkaian proses bisnis yang menghubungkan banyak pelaku untuk memberi nilai tambah pada bahan mentah/produk dan mendistribusikannya ke konsumen (Cahyono *et al.*, 2023). Dapat dilihat bahwa tujuan utama dari rantai pasok adalah penciptaan nilai. Dengan demikian, setiap pelaku dalam rantai pasok berkontribusi dalam bentuk input atau proses

tertentu yang dapat menambah nilai produk. Tujuan rantai pasok tidak hanya untuk menambah nilai, tetapi juga untuk memenuhi kebutuhan konsumen, meningkatkan daya saing, meningkatkan keuntungan dan membangun hubungan yang baik antar pelaku pasok (Lilis, 2020). Oleh karena itu, tidak benar rantai pasok hanya mempengaruhi pabrik atau proses produksi, tetapi ada bagian lain yang perlu diperhatikan juga, termasuk membangun koordinasi dan kerjasama dengan pelaku lain dalam rantai pasok (Quaralia, 2022).

PENDEKATAN

Menurut (Melfianora, 2019) penelitian kepustakaan dan penelitian kepustakaan/penelitian kepustakaan itu berbeda, meskipun dapat dikatakan serupa. Penelitian kepustakaan adalah istilah lain dari penelitian kepustakaan, penelitian kepustakaan, penelitian teori, landasan teori, penelitian kepustakaan dan tinjauan teori. Penelitian kepustakaan dipahami sebagai penelitian yang dilakukan semata-mata atas dasar karya tulis, termasuk hasil penelitian baik yang dipublikasikan maupun yang tidak dipublikasikan. Meskipun sebuah kajian, kajian sastra tidak harus turun ke lapangan dan menemui responden. Informasi yang diperlukan untuk penelitian diperoleh dari sumber pustaka atau dokumen. Dalam penelitian kepustakaan, penelitian kepustakaan tidak hanya langkah awal dalam membuat rencana penelitian, tetapi juga pemanfaatan sumber pustaka dalam memperoleh bahan penelitian. Penelitian yang dilakukan dengan tinjauan pustaka adalah penelitian yang memiliki persiapan yang sama dengan penelitian lainnya, namun sumber dan cara pengumpulan datanya adalah penggalan bahan pustaka, membaca, mencatat dan mengolah bahan penelitian.

PEMBAHASAN

Terkait operasional pelabuhan, khususnya bongkar muat pada tahun 2019, menurut (Sari, 2019), bongkar muat non peti kemas di pelabuhan komersial diperkirakan akan meningkat tahun ini karena perbaikan infrastruktur dan kenaikan nilai tukar rupiah yang kompetitif sebesar 20% untuk ekspor. Selain itu, menurut Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBM), operasi bongkar muat dilakukan di angkutan barang domestik dan internasional. Lalu lintas peti kemas domestik TPS dan TTL sedikit meningkat karena lebih banyak peti kemas internasional ditangani di segmen bisnis mereka (Los, no date). Selain itu, TTL juga lebih sering melayani kargo curah kering. Menurut Putut Sri Muljanto, Operations and Business Manager Pelindo III, dia memiliki tanggung jawab utama untuk jalur pelayaran peti kemas dari Medan di Sumatera Utara melalui Tanjung Perak ke Surabaya, dengan tujuan akhir Kalimantan dan Sulawesi atau sebaliknya. seiring meningkatnya lalu lintas peti kemas. Selain itu, PT. Pelabuhan Indonesia II atau International Port Container bekerja sama dengan perusahaan pelayaran Perancis Compagnie Maritime Affetement Compagnie Genera Maritime (CMA-CGM) yang kedepannya akan membuka layanan baru bernama Java South East Asia Express Service atau disingkat JAX Services (Gómez-Padilla *et al.*, 2021). Layanan ini melayani rute pelabuhan Tanjung Priok ke Pantai Barat AS.

Menurut (Andi, 2021), lalu lintas peti kemas di industri perkapalan diperkirakan akan tetap suram di tahun 2018. Bukan hanya tahun ini, tapi untuk tahun-tahun mendatang, asalkan akar permasalahannya tidak ditangani secara serius (Adhi, 2020). Hal yang sama berlaku untuk kapal tanker minyak. Subsektor ini masih dipengaruhi oleh fluktuasi harga minyak dunia. Sebagian dari subsektor ini, yaitu pelayaran lepas pantai, sudah mengalami stagnasi akibat penurunan spesies lepas pantai (Listiyanto, 2008). Pelayaran yang cukup menjanjikan di tahun 2018 akhirnya meninggalkan angkutan barang kering dan curah. Ini berarti barang lepas atau tidak dikemas

seperti batu bara, semen, dll. Barang curah cair juga termasuk dalam kategori ini. Kebutuhan bahan baku atau sumber daya alam yang relatif stabil dari waktu ke waktu tetap membuat kerjasama dengan perusahaan pelayaran ini menarik. Tahun 2019, lalu lintas pelayaran domestik sedikit meningkat secara keseluruhan. Khususnya angkutan barang, pertumbuhannya masih luar biasa. Kondisi di sektor general cargo diantisipasi akan semakin memburuk, mengingat fasilitas pelabuhan selalu diprioritaskan untuk peti kemas sehingga dapat terjadi kemacetan (Adhi, 2020). Pada saat yang sama, volume kargo umum menurun tajam dan penggunaan bahan baku meningkat.

Perkembangan ekonomi Indonesia berdampak signifikan terhadap sektor peti kemas domestik. Pertumbuhan yang sesuai diharapkan untuk sektor peti kemas. Baik sektor kontainer maupun breakbulk juga menunjukkan pertumbuhan variabel yang konsisten dengan permintaan dan pasokan kargo pada waktu tertentu (Xx and Aqwa, 2022). Volume angkutan barang juga meningkat pada saat hari raya keagamaan dan akhir tahun. Meski angkutan ekspor-impor masih didominasi pelayaran asing, sektor pelayaran peti kemas nasional diperkirakan akan membaik tahun depan. Namun, kecuali bahan baku, tidak ada peningkatan volume angkutan dalam perdagangan impor (Marlinah, 2021).

Rantai pasokan Indonesia juga mengalami penurunan sejak transisi ke pandemi Covid-19. Contoh studi kasus yang signifikan adalah transportasi laut dari pulau Jawa ke Indonesia Timur dalam studi (Sutini, 2021). Penelitian ini mendeskripsikan proses pengiriman barang dari pelabuhan Banyuwangi ke pelabuhan Tanjungwang di Indonesia bagian timur. Dampak pandemi COVID-19 terlihat dari kedatangan dan keberangkatan kapal di Pelabuhan Banyuwangi, dimana dari Januari hingga Februari seperti biasa, hanya di bulan Maret saja jumlah kapal yang masuk dan keluar berkurang. Akibat regulasi pencegahan penyakit yaitu COVID19, banyak kapal yang tidak beroperasi karena terdapat permasalahan pada supply chain yaitu hambatan distribusi barang di darat. Kemudian, pada Januari dan Agustus 2021, jumlah kapal yang berlayar di pelabuhan Banyuwangi menurun signifikan akibat pembatasan pelabuhan yang memutus mata rantai COVID-19 di pelabuhan Tanjungwang. Selain itu, Pelabuhan Tanjungwang pada Januari-Februari masih stabil, namun pengiriman kargo mengalami penurunan pada Maret-Agustus, dan penurunan tersebut disebabkan oleh pandemi yang sedang terjadi.

Sementara itu, menurut (Sholahuddin, 2021), pandemi Covid-19 belum berdampak signifikan pada kelancaran kunjungan kapal dan bongkar muat di pelabuhan di pelabuhan Hub Internasional. Jumlah kunjungan kapal pada semester yang sama malah meningkat dibanding tahun 2020 yakni sebesar 20,97 persen. Peningkatan kunjungan kapal disebabkan oleh transportasi laut. Termasuk Jalur KMTC, Jalur GSL, Cosco, CMA, Evergreen. Armada berlabuh di dermaga internasional. Peningkatan jumlah pengunjung juga terlihat di dermaga pedalaman. Rata-rata dari wilayah timur, yaitu Maluku dan Sulawesi. Meskipun kunjungan kapal dan bongkar muat kargo dan peti kemas meningkat, bongkar muat kargo curah kering menurun. Penurunan ini disebabkan oleh pandemi Covid-19 yang membuat produsen mengurangi volume produksinya sehingga turut menurunkan volume barang yang dikirim ke pelabuhan. Kemudian dari sisi operator pelayaran terdapat beberapa kendala yaitu kurangnya peti kemas karena kurangnya produk yang tidak memenuhi peti kemas (Almadina and Badriyah, 2023).

Menurut (Dimas, 2021) dari IHS, rantai pasokan yang terkena dampak Covid-19 tetap ada di bulan Agustus, dengan beberapa perusahaan melaporkan berkurangnya aktivitas pemasok dan meningkatnya tekanan. Gangguan rantai pasokan ini terkait erat dengan kekurangan peti kemas

yang sebenarnya di seluruh dunia. Carmelita Hartoto Andissa (2021), Presiden DPP Indonesian National Shipowners Association (INSA), menambahkan, terjadi kekurangan peti kemas sejak China memulai awal tahun 2020 dengan pandemi Covid-19. Pemanfaatan kargo turun, karena volume ekspor ke China juga menurun. menurun karena pandemi. Di sisi lain, jumlah peti kemas di China terus bertambah seiring tingginya permintaan kargo impor. Lambat laun, hal ini mulai memengaruhi pasokan peti kemas di negara lain (Arianto, 2017). Situasi ini terjadi di hampir semua pelabuhan utama di dunia dan sebelum pandemi memaksa banyak perusahaan pelayaran internasional menurunkan tonase (kapal) selama pelayaran kosong. Setelah itu, hanya kontainer yang hilang, tapi juga ruang dari kapal.

Dalam menyikapi rantai pasok yang tidak memadai di masa pandemi Covid-19, Indonesia harus tetap mengingat amanat dalam pembukaan UUD 1945 sebagai landasan awal penyelesaian konflik internal. Misinya adalah (1) melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia, (2) memajukan kesejahteraan umum, (3) mencerdaskan kehidupan bangsa, (4) ikut mewujudkan ketertiban dunia yang adalah kebebasan abadi. didasarkan pada perdamaian dan keadilan sosial. (Konstitusi, 1945). Kemudian, strategi win-win solution untuk mengatasi permasalahan internal dan eksternal terkait kerjasama pengendalian peti kemas Indonesia dapat digunakan untuk mencapai pengelolaan yang seimbang dan kerjasama internasional (Notteboom *et al.*, 2017) .

Beberapa studi tentang solusi pemenang terkait pengelolaan kontainer, antara lain (Notteboom *et al.*, 2017), yang menyoroti kerjasama antara terminal dan perusahaan pelayaran. Menurut penelitiannya, proses pemilihan pelabuhan merupakan persoalan yang kompleks karena terkait dengan profil permintaan, profil pasokan, profil pasar dan dinamika operator pelabuhan atau terminal. Namun dalam dekade ini, seiring dengan pemilihan pelabuhan dan terminal, pertimbangan strategis juga muncul di tingkat korporasi. Aspek strategis tersebut meliputi pengembangan aliansi dan lokasi kapal peti kemas atau terminal aliansi. Penelitiannya menghasilkan tiga opsi pemulihan rantai pasok yaitu 1. Pembentukan Aliansi, 2. pintu masuk ke jalur pelayaran; dan 3. Penyambungan maskapai penerbangan dalam pengoperasian terminal. Pada opsi pertama, aliansi ini lebih menitikberatkan pada ketentuan peraturan kepelabuhanan yang ditangani oleh penyedia jasa. Manfaat membentuk aliansi untuk operator peti kemas adalah cakupan global yang lebih besar, penyebaran armada yang lebih baik, dan diversifikasi risiko yang terkait dengan investasi pada kapal peti kemas besar. Namun, pengaruh aliansi ini juga bisa muncul sebagai produk sampingan, yaitu merger dan akuisisi antar operator. Aliansi dan konsolidasi perusahaan angkutan berdampak signifikan terhadap persaingan antar pelabuhan, karena volume peti kemas yang besar dan fluktuasi daya tawar. Pada opsi kedua, beberapa pemain mulai mendorong integrasi dan diversifikasi vertikal untuk memperdalam transportasi, pengoperasian terminal, penyimpanan, dan distribusi. Operator ini memulai integrasi vertikal dengan mengakuisisi investasi di perusahaan yang mengoperasikan terminal atau mengelola fasilitas terminal secara langsung untuk menggunakan layanan tertentu. Keuntungan dari opsi kedua meliputi: i) pertahanan aset keuangan maritim; ii) pengurangan dan pengendalian biaya pelabuhan; iii) efisiensi karena skala ekonomi; (iv) retensi pelanggan dan stabilisasi pendapatan; (v) Gunakan kesempatan tengah dan berbicara. Pada opsi ketiga, ada juga kerjasama antara perusahaan peti kemas maritim dan operator terminal yang sudah mapan dalam menyiapkan fasilitas yang mumpuni. Selain dari sisi operator, hubungan yang lebih erat dengan operator terminal melalui

kemitraan permodalan untuk proyek terminal peti kemas diharapkan dapat meningkatkan jaringan bisnis.

Mengenai mediasi aliansi antara perusahaan pelayaran dan perusahaan leasing, studi (Gómez-Padilla *et al.*, 2021) Abidin, M.Z. (2021) 'Pemulihan Ekonomi Nasional Pada Masa Pandemi Covid-19: Analisis Produktivitas Tenaga Kerja Sektor Pertanian', *Indonesian Treasury Review: Jurnal Perbendaharaan, Keuangan Negara dan Kebijakan Publik*, 6(2), pp. 117–138. Available at: <https://doi.org/10.33105/itrev.v6i2.292>.

Adhi, K. (2020) *Study Ekonomi Maritim, Bab I*. Available at: https://www.academia.edu/45610150/STUDY_EKONOMI_MARITIM.

Adhila Amalia, T., Aria Adibrata, J. and Ratna Setiawan, R. (2022) 'Strategi Ketahanan Pangan Dimasa Pandemi Covid-19: Penguatan Potensi Desa Melalui Sustainable Farming di Indonesia', *Jurnal Sosial Ekonomi Pertanian*, 18(2), pp. 129–140. Available at: <https://journal.unhas.ac.id/index.php/jsep>.

Almadina, N. and Badriyah, S.M. (2023) 'Dampak Pengurangan Aktivitas Pelabuhan Peti Kemas Semarang Dengan Pelabuhan Ning-Bo China Terhadap Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Ekspor-Impor', *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia*, 5(1), pp. 103–119. Available at: <https://doi.org/10.14710/jphi.v5i1.103-119>.

Andi, D. (2021) *Kelangkaan kontainer bisa menahan laju linerja sektor manufaktur*. Available at: <https://industri.kontan.co.id/news/kelangkaan-kontainer-bisa-menahan-laju-linerja-sektor-manufaktur>.

Andriyani, L. *et al.* (2021) 'Dampak Sosial Ekonomi Kebijakan Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM) di Indonesia', *Seminar Nasional Penelitian LPPM UMJ*, p. 2.

Arianto, D. (2017) 'Jurnal Penelitian Transportasi Laut', *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*, 21, pp. 71–82. Available at:

<https://pdfs.semanticscholar.org/47af/a2544aa7bd6b1ff4427c1b4d523cd9137698.pdf>.

Cahyono, D. *et al.* (2023) 'Pengaruh Penerapan Sistem Manajemen Erp Dalam Meningkatkan Kinerja Manajemen Scm Pada Pt . Buru Jaya Remitansi Money Changer', 8(2), pp. 170–175.

Dharma, S. (2021) 'Membangun Kesadaran Global Warga Negara: Studi Kebijakan Publik Di Era Pandemi Covid 19', *Perspektif*, 10(1), pp. 248–254. Available at: <https://doi.org/10.31289/perspektif.v10i1.4671>.

Dimas, A. (2021) *Kelangkaan kontainer bisa menahan laju linerja sektor manufaktur*, *Kontan.co.id*. Available at: <https://industri.kontan.co.id/news/kelangkaan-kontainer-bisa-menahan-laju-linerja-sektor-manufaktur>.

Evi, M., Ramdhani, R.F. and Ardianto, R. (2022) 'Membangun Ekonomi & Bisnis Pasca Pademi Covid-19 Untuk Mensejahterakan Warga Negara Indonesia', *Jurnal Ekonomika Dan Bisnis (JEBS)*, 2(1), pp. 113–121. Available at: <https://doi.org/10.47233/jeps.v2i1.69>.

Fena Ulfa Aulia, I.H.P. (2021) 'Jurnal penelitian ilmu sosial dan keagamaan islam', 18(1), pp. 149–151.

Gómez-Padilla, A. *et al.* (2021) 'An option contract model for leasing containers in the shipping industry', *Maritime Economics and Logistics*, 23(2), pp. 328–347. Available at: <https://doi.org/10.1057/s41278-020-00167-2>.

Gunawan, I. and Sulistyoningrum, R.T. (no date) 'MENGKALI NILAI-NILAI KEUNGGULAN LOKAL KESENIAN REOG PONOROGO GUNA MENGEMBANGKAN MATERI KERAGAMAN SUKU BANGSA DAN BUDAYA PADA MATA PELAJARAN IPS KELAS IV SEKOLAH DASAR * Imam Gunawan adalah Dosen Program Studi PGSD FIP IKIP PGRI Madiun ** Rina Tri Sulistyono', pp. 50–87.

- Kumala, M.T. *et al.* (2021) 'Penguatan Kerja Sama Internasional Dalam Mengurangi Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Sektor Perikanan Di Indonesia', *Masalah-Masalah Hukum*, 50(2), pp. 119–130. Available at: <https://doi.org/10.14710/mmh.50.2.2021.119-130>.
- Lilis, S. (2020) 'Rantai Pasok dan Nilai Tambah Susu Sapi Perah', *J. Efficient: Indonesian Journal of Development Economics*, 3(2), pp. 780–798. Available at: <https://journal.unnes.ac.id/sju/index.php/efficient/article/view/39299>.
- Lillyana Mulya (2013) 'Postur maritim Indonesia: pengukuran melalui teori Mahan', *Lembaran Sejarah*, 10(2).
- Listiyanto, E. (2008) 'Kenaikan Harga Minyak Dunia: Penyebab dan Dampaknya terhadap Subsidi Energi di Indonesia', *Bisnis dan Ekonomi Politik*, 9(3), pp. 9–28. Available at: <https://media.neliti.com/media/publications/45058-ID-subsidi-dalam-perekonomian-indonesia.pdf>.
- Los, U.M.D.E.C.D.E. (no date) 'No 主観的健康感を中心とした在宅高齢者における健康関連指標に関する共分散構造分析Title', (3).
- Mardiyah, R.A. and Nurwati, N.R. (2020) 'DAMPAK PANDEMI COVID-19 TERHADAP PENINGKATAN ANGKA PENGANGGURAN DI INDONESIA Want more papers like this?', *Jurnal Global Health Science groupoup* [Preprint].
- Marlinah, I. (2021) *Respon India Terhadap Kerja Sama Bilateral China-Pakistan Economic Corridor (Cpec) Periode 2015-2019*.
- Melfianora (2019) 'Penulisan Karya Tulis Ilmiah dengan Studi Literatur', *Open Science Framework*, pp. 1–3.
- Notteboom, T.E. *et al.* (2017) 'The relationship between port choice and terminal involvement of alliance members in container shipping', *Journal of Transport Geography*, 64(July), pp. 158–173. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.09.002>.
- Nugroho, P.M.P. *et al.* (2022) 'Analisis Strategi Arktik Indonesia Berbasis SDGs Ke-13: Isu Penggunaan Jalur Perdagangan Maritim Kawasan Arktik', *Jurnal Hubungan Internasional*, 15(2), pp. 253–273. Available at: <https://doi.org/10.20473/jhi.v15i2.38987>.
- Quaralia, P.S. (2022) 'Kerjasama Regional dalam Rantai Pasokan Pertanian untuk Mencapai Ketahanan Pangan Berkelanjutan: Studi kasus ASEAN', *Padjadjaran Journal of International Relations*, 4(1), p. 56. Available at: <https://doi.org/10.24198/padjir.v4i1.37614>.
- Sagala, F. (2021) 'Peran Organisasi Maritim Internasional (International Maritime Organization) Melalui Konvensi Di Bidang Kemaritiman Dalam Lalulintas Perdagangan Internasional Di Wilayah Perairan Indonesia', *Jurnal Hukum dan Bisnis (Selisik)*, 7(2), pp. 2–16. Available at: <http://journal.univpancasila.ac.id/index.php/selisik/article/download/3066/1627>.
- Sari, S.M. (2019) *Aktivitas Bongkar Muat Diprediksi Tumbuh 20%*, *EKONOMI BISNID*. Available at: <https://ekonomi.bisnis.com/read/20190122/98/880969/aktivitas-bongkar-muat-diprediksi-tumbuh-20>.
- Sholahuddin, M. (2021) *Jumlah Kunjungan Kapal di Terminal Teluk Lamong Naik 20,97 Persen*, *JawaPos*. Available at: <https://www.jawapos.com/surabaya-raja/01350234/jumlah-kunjungan-kapal-di-terminal-teluk-lamong-naik-2097-persen>.
- Sutini, S. (2021) 'Kendala Yang Di Hadapi Dalam Pandemi Covid-19 Pada Pengiriman Bahan Pokok (Supply Chain) Dari Pulau Jawa Ke Wilayah Indonesia Bagian Timur', *Jurnal Sains Dan Teknologi Maritim*, 22(1), p. 93. Available at: <https://doi.org/10.33556/jstm.v22i1.294>.
- unesap (2020) 'COVID-19 and Its Impact on Railway sector in Asia and the Pacific', https://www.unescap.org/sites/default/d8files/knowledge-products/5NOV_Railway_Green_SCREEN.pdf, (October), pp. 1–41. Available at:

<https://www.unescap.org/resources/covid-19-and-its-impact-railway-sector-asia-and-pacific#>.
Xx, S. and Aqwa, F. (2022) 'Analisis Kelangkaan Petikemas Akibat Pandemi COVID19', pp. 13–14.

tentang model opsi kontrak untuk penyewaan peti kemas oleh perusahaan pelayaran dapat digunakan sebagai referensi. Beberapa opsi kontak kontrak yang ditawarkan dalam penelitiannya antara lain:

a) Perjanjian sewa perusahaan induk

Sewa induk juga dikenal sebagai sewa layanan penuh atau rencana pengelolaan kumpulan kontainer. Perusahaan pencarter mengambil kendali penuh atas peti kemas, termasuk dalam kegiatan pemeliharaan dan perbaikan, serta bergerak setelah sewa dan pemutusan kontrak. Bergantung pada lokasi dan kondisi peralatan, kredit atau debit rental dan off-lease dapat dimasukkan dalam sewa induk. Istilah variabel ditentukan dalam perjanjian sewa, yang biasanya berkisar dari jangka pendek hingga menengah. Kontrak juga dapat menentukan jumlah kontainer variabel, serta jumlah minimum dan maksimum. Dalam perjanjian ini, Pemain bertindak sebagai penyedia jasa logistik dalam beberapa hal. Berbagai biaya termasuk dalam perjanjian sewa induk, termasuk sewa kontainer, biaya penjemputan dan transfer penyimpanan, biaya sewa / sewa, biaya transfer dan biaya perbaikan.

b) Penyewaan jangka panjang

Sewa jangka panjang juga disebut sewa kering dan biasanya membutuhkan jangka waktu 5 sampai 8 tahun. Penyewa tidak bertanggung jawab secara administratif atas peti kemas yang telah disewakan. Penyewaan biasanya terjadi setelah perusahaan persewaan membeli peti kemas baru. Tren terbaru adalah perpindahan dari gudang ke sewa jangka panjang. Fitur lain dalam jenis EWA ini adalah integrasi peti kemas yang akan dipindahkan dalam armada pengangkut peti kemas, memungkinkan untuk penggunaan peti kemas secara lebih efisien. Selain itu, mereka memiliki risiko bisnis yang lebih rendah dan pendapatan sewa yang lebih rendah daripada sewa biasa. Fitur penting lainnya adalah bahwa charter jangka panjang memungkinkan perusahaan pelayaran untuk bertukar peti kemas secara langsung dengan perusahaan pelayaran lain, sehingga menawarkan fleksibilitas dalam pemindahan peti kemas. Dalam hal ini, perusahaan leasing membebaskan biaya yang ditentukan dalam kontrak. Tren saat ini memprediksi transisi dari sewa normal ke sewa jangka panjang.

c) Perjanjian sewa jangka pendek

Sewa jangka pendek juga disebut sewa pasar spot dan harganya dipengaruhi oleh kondisi pasar yang berlaku. Kontrak ini biasanya digunakan ketika permintaan sementara meningkat. Karena risikonya yang tinggi, tuan tanah umumnya tidak menyimpan sebagian besar kontainernya dengan jenis kontrak ini. Dalam hal ini, perusahaan pelayaran juga bertanggung jawab atas penanganan dan pengangkutan peti kemas. Kontrak jangka pendek bisa lebih mahal, tetapi memberi perusahaan pelayaran lebih banyak fleksibilitas dan bisa menjadi pilihan yang baik ketika permintaan berfluktuasi secara liar. Penelitian mengungkapkan bahwa perusahaan persewaan menyewa kontainer mereka secara tahunan atau jangka panjang karena pengalaman manajemen dan ahli di bidangnya. Dalam kontrak ini, pihak yang mencarterkan diwajibkan untuk menyerahkan peti kemas dalam jumlah tertentu, sedangkan perusahaan pelayaran menyewa beberapa peti kemas selama masa kontrak. Jika perusahaan pelayaran akhirnya memesan lebih sedikit kontainer, ada ancaman denda. Sebaliknya, jika tangki tersedia, harganya akan lebih mahal.

Terkadang perusahaan pencarter, mengetahui rute perusahaan pelayaran, dapat menawarkan harga khusus untuk pengambilan dan/atau penggunaan peti kemas dari dan ke lokasi tertentu. Para ahli mengusulkan sebuah kontrak di mana perusahaan pengapalan menentukan perkiraan kebutuhan peti kemas pertama per bulan dan kemudian membuat pesanan terakhirnya. Perintah perubahan terakhir ini diselesaikan dengan membayar premi opsi. Selain permintaan peti kemas yang fluktuatif, perusahaan pelayaran juga harus memperbaharui armada peti kemasnya ketika masa peti kemas habis. Jika proses pembaharuan direncanakan sebelumnya, persyaratan kontrak yang lebih menguntungkan dapat dinegosiasikan antara perusahaan pelayaran dan perusahaan pencarter. Para ahli mengutip CSAV (Chile Cargo Company) sebagai contoh perusahaan pelayaran yang menggunakan kontrak opsi sebagai bagian dari strategi pemanfaatan peti kemasnya.

PENUTUP

Pandemic covid-19 telah memberikan dampak penurunan ekonomi berbagai negara, khususnya Indonesia. Dampak yang diberikan juga berbepengaruh pada rantai pasok. Sehingga Indonesia perlu adanya pembentukan otorita nasional yang mengintegrasikan kebutuhan pelabuhan dalam negeri dengan perusahaan pelayaran internasional di terminal dalam negeri serta pengendalian aset pelabuhan domestik pada masa pandemi yang bersifat permanen walaupun tidak ada pandemi, serta erjasama antara perusahaan pelayaran dalam negeri dengan perusahaan leasing kontainer internasional di masa pandemic.

DAFTAR PUSTAKA

- Abidin, M.Z. (2021) 'Pemulihan Ekonomi Nasional Pada Masa Pandemi Covid-19: Analisis Produktivitas Tenaga Kerja Sektor Pertanian', *Indonesian Treasury Review: Jurnal Perbendaharaan, Keuangan Negara dan Kebijakan Publik*, 6(2), pp. 117–138. Available at: <https://doi.org/10.33105/itrev.v6i2.292>.
- Adhi, K. (2020) *Study Ekonomi Maritim, Bab I*. Available at: https://www.academia.edu/45610150/STUDY_EKONOMI_MARITIM.
- Adhila Amalia, T., Aria Adibrata, J. and Ratna Setiawan, R. (2022) 'Strategi Ketahanan Pangan Dimasa Pandemi Covid-19: Penguatan Potensi Desa Melalui Sustainable Farming di Indonesia', *Jurnal Sosial Ekonomi Pertanian*, 18(2), pp. 129–140. Available at: <https://journal.unhas.ac.id/index.php/jsep>.
- Almadina, N. and Badriyah, S.M. (2023) 'Dampak Pengurangan Aktivitas Pelabuhan Peti Kemas Semarang Dengan Pelabuhan Ning-Bo China Terhadap Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Ekspor-Impor', *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia*, 5(1), pp. 103–119. Available at: <https://doi.org/10.14710/jphi.v5i1.103-119>.
- Andi, D. (2021) *Kelangkaan kontainer bisa menahan laju linerja sektor manufaktur*. Available at: <https://industri.kontan.co.id/news/kelangkaan-kontainer-bisa-menahan-laju-linerja-sektor-manufaktur>.
- Andriyani, L. et al. (2021) 'Dampak Sosial Ekonomi Kebijakan Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM) di Indonesia', *Seminar Nasional Penelitian LPPM UMJ*, p. 2.
- Arianto, D. (2017) 'Jurnal Penelitian Transportasi Laut', *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*, 21, pp. 71–82. Available at: <https://pdfs.semanticscholar.org/47af/a2544aa7bd6b1ff4427c1b4d523cd9137698.pdf>.
- Cahyono, D. et al. (2023) 'Pengaruh Penerapan Sistem Manajemen Erp Dalam Meningkatkan Kinerja Manajemen Scm Pada Pt . Buru Jaya Remitansi Money Changer', 8(2), pp. 170–175.
- Dharma, S. (2021) 'Membangun Kesadaran Global Warga Negara: Studi Kebijakan Publik Di Era Pandemi Covid 19', *Perspektif*, 10(1), pp. 248–254. Available at:

<https://doi.org/10.31289/perspektif.v10i1.4671>.

Dimas, A. (2021) *Kelangkaan kontainer bisa menahan laju linerja sektor manufaktur*, *Kontan.co.id*. Available at: <https://industri.kontan.co.id/news/kelangkaan-kontainer-bisa-menahan-laju-linerja-sektor-manufaktur>.

Evi, M., Ramdhani, R.F. and Ardianto, R. (2022) 'Membangun Ekonomi & Bisnis Pasca Pandemi Covid-19 Untuk Mensejahterakan Warga Negara Indonesia', *Jurnal Ekonomika Dan Bisnis (JEBS)*, 2(1), pp. 113–121. Available at: <https://doi.org/10.47233/jebbs.v2i1.69>.

Fena Ulfa Aulia, I.H.P. (2021) 'Jurnal penelitian ilmu sosial dan keagamaan islam', 18(1), pp. 149–151.

Gómez-Padilla, A. *et al.* (2021) 'An option contract model for leasing containers in the shipping industry', *Maritime Economics and Logistics*, 23(2), pp. 328–347. Available at: <https://doi.org/10.1057/s41278-020-00167-2>.

Gunawan, I. and Sulistyoningrum, R.T. (no date) 'MENGKALI NILAI-NILAI KEUNGGULAN LOKAL Kesenian REOG PONOROGO GUNA MENGEMBANGKAN MATERI KERAGAMAN Suku Bangsa dan Budaya pada Mata Pelajaran IPS Kelas IV Sekolah Dasar * Imam Gunawan adalah Dosen Program Studi PGSD FIP IKIP PGRI Madiun ** Rina Tri Sulistyo', pp. 50–87.

Kumala, M.T. *et al.* (2021) 'Penguatan Kerja Sama Internasional Dalam Mengurangi Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Sektor Perikanan Di Indonesia', *Masalah-Masalah Hukum*, 50(2), pp. 119–130. Available at: <https://doi.org/10.14710/mmh.50.2.2021.119-130>.

Lilis, S. (2020) 'Rantai Pasok dan Nilai Tambah Susu Sapi Perah', *J. Efficient: Indonesian Journal of Development Economics*, 3(2), pp. 780–798. Available at: <https://journal.unnes.ac.id/sju/index.php/efficient/article/view/39299>.

Lillyana Mulya (2013) 'Postur maritim Indonesia: pengukuran melalui teori Mahan', *Lembaran Sejarah*, 10(2).

Listiyanto, E. (2008) 'Kenaikan Harga Minyak Dunia: Penyebab dan Dampaknya terhadap Subsidi Energi di Indonesia', *Bisnis dan Ekonomi Politik*, 9(3), pp. 9–28. Available at: <https://media.neliti.com/media/publications/45058-ID-subsidi-dalam-perekonomian-indonesia.pdf>.

Los, U.M.D.E.C.D.E. (no date) 'No 主観的健康感を中心とした在宅高齢者における健康関連指標に関する共分散構造分析Title', (3).

Mardiyah, R.A. and Nurwati, N.R. (2020) 'DAMPAK PANDEMI COVID-19 TERHADAP PENINGKATAN ANGKA PENGANGGURAN DI INDONESIA Want more papers like this?', *Jurnal Global Health Science groupoup* [Preprint].

Marlinah, I. (2021) *Respon India Terhadap Kerja Sama Bilateral China-Pakistan Economic Corridor (Cpec) Periode 2015-2019*.

Melfianora (2019) 'Penulisan Karya Tulis Ilmiah dengan Studi Literatur', *Open Science Framework*, pp. 1–3.

Notteboom, T.E. *et al.* (2017) 'The relationship between port choice and terminal involvement of alliance members in container shipping', *Journal of Transport Geography*, 64(July), pp. 158–173. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.09.002>.

Nugroho, P.M.P. *et al.* (2022) 'Analisis Strategi Arktik Indonesia Berbasis SDGs Ke-13: Isu Penggunaan Jalur Perdagangan Maritim Kawasan Arktik', *Jurnal Hubungan Internasional*, 15(2), pp. 253–273. Available at: <https://doi.org/10.20473/jhi.v15i2.38987>.

Quaralia, P.S. (2022) 'Kerjasama Regional dalam Rantai Pasokan Pertanian untuk Mencapai Ketahanan Pangan Berkelanjutan: Studi kasus ASEAN', *Padjadjaran Journal of International*

Relations, 4(1), p. 56. Available at: <https://doi.org/10.24198/padjir.v4i1.37614>.

Sagala, F. (2021) 'Peran Organisasi Maritim Internasional (International Maritime Organization) Melalui Konvensi Di Bidang Kemaritiman Dalam Lalulintas Perdagangan Internasional Di Wilayah Perairan Indonesia', *Jurnal Hukum dan Bisnis (Selisik)*, 7(2), pp. 2–16. Available at: <http://journal.univpancasila.ac.id/index.php/selisik/article/download/3066/1627>.

Sari, S.M. (2019) *Aktivitas Bongkar Muat Diprediksi Tumbuh 20%*, *EKONOMI BISNID*. Available at: <https://ekonomi.bisnis.com/read/20190122/98/880969/aktivitas-bongkar-muat-diprediksi-tumbuh-20>.

Sholahuddin, M. (2021) *Jumlah Kunjungan Kapal di Terminal Teluk Lamong Naik 20,97 Persen*, *JawaPos*. Available at: <https://www.jawapos.com/surabaya-raya/01350234/jumlah-kunjungan-kapal-di-terminal-teluk-lamong-naik-2097-persen>.

Sutini, S. (2021) 'Kendala Yang Di Hadapi Dalam Pandemi Covid-19 Pada Pengiriman Bahan Pokok (Supply Chain) Dari Pulau Jawa Ke Wilayah Indonesia Bagian Timur', *Jurnal Sains Dan Teknologi Maritim*, 22(1), p. 93. Available at: <https://doi.org/10.33556/jstm.v22i1.294>.

unesap (2020) 'COVID-19 and Its Impact on Railway sector in Asia and the Pacific', https://www.unescap.org/sites/default/d8files/knowledge-products/5NOV_Railway_Green_SCREEN.pdf, (October), pp. 1–41. Available at: <https://www.unescap.org/resources/covid-19-and-its-impact-railway-sector-asia-and-pacific#>.

Xx, S. and Aqwa, F. (2022) 'Analisis Kelangkaan Petikemas Akibat Pandemi COVID19', pp. 13–14.