

TILIK DATA

“Kelangkaan
Kontainer”

Indah Lestari

Reyhan Noor

16 Desember 2021

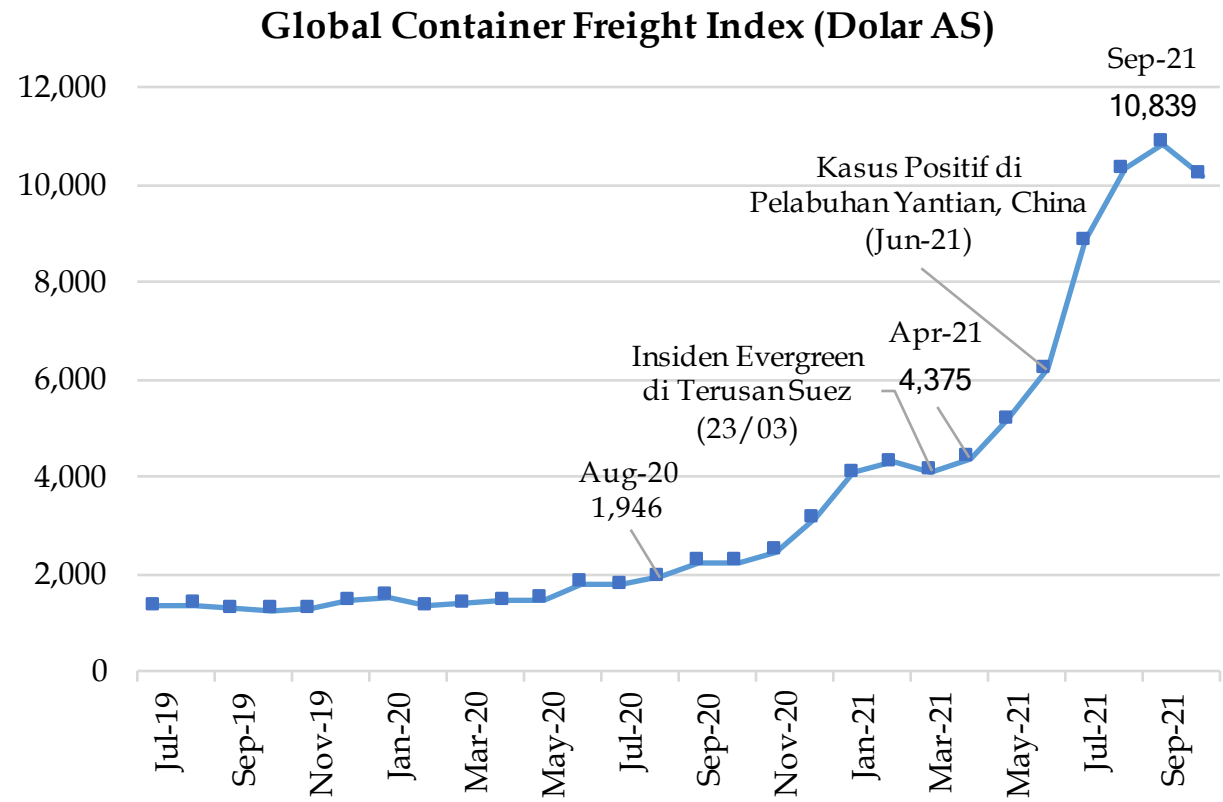
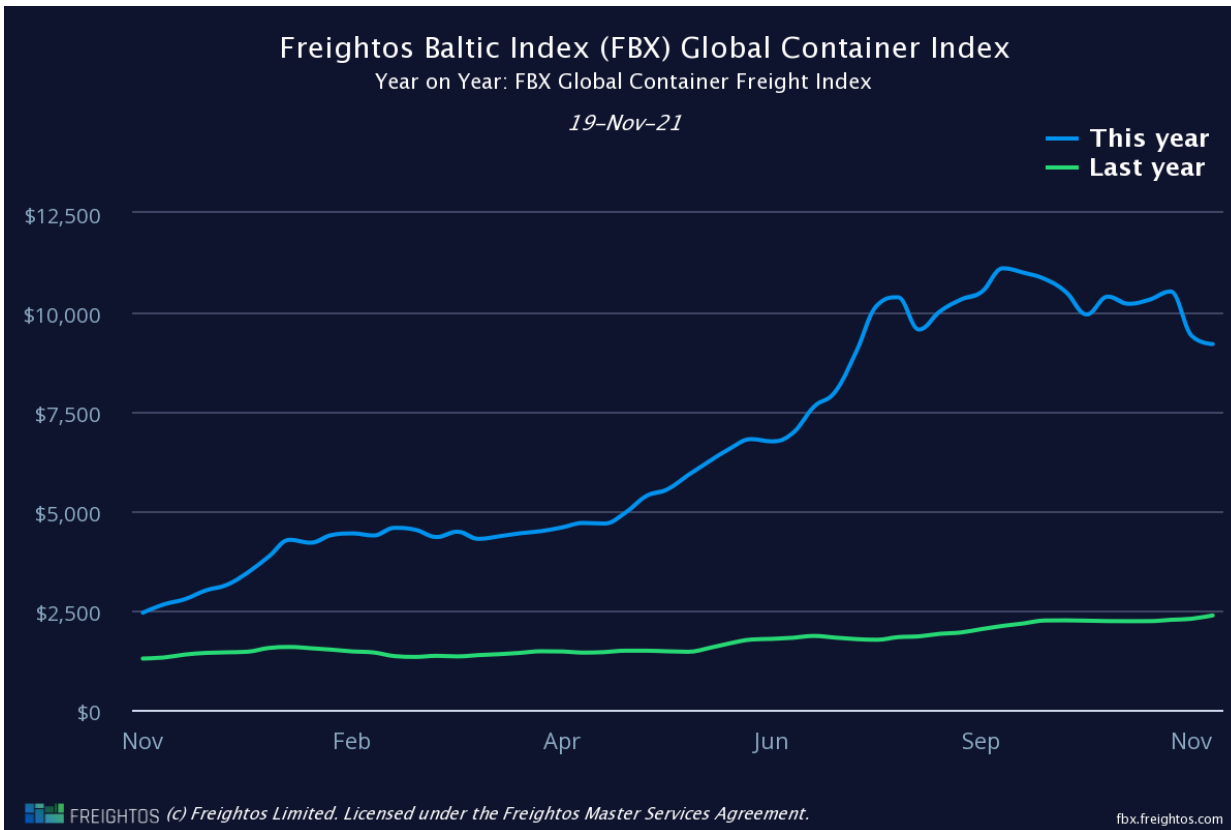
Ringkasan Eksekutif

- Ketidakpastian dalam pemulihan ekonomi masih akan menyebabkan disrupsi dalam pengangkutan kontainer. Kenaikan biaya angkut juga diperkirakan terus terjadi hingga akhir 2022.
- Permintaan akan terus meningkat menjelang liburan akhir tahun, di mana bulan Oktober menjadi *peak season* bagi pengiriman kontainer.
- Kenaikan biaya angkut membawa dampak lebih berat bagi eksportir Usaha Mikro, Kecil dan Menengah (UMKM), terutama berupa likuiditas, pengaturan arus kas keuangan dan pembayaran pinjaman sebagai akibat waktu pengiriman yang lebih lambat.
- Muncul fenomena menyerupai *reshoring* untuk mempersingkat waktu pengiriman.
- Alternatif pengiriman melalui udara turut meningkatkan harga. Akibatnya, terjadi peningkatan harga karena kekurangan persediaan barang, sehingga menimbulkan inflasi.

Kerangka Analisis Studi Kelangkaan Kontainer



Indeks Kenaikan Biaya Angkut Kontainer menunjukkan tren peningkatan harga kontainer dunia dimulai sejak April 2021 dan menyentuh angka AS\$ 10.323 atau meningkat sekitar 430% secara tahunan pada Agustus 2021.

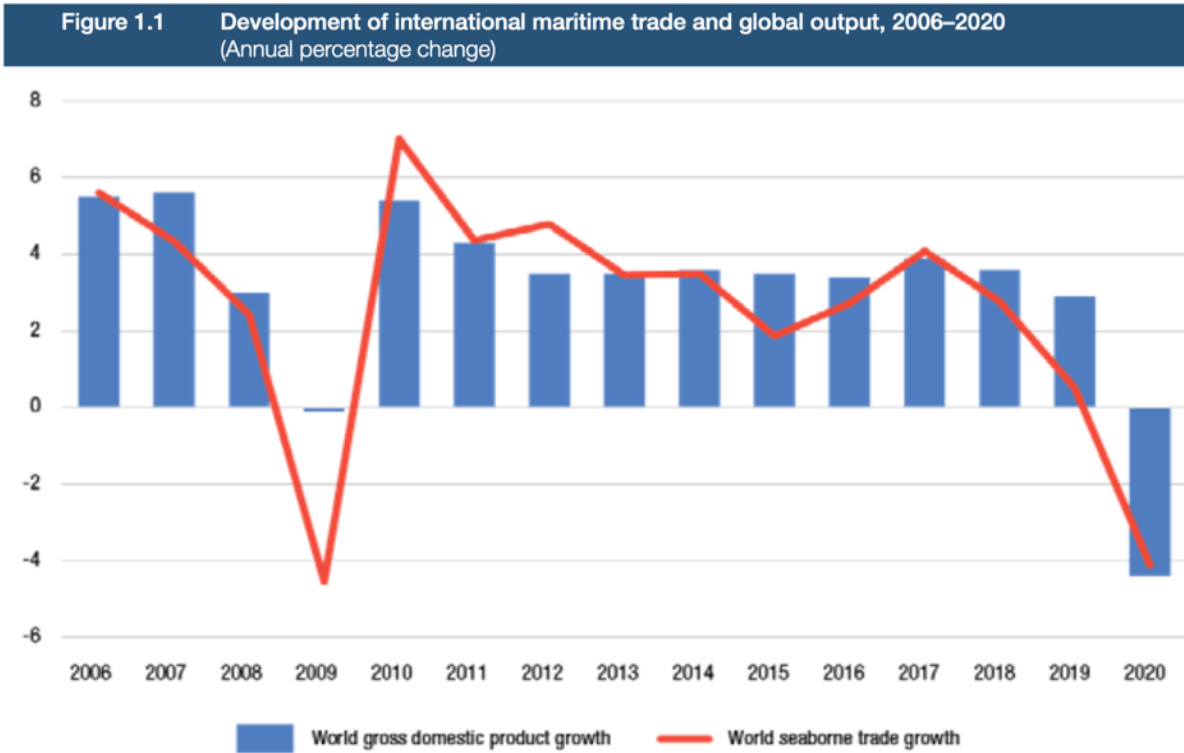


Sumber: Statista

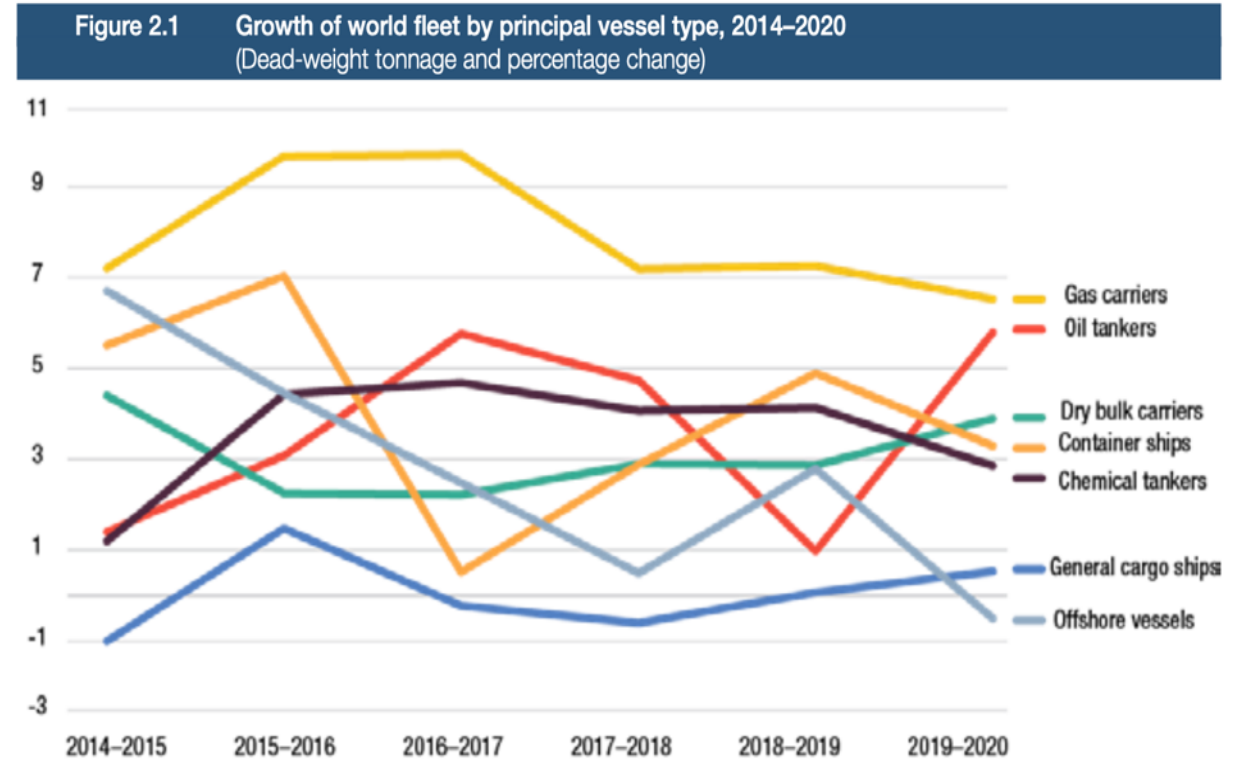
Terdapat tiga masalah utama dari sisi penawaran, yakni: (1) masalah distribusi kontainer di Tiongkok akibat temuan kasus positif COVID-19 di Pelabuhan Ningbo-Zhoushan dan Yantian (*lockdown*); (2) penutupan sementara beberapa pabrik di Vietnam (*unused container*); dan (3) kecelakaan di Terusan Suez mengganggu frekuensi lalu lintas kapal.

Dari sisi permintaan, terdapat dua masalah utama, yaitu: (1) peningkatan yang didorong oleh stimulus pemerintah terutama di Amerika Serikat, dan (2) kekurangan inventori barang pada awal pandemi COVID-19 yang membuat lonjakan permintaan seiring dengan tren pemulihan.

Pertumbuhan perdagangan dunia cenderung tidak sesuai dengan pertumbuhan pelayaran kapal pengangkut kontainer.



Sumber: UNCTAD, 2021

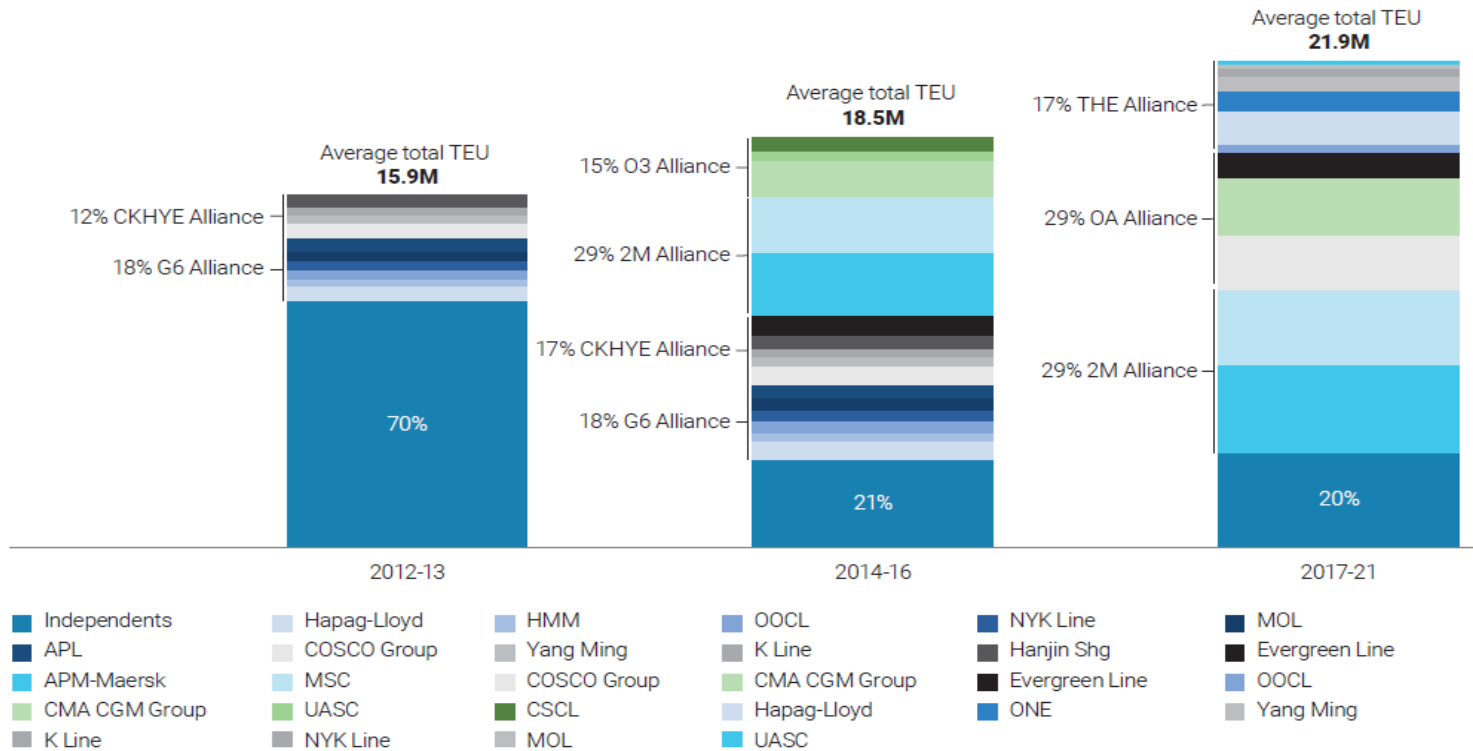


Sumber: UNCTAD, 2021

Data menunjukkan pertumbuhan perdagangan dunia lebih besar dibandingkan dengan produksi kontainer sejak lama. Sehingga, persoalan mengenai kontainer merupakan hal yang bersifat struktural dan telah hadir sejak lama. Selanjutnya muncul ke permukaan dipicu oleh ketidakpastian selama pandemi COVID-19.

Struktur pasar global untuk pelayaran bersifat oligopolistik. Tiga aliansi pemain utamanya menguasai hampir 80% pasar pelayaran dunia, termasuk di Indonesia.

Market Share Berdasarkan Aliansi



Aliansi Global Industri Pelayaran

Aliansi	Perusahaan	Market Share (%)
2M	Maersk Line (Denmark)	19
	MSC (Switzerland)	15
Ocean Alliance	Cosco-OOCL (Cina)	12
	CMA CGM (Perancis)	12
	Evergreen (Taiwan)	5
The Alliance	Hapag-Lloyd (Jerman)	7
	ONE (Jepang)	7
	Yang Ming (Taiwan)	3

Belajar dari peristiwa krisis ekonomi global tahun 2008, industri pelayaran kemudian membentuk aliansi global. Pada intinya, praktik tersebut ditempuh dengan melakukan *sharing space* kapal antar perusahaan anggota. Tidak hanya itu, aliansi tertentu membentuk sistem dana darurat yang dapat dimanfaatkan oleh anggotanya saat diperlukan.

Sumber: AlixPartners 2021 dan OECD/International Transport Forum 2018

Perusahaan Pelayaran Lokal dan Global di Indonesia

No.	Nama Perusahaan	Asal Negara
1.	Maersk Line	Denmark
2.	COSCO Shipping	Cina
3.	Mediterranean Shipping Company	Switzerland
4.	CMA CGM	Perancis
5.	Hapag-Lloyd	Jerman
6.	OceanNetwork Express (ONE)	Jepang
7.	Evergreen Marine Corp.	Taiwan
8.	Yang Ming	Taiwan
9.	Hyundai Merchant Marine (HMM)	Korea Selatan
10.	Pacific International Lines	Singapura
11.	Regional Container Lines (RCL)	Thailand
12.	K Line	Jepang
13.	NYK	Jepang

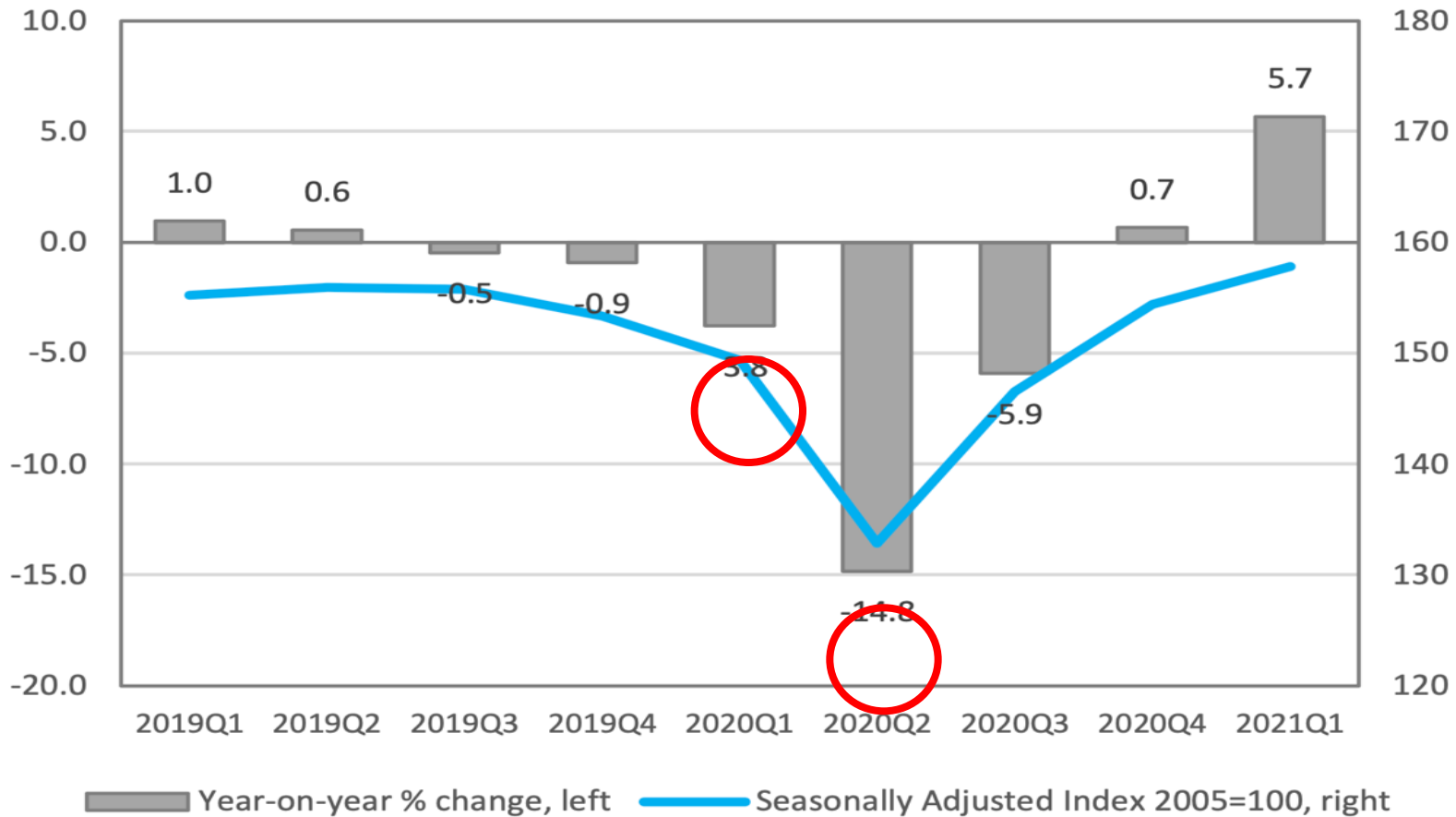
No.	Nama Perusahaan	Rute
1.	PT Samudera Indonesia (Samudera Shipping Line)	Domestik dan Internasional
2.	Meratus Line Surabaya	Domestik
3.	PT Pelayaran Tempuran Emas Tbk (PT Temas Tbk)	Domestik - Singapura
4.	PT Salam Pacific Indonesia Line (SPIL)	Domestik - Internasional *Terbentuknya PT SPIL Toll Indonesia, sebuah kerja sama antara SPIL dan Toll Group (Anggota dari Japan Post)
5.	Tanto Intim Line	Domestik

Sumber: UNCTAD 2021 dan Jurnal Penelitian Transportasi Laut Vol. 22 (2020)

Terdapat kecenderungan bahwa perusahaan pelayaran lokal hanya menyediakan jasa angkutan antar pulau di dalam negeri, sementara kegiatan pelayaran ke luar negeri masih bergantung kepada perusahaan pelayaran global. Perusahaan tersebut hadir di hampir seluruh pulau di Indonesia, baik melalui pembentukan anak perusahaan ataupun keagenan dengan perusahaan lokal.

Ships follow trade. Penurunan volume perdagangan sejak kuartal ketiga tahun 2019 berdampak pada pengurangan pelayaran dunia. Tren ini menciptakan kekacauan atau kelangkaan di dalam mekanisme permintaan dan pasokan kontainer.

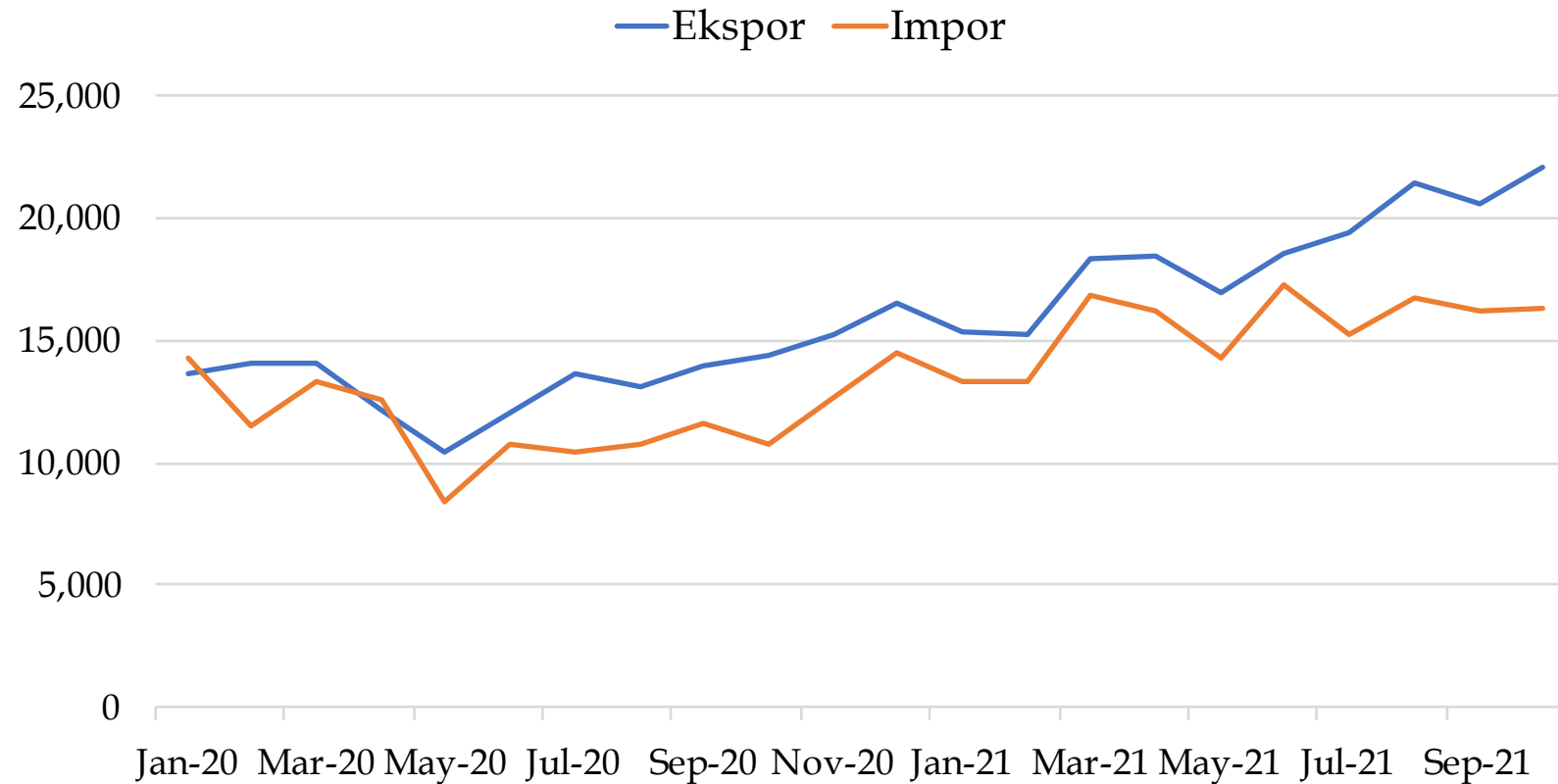
World merchandise trade volume



Sumber: WTO

Tantangan ke depan adalah “surplus neraca perdagangan” akibat laju peningkatan ekspor yang melebihi angka impor, terutama ke negara mitra dagang utama Indonesia.

Pergerakan Ekspor Impor Indonesia

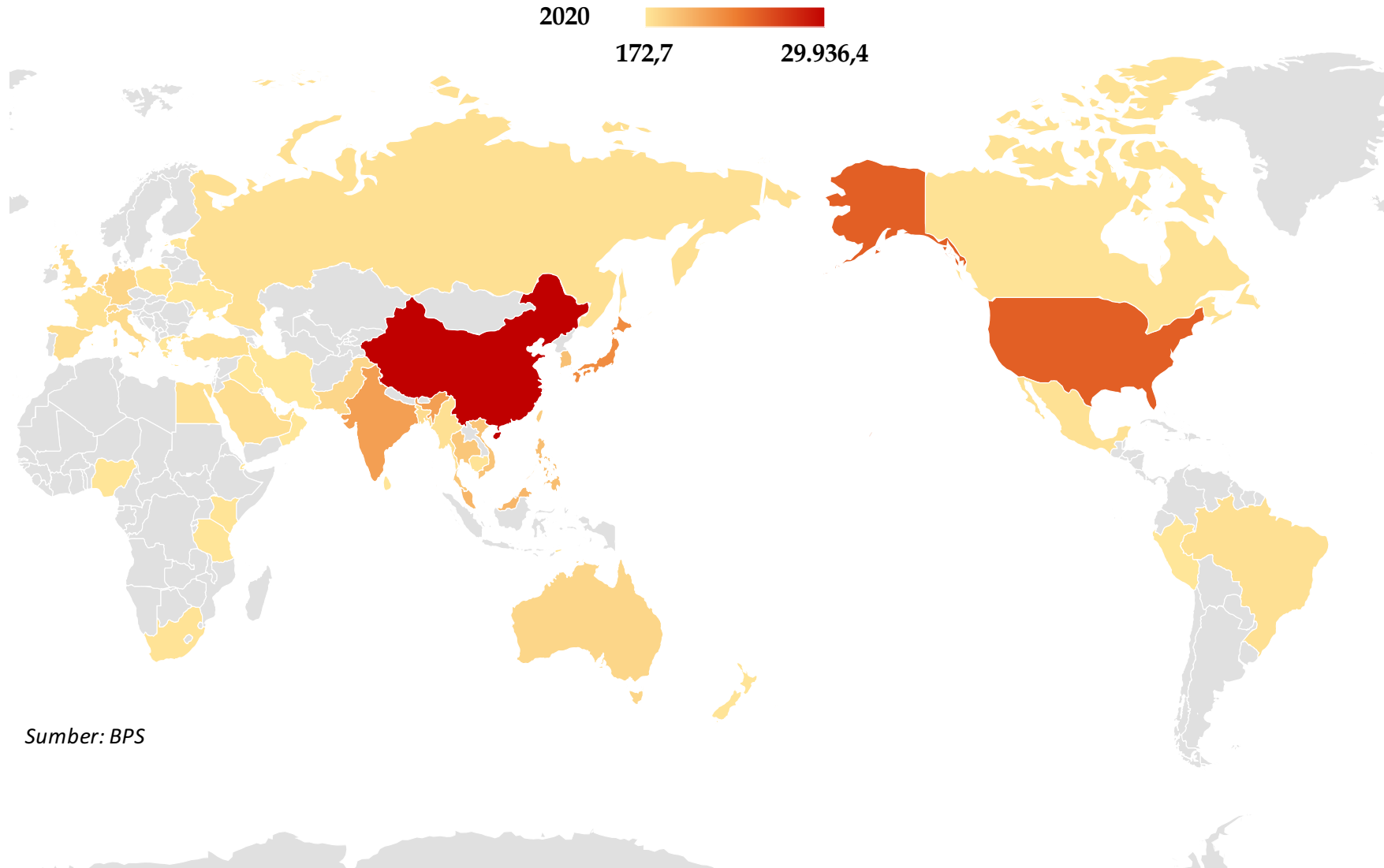


Sumber: BPS

Di satu sisi, surplus neraca perdagangan perlu menjadi perhatian. Peningkatan kebutuhan atas kontainer berarti aliran kontainer keluar Indonesia lebih tinggi. Tanpa manajemen yang tepat, tren ini dapat menggiring ke situasi kelangkaan kontainer yang lebih dalam dan memicu peningkatan harga kontainer di dalam negeri.

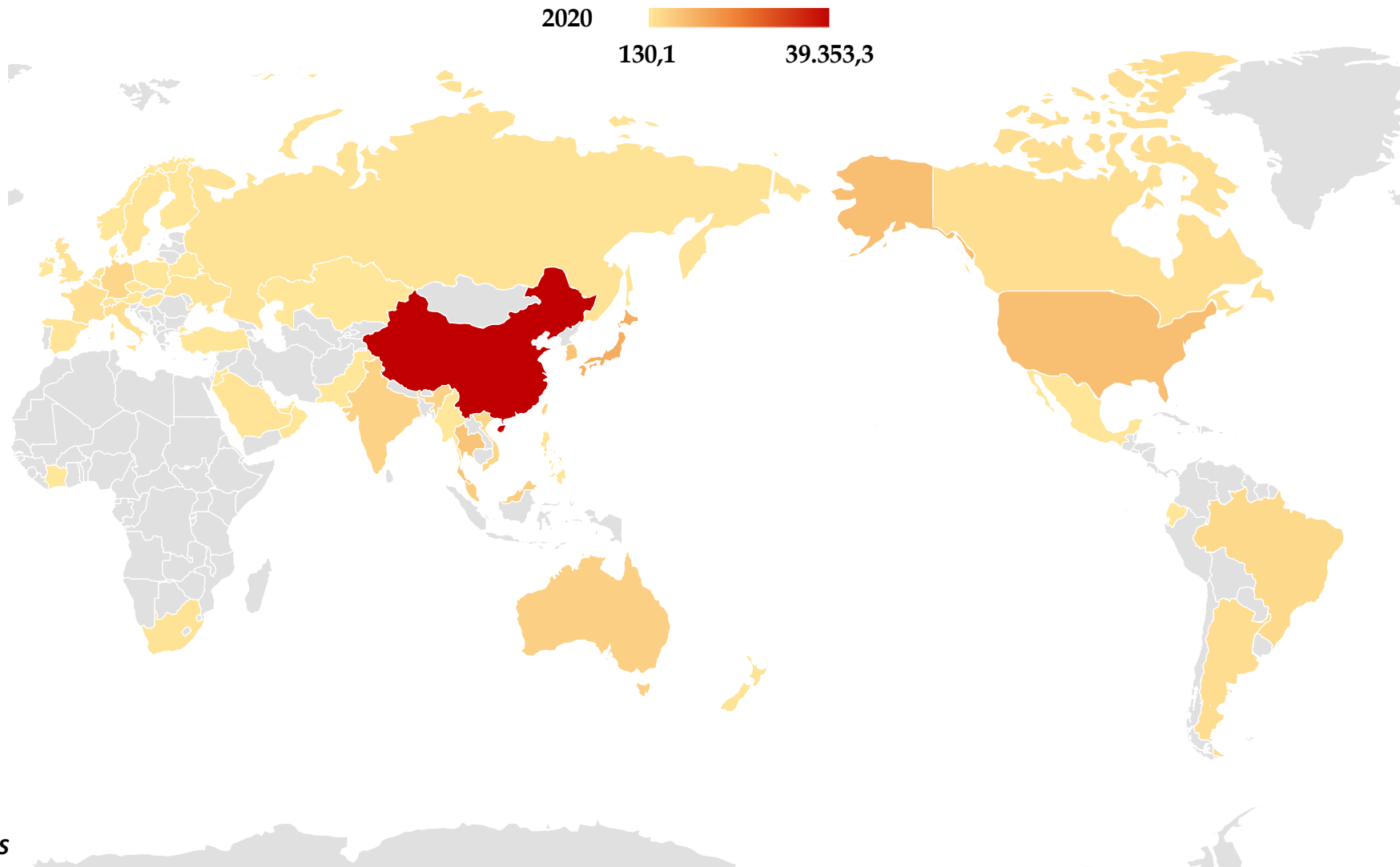
Ships follow trade. Terkait ekspor non migas, negara-negara mitra utama Indonesia adalah Tiongkok, Amerika Serikat dan India.

50 Negara Teratas Tujuan Ekspor Non Migas Indonesia, 2020 (dalam juta Dolar AS)



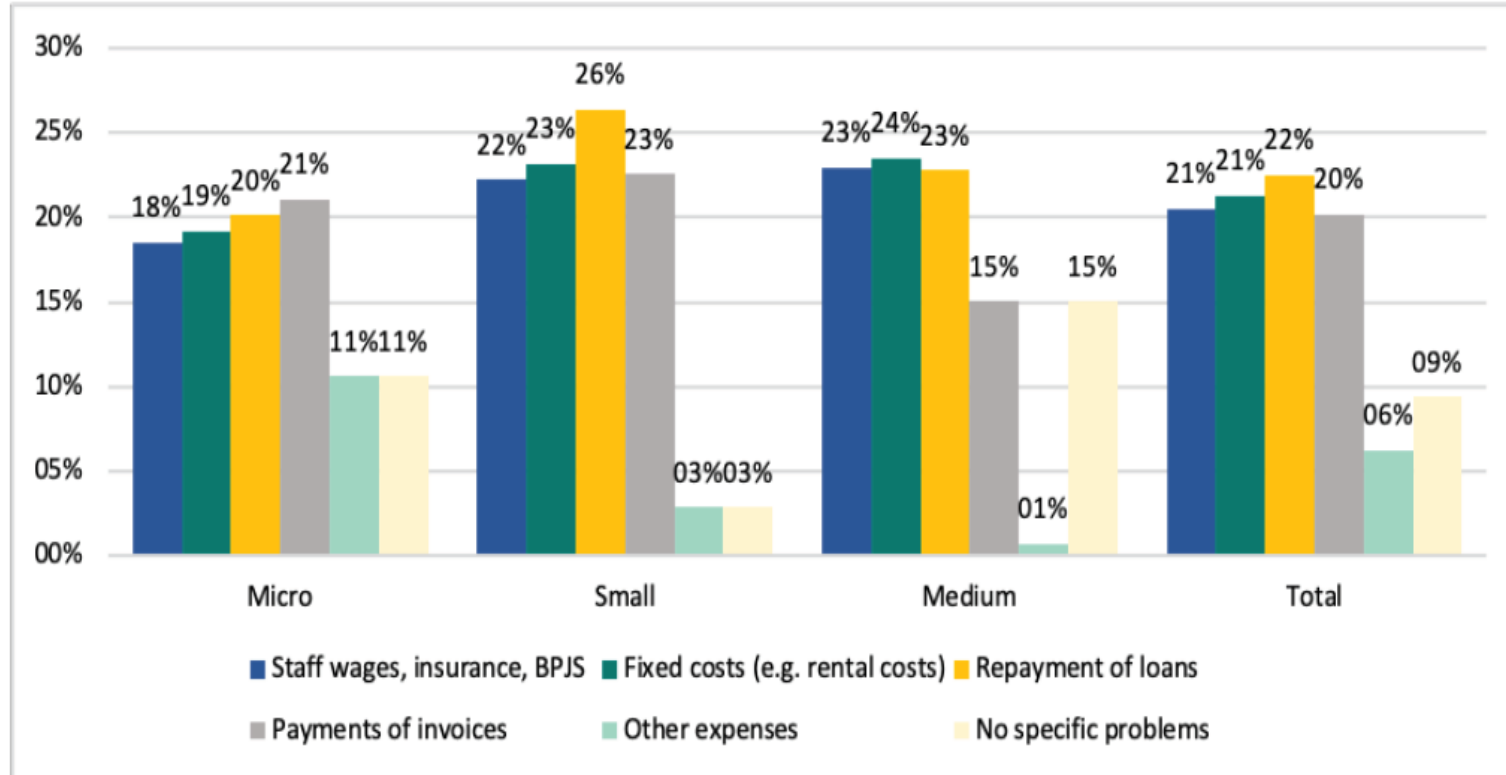
Ships follow trade. Untuk impor non migas, Tiongkok merupakan mitra utama Indonesia.

50 Negara Teratas Asal Impor Non Migas Indonesia, 2020 (dalam juta Dolar AS)

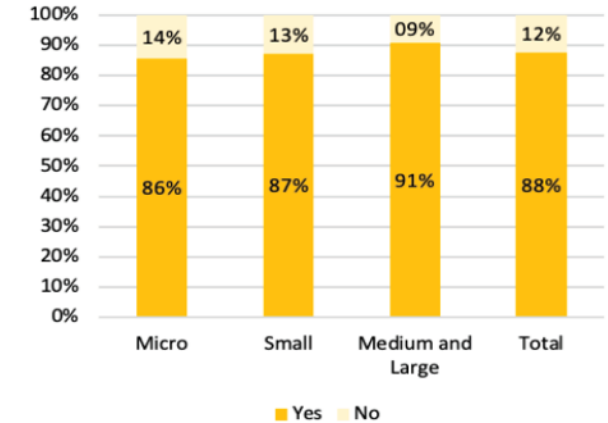


Pada tahun 2020, 64 juta usaha mikro, kecil dan menengah berkontribusi terhadap 60% Produk Domestik Bruto. Namun, kontribusi UMKM terhadap ekspor masih tergolong rendah (14,37%). Kelangkaan kontainer untuk ekspor dan peningkatan harganya akan semakin menambah kesulitan para pengusaha di tengah melemahnya permintaan dan aktivitas bisnis akibat dampak pandemi.

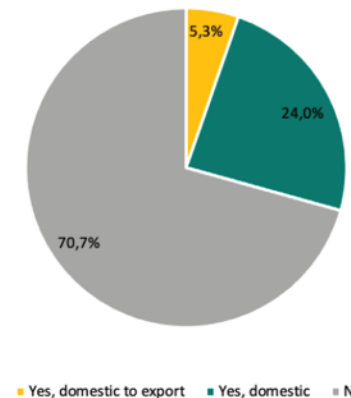
Most Important Financial Problems for Business Face because of COVID-19



Business That Experienced Decreased Demand during Pandemic



Change in Market Orientation (Medium and Large Businesses)



Catatan: Studi dilakukan di 15 provinsi di Indonesia, dengan distribusi 60% berada di Jawa dan 40% di luar pulau. Jumlah responden sebanyak 1.180 UMKM.

Sumber: Report Impact of COVID-19 Pandemic on MSMEs in Indonesia 2020 oleh LPEM FEB UI - UNDP

Mitigasi dan Rekomendasi

Jangka Pendek

- Membuat gugus tugas khusus di Komite Pemulihan Ekonomi Nasional (PEN) untuk memantau perkembangan kelangkaan kontainer.
- Mewaspadaai peningkatan ekspor yang tinggi dan mungkin bisa bertahan lama jika tren disrupsi ini berlangsung cukup panjang.
- Membuat data pelayaran antara Indonesia dengan negara mitra dagang utamanya.
- Memanggil operator dan agen *shipping line* di Indonesia yang terlibat di dalam pengiriman ekspor-impor.
- Mengambil inisiatif diplomasi bilateral dengan negara-negara mitra dagang utama untuk mengatasi kelangkaan kontainer.
- Menciptakan kerja sama antara eksportir besar dan UMKM untuk mengatasi lonjakan biaya angkut.
- Menciptakan skema atau insentif khusus bagi UMKM yang melakukan ekspor dengan tujuan untuk meringankan beban likuiditas dan arus kas keuangannya.

Jangka Menengah/Panjang

- Menambah jumlah armada kapal pengangkut kontainer seiring dengan peningkatan ekspor Indonesia.

