

Research Article

Dampak Pengurangan Aktivitas Pelabuhan Peti Kemas Semarang Dengan Pelabuhan Ning-Bo China Terhadap Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Ekspor-Impor

Nisa Almadina^{1*}, Siti Malikhatun Badriyah²

¹Program Magister Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro

²Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro

*nisaalma1903@gmail.com

ABSTRACT

The policy to reduce port activities due to the COVID-19 pandemic has had an impact on the implementation of export-import goods transport agreements in Indonesia. The impact caused by the imposition of a stacking fee is a problem for the carrier. This study aims to analyze the impact of reducing port activity on the implementation of export-import transport agreements in Indonesia. Departing from these problems this research was conducted using normative juridical research methods. The results of the study show that the enactment of the Director General of Sea Transportation's Circular Letter of 2020 concerning Restrictions on Passengers on Ships, Logistics Transportation and Port Services During the Emergency Period of Corona Virus Disease 2019 (COVID-19) Disaster Mitigation has an effect on the implementation of transportation restriction policies on the rate of delivery of imported goods in Indonesia which resulted in the accumulation of goods at the port and forced the company to be fined according to the number of days it took for the accumulation. Based on the Presidential Decree that COVID-19 is categorized as a force majeure, it can free the debtor from the obligation to pay fines, compensation. In Tiongkok there is no regulation regarding COVID-19 as a force majeure. Differences in regulations have implications for fines for Indonesian exporters to Tiongkok because delays due to restrictions on the delivery of export-import goods cannot be categorized as force majeure.

Keywords: Policy; Restrictions on Port Activities; Shipping of Imported Goods.

ABSTRAK

Kebijakan pengurangan aktivitas pelabuhan akibat *pandemic* COVID-19 telah berdampak terhadap pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang ekspor-impor di Indonesia. Dampak yang ditimbulkan dengan dikenakannya biaya penumpukan hal ini menjadi permasalahan bagi pengangkut. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak pengurangan aktivitas pelabuhan terhadap pelaksanaan perjanjian pengangkutan ekspor-impor di Indonesia. Penelitian ini menggunakan metode penelitian yuridis normatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dengan berlakunya Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Laut tahun 2020 tentang Pembatasan Penumpang di Kapal, Angkutan Logistik dan Pelayanan Pelabuhan Selama Masa Darurat Penanggulangan Bencana Corona Virus Disease 2019 (COVID-19) berpengaruh terhadap pemberlakuan kebijakan pembatasan transportasi terhadap laju pengiriman barang impor di Indonesia yang mengakibatkan penumpukan barang di Pelabuhan dan membuat perusahaan akan dikenai denda sesuai berapa hari waktu penumpukan. Berdasarkan Keppres bahwa COVID-19 dikategorikan sebagai *force majeure*, dapat membebaskan debitur dari kewajiban membayar denda, ganti rugi Di negara Tiongkok belum ada pengaturan mengenai COVID-19 sebagai *force majeure*. Perbedaan pengaturan berimplikasi dikenakan denda bagi eksportir

Indonesia ke Tiongkok karena keterlambatan akibat adanya pembatasan pengiriman barang ekspor-impor tidak dapat dikategorikan sebagai *force majeure*.

Kata Kunci: Kebijakan; Pembatasan Aktivitas Pelabuhan; Pengiriman Barang Impor.

A. PENDAHULUAN

Coronavirus Disease - 2019 (COVID-19) merupakan virus penyakit menular yang mewabah ke seluruh dunia yang menular melalui saluran pernapasan manusia (Singhal, 2020). COVID-19 telah melahirkan guncangan perekonomian, Badan Pusat Statistik (BPS) melaporkan bahwa pertumbuhan ekonomi Indonesia pada kuartal I 2020 hanya tumbuh sebesar 2,97 persen, turun jauh dari pertumbuhan sebesar 5,02 persen pada periode yang sama 2019 lalu, pada Bulan Agustus disebutkan bahwa pertumbuhan ekonomi Indonesia pada kuartal II 2020 minus 5,32 persen (Rizal, 2020). Pada triwulan III-2020 terhadap triwulan III-2019 pertumbuhan ekonomi Indonesia mengalami kontraksi pertumbuhan sebesar 3,49 persen (y-on-y). Dengan begitu, dapat dikatakan bahwa Perekonomian Indonesia turun dalam dua kuatal berturut-turut atau masuk kedalam zona resesi (Hidayat, 2020a). Hal ini berdampak pada dunia bisnis baik pada individual, industri rumah tangga, perusahaan dari yang mikro; kecil; menengah; hingga besar, malahan juga perekonomian Negara berskala jangkauan dari yang kedaerahan, regional, bahkan mendunia. Efek pada perekonomian diprediksi dapat mengakibatkan terpuruknya perniagaan sebuah negara. Hal ini mengakibatkan jutaan manusia

terperangkap dalam kemiskinan (Fahri, Jalil, & Kasnelly, 2019).

Jutaan orang akan miskin akibat terhentinya beberapa kegiatan produksi karena kurangnya permintaan yang dapat mendorong kegiatan produksi. Sebagaimana yang terjadi di Tiongkok tepatnya di Shanghai salah satunya pada Pelabuhan Ning-Bo yang merupakan pelabuhan terbesar No.3 di dunia. Penutupan pada Pelabuhan Ning-Bo mengakibatkan adanya penundaan dalam pelayaran. Menurut Hapag-Lloyd AG terminal yang ditutup menyumbang sekitar 25% muatan dari kargo container melalui Pelabuhan Ning-Bo (Lestari, 2021), adanya kebijakan pengurangan aktivitas pelabuhan yang nantinya akan menghambat kegiatan ekspor-impor barang dunia termasuk dari ke Indonesia (Sorongan, 2022). COVID-19 juga mempengaruhi aktivitas di Pelabuhan, salah satunya pada Pelabuhan Peti Kemas Semarang yang mengalami penurunan aktivitas sebesar 8,3% pada bulan Juni 2020 (Zuraya, 2020). Pengurangan aktivitas pelabuhan mengakibatkan keterlambatan kegiatan ekspor-impor berdampak pula pada kelangsungan kontrak-kontrak atau perjanjian diantara dua belah pihak yang bekerja sama yang mengakibatkan tidak terlaksananya kewajiban kontraktual atau bisa dipandang

sebagai “ingkar janji” yang menimbulkan suatu kerugian bagi salah satu pihak. Pihak yang dalam hal ini menimbulkan kerugian, sehingga harus memberikan ganti rugi. Pemerintah menetapkan Keputusan Presiden Nomor 12 Tahun 2020 tentang Penetapan Bencana Non-alam Penyebaran COVID-19 sebagai bencana nasional (Yunus, 2020). Tidak terlaksanannya kewajiban kontraktual yang dilakukan oleh salah satu pihak dalam suatu perjanjian dalam hal ini dapat dikualifikasikan sebagai *force majeure*. *Force majeure* merupakan suatu keadaan dimana seorang debitur tidak dapat melaksanakan prestasinya karena keadaan atau peristiwa yang tidak terduga setelah dibuatnya kontrak (Badriyah, 2012). Debitur dalam hal ini tidak memiliki pertanggungjawaban terhadap keadaan atau peristiwa tersebut dikarenakan debitur dalam hal ini tidak dalam keadaan beriktikad buruk. Hal ini berdampak pada perusahaan yang bergerak di bidang *freight forwarding* yaitu adanya pembatasan aktivitas pelabuhan mengakibatkan keterlambatan bongkar dan distribusi dan tertundanya bongkar muat di pelabuhan baik di pelabuhan asal maupun pelabuhan tujuan. Tentunya terjadi penambahan biaya penumpukan salah satu contoh kasus pada perjanjian pengangkutan barang antara PT. Hanil Indonesia dengan Wuxi Maoyuanji terjadi keterlambatan pengiriman barang oleh Wuxi Maoyuanji yang mengakibatkan PT. Hanil Indonesia harus membayar denda.

Berangkat dari uraian di atas dan perbandingan dengan penelitian-penelitian sebelumnya yang membahas tentang perjanjian di masa *pandemic* COVID-19, bisa dikemukakan bahwa penelitian ini penting untuk dilakukan karena memiliki nilai kebaruan yaitu secara spesifik membahas dampak pemberlakuan kebijakan pembatasan aktivitas pelabuhan terhadap pelaksanaan perjanjian pengangkutan ekspor-impor.

Landasan teori yang digunakan dalam penelitian ini yaitu; Teori kepentingan nasional (*national interest*). Menurut Hans J Morgenthau, kepentingan nasional setiap negara menjelaskan bahwa untuk kelangsungan hidup suatu Negara maka negara harus memenuhi kebutuhan negaranya dengan kata lain yaitu mencapai kepentingan nasionalnya. Dengan tercapainya kepentingan nasional maka negara akan berjalan dengan stabil, baik dari segi politik, ekonomi, sosial, maupun pertahanan keamanan dengan kata lain jika kepentingan nasional terpenuhi maka negara akan tetap survive. Konsep *national interest* atau kepentingan nasional merupakan konsep paling umum dalam mengkaji hubungan luar negeri antar Negara. Konsep ini juga merupakan alat untuk menjelaskan perilaku sebuah Negara dalam interaksinya di dunia internasional (Mardiana, 2020).

Kepentingan nasional merupakan konsepsi yang sangat umum tetapi merupakan unsur yang menjadi kebutuhan sangat vital bagi negara. Tujuan mendasar serta faktor paling menentukan

yang memandu para pembuat keputusan dalam merumuskan politik luar negeri adalah kepentingan nasional. Kepentingan nasional adalah tujuan-tujuan yang ingin dicapai sehubungan dengan kebutuhan bangsa/negara atau sehubungan dengan hal yang dicita-citakan (Putera, 2017).

Setiap negara pasti memiliki kepentingan nasional yang sering menjadi dasar bagi setiap negara dalam menyusun strategi hubungan internasionalnya. Kebijakan politik luar negeri suatu negara sangat dipengaruhi oleh kepentingan nasional negara tersebut. Negara merupakan aktor yang paling dominan dalam memainkan peran untuk mencapai kepentingan nasional tersebut (Sudarsono, Jonni, & DW, 2018).

Berdasarkan dari uraian di atas bahwa terdapat dampak dari pengurangan aktivitas Pelabuhan terhadap pelaksanaan perjanjian pengangkutan ekspor-impor karena dikeluarkannya Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Laut No SE 13 Tahun 2020 tanggal 26 Maret 2020 tentang Pembatasan Penumpang di Kapal, Angkutan Logistik dan Pelayanan Pelabuhan Selama Masa Darurat Penanggulangan Bencana Corona Virus Disease 2019 (COVID-19). Berangkat dari hal tersebut penelitian ini akan secara spesifik membahas permasalahan tentang; Bagaimana kebijakan pengurangan aktivitas pelabuhan akibat pandemi COVID-19 di Tiongkok dan Indonesia? Dan Bagaimana dampak kebijakan pengurangan

aktivitas pelabuhan di Tiongkok dan Indonesia terhadap pelaksanaan perjanjian pengangkutan ekspor-impor?

State of the art (kebaharuan hasil penelitian) jika dibandingkan dengan penelitian lain. Penelitian ini secara spesifik akan menganalisis tentang permasalahan penambahan biaya penumpukan akibat pengurangan aktivitas pelabuhan dengan berlakunya Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Laut No SE 13 Tahun 2020 tanggal 26 Maret 2020 tentang Pembatasan Penumpang di Kapal, Angkutan Logistik dan Pelayanan Pelabuhan Selama Masa Darurat Penanggulangan Bencana Corona Virus Disease 2019 (COVID-19). Penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Aminah pada tahun 2020 dengan judul Pengaruh Pandemi COVID-19 Pada Pelaksanaan Perjanjian (Aminah, 2020) dan penelitian Iryadi Pranata dengan judul Pengaruh Pandemi COVID-19 Pada Pelaksanaan Perjanjian (Pranata, 2022), kedua penelitian tersebut secara garis besar membahas dampak *pandemic* COVID-19 terhadap pelaksanaan perjanjian, dimana telah terjadi penurunan kemampuan ekonomi seseorang / akibat lain sehingga berpengaruh terhadap pelaksanaan perjanjian bagi seseorang. *Pandemic* COVID-19 bisa dijadikan alasan untuk tidak dapat melaksanakan kontrak karena *overmacht*. Akan tetapi tidak semua kontrak yang tidak dapat dilaksanakan pada masa *pandemic* kontrak tersebut menggunakan alasan *overmacht*, sebab *pandemic* COVID-19 tidak

dapat digeneralisasi sebagai *overmacht* pada setiap orang, melainkan harus dinilai secara kasus per kasus sesuai dengan situasi dan kondisi faktualnya masing masing.

Penelitian selanjutnya yang dilakukan oleh Kunarso dan A. Djoko Sumaryanto tahun 2020 yang berjudul *Eksistensi Perjanjian Ditengah Pandemi COVID-19*. Hasil penelitiannya menjelaskan bahwa perjanjian dalam keadaan wabah COVID-19 sangat berpengaruh terhadap pelaksanaan perjanjian yang ditetapkan dan disepakati oleh para pihak. Penyebaran Virus Corona sangat berpengaruh pada pemenuhan prestasi, dimana para pihak tidak mempunyai kemampuan untuk memenuhi kewajibannya (prestasinya) sehingga secara teknis memberikan keringanan kepada kedua belah pihak karena tidak terpenuhinya suatu prestasi (Kunarso, & Sumaryanto, 2020)

Penelitian selanjutnya dilakukan oleh Xupeng Liu, Emmanuel Ornelas dan Huimin Shi tahun 2022 yang berjudul *The trade impact of the COVID-19 pandemic*. Hasil penelitiannya menjelaskan bahwa Pandemi COVID-19 mempengaruhi perdagangan dan perjanjian di dunia salah satunya mengenai langkah atau peraturan yang dibuat oleh pemerintah dalam kebijakan perdagangan obat-obatan (Liu, Ornelas, & Shi, 2022).

Penelitian selanjutnya yang dilakukan oleh Agus Purwanto, Mochammad Fahlevi, Akhyar Zuniawan, Rahardian Dimas Puja Kusuma, Heri Supriatna, Edna Maryani tahun 2020 yang

berjudul *The COVID-19 pandemic impact on industries performance: An explorative study of Indonesian companies*. Hasil penelitian menjelaskan bahwa dampak negative COVID-19 terhadap sektor industri ini telah menimbulkan beberapa permasalahan umum. Mulai dari pembayaran kontrak yang tertunda, pemutusan hubungan kerja (PHK), terdapat pembatalan pesanan dari beberapa industri dan terdapat juga industri yang mengalami penurunan omset karena terbatasnya akses ke negara-negara impor (Purwanto dkk, 2020).

B. METODE PENELITIAN

Metode penelitian dalam penelitian ini adalah yuridis empiris Penulis menggunakan metode pendekatan yuridis empiris, yaitu menggunakan studi kasus hukum empiris berupa perilaku hukum dalam masyarakat. Dengan menggunakan data penelitian, yaitu data primer data yang diperoleh dari sumbernya tanpa perantara pihak lain (langsung dari objeknya), lalu dikumpulkan dan diolah sendiri atau seorang atau suatu organisasi (Suteki, & Taufani, 2018). Spesifikasi penelitian yang digunakan dalam artikel ini bersifat deskriptif analitis, menganalisis permasalahan yang ada dan mendeskripsikan semua gejala dan fakta yang ada terkait dengan pengaruh pemberlakuan kebijakan pembatasan aktivitas pelabuhan terhadap pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang ekspor impor.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Kebijakan pengurangan aktivitas pelabuhan akibat pandemi COVID-19 di Tiongkok dan Indonesia

Aktivitas di Pelabuhan merupakan suatu rangkaian sistem yang bisa terjadi pada pelayaran bongkar muat baik pada barang maupun penumpang. Dalam hal pengiriman barang atau penumpang terdapat beberapa prinsip yang harus diperhatikan yaitu melindungi awak kapal, kapal, muatan, pemanfaatan ruang semaksimal mungkin dan bongkar muat secara cepat dan sistematis (Ahmad, 2021). Pengaturan mengenai pengangkutan laut diatur pada Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, selain itu kegiatan ekspor impor juga diatur pada PP Nomor 1 tahun 1982 tentang pelaksanaan ekspor, impor dan lalu lintas devisa. Pengangkutan laut internasional diatur secara langsung oleh *World Trade Organization* (WTO).

Pengangkutan menurut Purwosutjipto adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari satu tempat ke tempat tujuan dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan. Pengangkutan laut terjadi karena adanya suatu perjanjian antara kedua belah pihak, yaitu pihak pemberi jasa pengangkutan dengan pemakai jasa. Dengan adanya perjanjian tersebut menyebabkan suatu tanggung jawab bagi pengangkut yang terletak

pada keamanan dan keselamatan kapal serta muatannya terutama pada saat pelayaran atau selama dalam pengangkutan sebagaimana yang tercantum pada pasal 468 KUHD (Anantyo, Susetyo, & Budiharto 2012).

Kegiatan ekspor impor sebagai suatu rangkaian perubahan perusahaan dalam jual beli barang tertentu senantiasa diawali dengan perjanjian. Perjanjian tersebut merupakan hasil dari kegiatan sebelumnya yang dilakukan oleh eksportir dan importir, yaitu penawaran dan permintaan. Kemudian kesepakatan tersebut dituangkan ke dalam *Sales Contract* yang merupakan kesepakatan antara eksportir dan importir untuk melakukan perdagangan barang sesuai dengan persyaratan yang disepakati bersama dan masing-masing pihak mengikatkan diri untuk melaksanakan semua kewajiban yang ditimbulkannya (Rori, Sompotan, & Sinaga, 2020)

Banyak negara yang terus-menerus menerapkan pembatasan atau larangan ekspor terhadap sumber daya yang dianggap penting akibat kekhawatiran pandemic COVID-19. Sekretariat WTO telah mempublikasikan daftar kebijakan terkait perdagangan yang diterapkan oleh negara-negara selama pandemic COVID-19 (*World Custom Organization*, 2020).

Seiring dengan maraknya pandemi COVID-19, dunia ikut menyaksikan Kembali kepentingan nasional sebagai prioritas utama masing-masing negara dalam panggung internasional. Apabila dianalisis menggunakan konsep kepentingan nasional milik Morgenthau, pandemik COVID-19

merupakan salah satu bentuk ancaman terhadap keamanan negara. Oleh sebab itu, negara bertanggung jawab untuk memberikan perlindungan bagi warga negaranya, baik dari segi ekonomi maupun sosial (Parulian, Mintarja, & Alexander, 2020).

Sejak Desember 2019, COVID-19 telah menjadi pokok pembahasan dunia akibat dampaknya yang sangat destruktif bagi keberlangsungan hidup manusia dalam segala aspek, baik secara langsung maupun tidak langsung sehingga kondisi itupun akhirnya meningkatkan kekhawatiran terhadap krisis kesehatan global dan mendorong pemerintah di setiap negara untuk meningkatkan standar keamanan nasional dan mengadopsi sejumlah kebijakan baru guna menekan angka penularan virus COVID-19. Dimulai dengan menerapkan mekanisme *lockdown*, seperti menutup bisnis, melarang bepergian, menerapkan *physical/social distancing*, hingga menutup batas-batas negara.

Sebagai aktor dengan kekuasaan tertinggi, pemerintah negara telah menerapkan berbagai macam kebijakan yang diharapkan mampu menekan potensi merebaknya virus corona dan menjamin keamanan serta kesejahteraan masyarakat; salah satunya adalah pembatasan dan larangan ekspor untuk bahan pangan. Akan tetapi, kebijakan yang bervariasi ini mulai dianggap meresahkan bagi negara pengimpor dan juga kawasan, seperti Afrika, yang masih bergumul dengan isu ketahanan pangan bahkan sejak sebelum pandemi terjadi.

Permasalahan penerapan PPKM (Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat) yang ditemukan dalam praktek yakni penggolongan zona usaha yang belum ada kejelasan bagi pegiat usaha mengakibatkan pelaksanaan PPKM di lapangan menemui hambatan. Pengklasifikasian sektor usaha kritical dan esensial mengundang polemik besar dalam pengimplementasiannya oleh Satuan Tugas (Satgas) COVID-19 di tiap-tiap lingkungan, sehingga memunculkan keraguan serta menghentikan kinerja operasional suatu perusahaan, serta mengusik kegiatan ekspor-impor. Persoalan yang masih konstan ditemui yakni mengenai langkanya kontainer mengakibatkan meroketnya tarif sewa yang hingga berkali-kali lipat. Berdasarkan laporan internal Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI) di China biaya tambahan individu untuk pengiriman ini berkisar dari US\$300 hingga US\$1.950 per kontainer (Hidayat, 2020b). Perihal ini mengakibatkan turunnya volume ekspor; kelangkaan dan melambungnya biaya kontainer, membuat penimbunan stok komoditas dalam gudang. Direktur Operasi dan Komersial PT Pelindo IV, M. Adji mengakui juga ada penurunan secara *year on year* (YoY), terutama pada arus peti kemas di tahun 2020 lalu mencapai 2,11 juta TEU's dan turun sebesar 4,5% dibandingkan tahun sebelumnya sebesar 2,22 juta TEU's, begitu juga pada arus barang terjadi sedikit penurunan sebesar 2,1% yaitu 53,3 juta ton di tahun 2019 menjadi 52,2 juta ton pada

2020 (BUMN,2021). Berpotensi meningkatkan tarif operasional sehingga akan merugikan perusahaan, khususnya teruntuk perusahaan padat karya (Yanwardhana, 2020).

Sejalan dengan maraknya *pandemic* COVID-19, jika ditelaah dengan konsep kepentingan nasional dari Morgenthau; *pandemic* COVID-19 menjadi satu diantara wujud kerawanan atas keamanan negara. Sebab itulah menjadi tanggung jawab negara dalam rangka membagikan penjagaan untuk penduduknya, baik itu dari sisi perekonomian ataupun sosiologis (Parulian, Mintarja, & Alexander, 2020).

Plano dan Olton lebih lanjut mendukung gagasan Morgenthau itu. Kepentingan nasional dalam pandangan mereka, ialah kepentingan hakiki sebuah bangsa yang wajib diupayakan guna keberlangsungan hidup bangsa dan negara. Terdapat lima indikator pokok dalam kepentingan tersebut, dua diantaranya mampu dipakai saat mengkaji kepentingan nasional sejumlah negara sewaktu *pandemic* COVID-19 (Parulian, Mintarja, & Alexander, 2020). Indikator pertama; *self-preservation*. Sepanjang *pandemic*, tiap langkah yang dilakukan negara merupakan wujud ikhtiar negara itu demi menjaga keberadaannya. Satu diantara wujud reaksi pemerintah di permulaan *pandemic* COVID-19 ialah mengembalikan masyarakat mereka yang tengah ada di luar negeri, kemudian membatasi negara dari lawatan penduduk asing yang dimanifestasikan melalui pembatasan penerbangan baik internal ataupun eksternal negara. Banyak pula sejumlah kota

besar yang turut menambahi dengan melakukan metode *lockdown* guna menangkai perebakan COVID-19. Indikator selanjutnya; *Economic Well-Being*. Mewujudkan perekonomian nasional yang sejahtera menjadi satu gambaran tanggung jawab negara kepada masyarakatnya, sebab itulah negara akan mengambil segala langkah guna menjaga roda kehidupan dalam sektor ekonomi.

Kekacauan perekonomian serta kesehatan akibat *pandemic* COVID-19 menjadikan sejumlah negara yang semula menganut asas pasar bebas, kini menggelontorkan triliunan subsidi guna peningkatan ketahanan mereka dari industri asing. Disamping itu sejumlah negara berkembang seperti Australia; Jepang; Jerman; Italia; serta Perancis, turut mempererat investasi asing dikarenakan ketakutan atas *pandemic* COVID-19. OECD (*Organization for Economic Cooperation and Development*) menaksir, investasi asing akan anjlok hingga 30% dibanding 2020 dikarenakan pandemi (Fauziyyah, & Eryafdi, 2021). Pengambilan langkah ini oleh sejumlah negara didasarkan peninjauan mengenai kewajiban negara sepanjang *pandemic* ini yakni menomorsatukan sektor ekonomi dalam negeri.

Tindakan sejumlah negara yang sudah diterangkan diatas dapat dikatakan menjadi satu wujud proteksionisme, yang diterangkan Graham Dunkley adalah bentuk kebijakan yang dibuat oleh pemerintah suatu negara untuk melindungi produsen domestik akan persaingan dari luar (Dunkley, 2004). Selain membatasi investasi

asing, proteksionisme juga dapat dilakukan dengan cara menerapkan pembatasan atau larangan ekspor. Daftar kebijakan mengenai perniagaan yang diterapkan sejumlah negara sepanjang *pandemic* oleh WTO (Limenta, 2020). Luar biasanya, kebijakan yang sangat lazim dilaksanakan negara menurut isi daftar kebijakan itu yakni larangan ekspor dan penangguhan temporer teruntuk prasyarat serta ketetapan impor (Limenta, 2020). Ditemukan kira-kira 69 negara yang mempraktikkan larangan ekspor, minimal satu produk, mulai dari bahan pangan sampai peralatan medis (Parulian, Mintarja, & Alexander, 2020). Perihal ini memperlihatkan jika di sela-sela *pandemic* COVID-19, istilah “ekspor itu buruk dan impor itu baik” tidak selamanya valid (Parulian, Mintarja, & Alexander, 2020).

Organisasi Uni Eropa yang biasanya dipandang sebagai institusi supranasional tersukses sepanjang sejarah, sanggup dijadikan teladan bagaimana saat bertemu dengan kondisi diluar rencana, maka kepentingan nasional dijadikan preferensi pokok tiap negara. Masa permulaan *pandemic* COVID-19 di kawasan Eropa, sejumlah negara Uni Eropa melarang atau membatasi ekspor inventori peralatan medis bagi yang memerlukan bahkan ke sesama Negara Uni Eropa. Contoh negara yang mempraktikkan pelarangan itu yakni Jerman dan Prancis (Parulian, Mintarja, & Alexander, 2020). Ketetapan ini dipilih oleh satuan darurat pemerintah supaya terhindar dari kelangkaan Alat Pelindung Diri (APD) guna memerangi COVID-19.

Perihal tersebut tentunya berbenturan dengan aturan pasar tunggal yang semasa ini diharapkan oleh Uni Eropa. Tidak hanya Uni Eropa, pelarangan ekspor sejumlah peralatan medis dijalankan pula oleh berbagai Negara misalnya Amerika Serikat, Tiongkok, dan lainnya (Parulian, Mintarja, & Alexander, 2020). Jika ditelaah memakai teori kepentingan nasional, kegiatan pelarangan ekspor menjadi wujud ikhtiar negara guna menjaga kepentingan nasional mereka, yakni memastikan tercukupinya pasokan masker serta peralatan kesehatan untuk negara mereka semasa pandemi.

Kondisi serupa terlihat dalam kasus ekspor-impor bahan pangan di masa *pandemic* COVID-19. Kebijakan sejumlah negara dalam menjalankan pelarangan ekspor berbagai bahan pangan boleh dibilang menjadi suatu wujud kebijakan proteksionisme yang dipilih sebuah negara berlandaskan kepentingan nasional. Teruntuk negara pengeksport, sasaran pokok dalam menerapkan pembatasan ekspor salah satunya ialah memastikan negara mereka mempunyai pasokan makanan yang mencukupi, khususnya sepanjang masa *pandemic*. Akibat *pandemic* COVID-19 terjadi kemerosotan produktivitas dalam keberlangsungan cadangan pangan. Keharusan mentaati peraturan *social distancing* dan aturan kesehatan lainnya, memaksa pekerja untuk menjaga jarak, sehingga serta merta terjadi penurunan kuantitas pekerja yang diizinkan dalam suatu ruangan. Terlebih lagi, tidak terhitung jumlah industri produsen

pangan harus tutup secara terpaksa karena pekerjaannya sakit atau tidak mencukupi standar kesehatan. Dampaknya, sumber makanan dimana banyak pihak terlibat didalam proses pengolahannya, tidak sanggup memproduksi secara optimal jika dibanding dengan periode sebelum ada pandemi. Sebab itulah, bahan-bahan ini diperkirakan menemui kelangkaan persediaan bahan pangan dikarenakan *pandemic*. Ambiguitas kapan berakhirnya kegentingan kesehatan akibat COVID-19 ini, berperan serta dalam peninjauan pemerintah guna memastikan tercukupinya persediaan pangan. Sebab itulah, dipilih pelarangan ekspor sebagai suatu kiat pemerintah guna memelihara kuantitas persediaan pangan nasional.

Pada akhir Januari 2020 pemerintah Tiongkok melakukan penguncian atau *lockdown* di Wuhan akibat penyebaran COVID-19. Pada bulan Mei dan Juni 2021 pemerintah Tiongkok menutup salah satu terminal peti kemas di Yantien di Shenzhen ditutup seiring dengan kebijakan nol-toleransi Tiongkok terhadap COVID-19 yang menyebabkan gangguan signifikan dalam operasi pelabuhan dengan terjadinya penumpukan kapal. Pada bulan Agustus 2021, pejabat Tiongkok juga menutup salah satu terminal di Ningbo selama hampir dua minggu (Tim Indonesia Shipping Gazette, 2022).

Di Indonesia, pemerintah menegaskan bahwa pengurangan aktivitas pelabuhan dalam masa darurat COVID-19 adalah wewenang Pemerintah Pusat dalam hal ini adalah

Kementerian Perhubungan cq. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Hal tersebut tertuang dalam Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Laut No SE 13 Tahun 2020 tanggal 26 Maret 2020 tentang Pembatasan Penumpang di Kapal, Angkutan Logistik dan Pelayanan Pelabuhan Selama Masa Darurat Penanggulangan Bencana Corona Virus Disease 2019 (COVID-19). Pelabuhan merupakan obyek vital yang tidak hanya melayani penumpang tetapi juga angkutan barang dan logistik masyarakat. Pelabuhan juga berfungsi sebagai salah satu simpul sarana prasarana penanggulangan bencana nasional seperti *supply* obat-obatan, mobilisasi personil medis dan keamanan Negara.

Menurut data dari World Trade Organization (WTO), per 22 April 2020, 80 negara telah melaporkan implementasi 92 jenis larangan atau pembatasan ekspor di negaranya masing-masing, di mana 17 negara di antaranya juga melakukan pembatasan ekspor terhadap bahan pangan. Berdasarkan hasil penelitian World Bank, banyak negara berkembang yang sudah mengalami pandemi ini telah membawa sebagian besar negara ke dalam resesi perekonomian dengan pendapatan per kapita yang semakin menyusut. Bahkan, pendapatan negara maju pun diproyeksikan menyusut hingga 7 persen. Kondisi ini akhirnya memengaruhi dinamika perekonomian global karena diproyeksikan akan menurun secara drastis menjadi -3%. Selain itu, tingginya pembiayaan COVID-19 juga mendorong

lebih dari 85 negara untuk mengajukan bantuan dana darurat kepada IMF (Hepburn dkk, 2020).

Diprediksikan oleh WTO, pembatasan ekspor oleh sejumlah negara akan membawa efek positif yang sifatnya temporer merupakan bentuk pengutamakan kebutuhan dalam negeri bagi negara pengekspor, maka dari itu pemerintah dapat mencegah adanya kenaikan harga dan kekurangan persediaan di pasar domestik (Parulian, Mintarja, & Alexander, 2020).

Sementara dalam jangka panjang, pembatasan ekspor mampu berdampak negatif bagi pengekspor ataupun pengimpor. Tatkala Negara menjalankan pelarangan atau penyekatan ekspor, harga bahan pangan dalam negeripun akan meningkat, yang selanjutnya turut berdampak pada harga di pasar internasional. Transfigurasi harga akibat pembatasan ekspor, biasanya tergantung pada sebesar apa pemusatan impor dari sejumlah negara yang sangat terdampak COVID-19, serta tergantung pada permintaan eksportir. Diproyeksikan bila ekspor lebih rendah maka berakibat pada naiknya harga hingga empat kali lipat. Peningkatan harga disertai pasokan yang tidak memadai akan membawa efek buruk, khususnya pada sejumlah negara pengimpor dengan kapasitas ekonomi yang rendah (Parulian, Mintarja, & Alexander, 2020).

Jika dipandang dari segi pengekspor ataupun pengimpor, langkah proteksionisme yang dipilih sejumlah negara telah mengancam ketahanan pangan mereka. Negara-negara

importir perlu menetapkan berbagai kebijakan domestik yang mampu mempertahankan kebutuhan masyarakatnya. Ini juga menjadi bukti bahwa *pandemic* COVID-19 menjadi salah satu wujud kerawanan atas keamanan negara, tidak hanya bagi pengimpor, namun juga eksportir. Negara eksportir memiliki kepentingan nasional untuk memberikan perlindungan bagi warganya, baik dari sisi ekonomi ataupun sosial, khususnya berhubungan dengan kebutuhan pangan. Selain itu, ketakutan akan kelangkaan pangan menghasilkan adanya peningkatan permintaan.

2. Analisis Dampak kebijakan pengurangan aktivitas pelabuhan di Tiongkok dan Indonesia terhadap pelaksanaan perjanjian pengangkutan ekspor-impor

Pandemi COVID-19 serta kebijakan pemerintah guna menghambat laju penularan virus COVID-19, membuat banyak instansi terkait dengan kegiatan ekspor impor yang mengurangi aktivitasnya dalam penanganan ekspor impor. Hal ini tentu saja akan menghambat proses penyelesaian ekspor impor. Salah satu perusahaan yang terdampak kebijakan pengurangan aktivitas di Pelabuhan yaitu PT Hanil Indonesia dengan PT Wuxi Maoyuanji di China. Apabila setiap divisi kerja tidak bisa menyelesaikan dokumen ekspor impor barang dalam waktu yang cepat, maka di Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS) akan mengalami penumpukan barang impor sehingga jika barang tidak dikeluarkan dari TPKS sesuai jadwal yang ditentukan maka perusahaan akan dikenai denda

sesuai berapa hari waktu penumpukan tersebut. Importir mengharapkan barang miliknya dapat dikirim ke tujuan tepat waktu setelah dibongkar dari kapal. Namun pada kenyataannya pengurangan aktivitas pelabuhan tidak mampu memenuhi permintaan pelanggan untuk pengiriman barang karena banyaknya pengiriman barang impor (Hamid, 2020). Akibat pengurangan aktivitas pelabuhan akan meminimkan jumlah barang impor kiriman yang mempeoleh fasilitas pembebasan bea masuk, juga meningkatkan biaya yang harus dibayarkan oleh konsumen dalam rangka berbelanja barang melalui cara impor. Pengurangan aktivitas pelabuhan akan sangat mempengaruhi kapasitas impor dan ekspor barang jika berakibat pada barang yang sifat fleksibel. Maknanya permintaan atas sebuah komoditi baru akan sangat terpengaruh tatkala berlaku transfigurasi harga (Rusdi, & Suparta, 2016).

Pengaturan mengenai *force majeure* di Indonesia, diatur pada Keputusan Presiden Nomor 12 Tahun 2020 tentang Penetapan Bencana Non-Alam Penyebaran *Corona Virus Disease 2019* (COVID-19) sebagai bencana nasional, namun hal ini tidak serta debitor dapat menunda atau membatalkan perjanjian (Pangestu, 2020) Kebijakan-kebijakan yang telah dikeluarkan oleh pemerintah dan mengakibatkan terhambatnya proses pengiriman barang dari produsen ke konsumen ini dapat dikategorikan sebagai *Force Majeure* dalam kontrak bisnis jual beli. Hal ini merupakan unsur yang ada dalam

Force Majeure yaitu tidak dipenuhi prestasi karena terjadi peristiwa yang menghalangi perbuatan debitur untuk berprestasi dan peristiwa itu tidak dapat diketahui atau diduga akan terjadi pada waktu membuat perikatan (Pratiwi, 2020).

Suatu keadaan *force majeure* terjadi apabila pelaksanaan tidak dimungkinkan secara hukum dan bukan semata-mata karena adanya kesulitan dalam melaksanakan kewajiban. Jadi disini tidak dapat melaksanakan kewajiban dalam perjanjian bukan karena adanya kesulitan ekonomis bahkan ketidak mungkinan secara ekonomi. Sehingga disini perlunya untuk membatasi ruang lingkup dan mengatur prosedur penggunaan asas *rebus sic stantibus* sebagai alasan untuk mengakhiri atau menanggihkan perjanjian internasional secara implisit *rebus sic stantibus* dapat pula diartikan sebagai suatu hambatan bagi masing masing pihak yang telah sepakat untuk tunduk dan melaksanakan kontrak yang disepahaminya tersebut.

Di negara Tiongkok COVID-19 tidak dikategorikan sebagai *force majeure* karena mayoritas kontrak-kontrak perdangan antara Tiongkok dengan pihak internasional telah diatur oleh hukum Inggris yang hanya memungkinkan pihak-pihak yang mengklaim *force majeure* jika dokumen tersebut mencakup klausul yang sangat spesifik (Amalia, 2020). Klausul *force majeure* dalam kontrak hukum Inggris biasanya sangat panjang dan terperinci dan menguraikan dengan tepat peristiwa mana yang dapat digunakan untuk memicu *force majeure*. Seringnya mereka akan

secara khusus merujuk pada epidemi, termasuk virus corona. Perrott menjelaskan pihak yang mengklaim *force majeure* harus membuktikan bahwa kemampuan mereka untuk memenuhi kontrak telah dirusak atau mustahil dijalakan virus corona (Amalia, 2020). Akibatnya apabila dalam perjanjian tidak mengatur mengenai klausul *force majeure* maka keterlambatan akibat adanya pembatasan pengiriman barang ekspor-impor tidak dapat dikategorikan sebagai *force majeure*.

Namun pada *bill of lading* antara Wusi Maoyuanji dengan PT Hanil Indonesia tidak mengatur mengenai klausul *force majeure* dan tercantum klausul yang berbunyi: “*This Bill of Lading is governed by the laws of the People’s Republic of China. Any claims and disputes arising under or in connection with this Bill of Lading shall be determined by Shanghai Maritime Court or Qingdao Maritime Court at the exclusion of the Court of any other country.*”

Maka dalam hal ini membuat PT Hanil Indonesia membayar biaya denda atas keterlambatan pengiriman barang dikarenakan adanya *demurrage storage overtime* yang diakibatkan *lockdown* Shanghai dalam kondisi darurat COVID-19. Maka denda yang harus dibayarkan sebesar Rp. 17.768.500.

D. SIMPULAN

Direktorat jenderal perhubungan laut mengeluarkan Surat edaran Nomor 13 Tahun 2022 tentang Pembatasan Penumpang di Kapal, Angkutan Logistik dan Pelayanan Pelabuhan

Selama Masa Darurat Penganggulangan Bencana COVID-19. Hal ini menghambat kegiatan ekspor-impor dan penumpukan barang impor di terminal peti kemas Semarang, hal ini membuat perusahaan akan dikenai denda sesuai berapa hari waktu penumpukan.

Dalam Keputusan Presiden Nomor 12 Tahun 2020 tentang penetapan bencana non-alam penyebaran corona virus disease 2019 (COVID-19) sebagai bencana nasional. Dengan ditetapkannya COVID-19 sebagai bencana nasional maka dapat dikategorikan sebagai *force majeure* hal ini dapat membebaskan debitur dari kewajiban membayar denda, ganti rugi.

Sedangkan di negara Tiongkok belum ada pengaturan mengenai COVID-19 sebagai *force majeure*, namun kontrak perdagangan Tiongkok dengan pihak internasional telah diatur oleh hukum Inggris yang hanya memungkinkan pihak yang mengklaim *force majeure* jika dokumen tersebut mencakup klausul yang sangat spesifik. Akibatnya apabila dalam perjanjian tidak mengatur mengenai klausul *force majeure* maka keterlambatan akibat adanya pembatasan pengiriman barang ekspor-impor tidak dapat dikategorikan sebagai *force majeure*. Hal ini didukung dengan *bill of lading* antara Wusi Maoyuanji dengan PT Hanil Indonesia tidak mengatur mengenai klausul *force majeure* dan tercantum klausula yang berbunyi “*This Bill of Lading is governed by the laws of the Peoples Republic of China. Any claims and disputes arising under or in connection with this Bill of Lading shall*

be determined by Shanghai Maritim Court or Qingdao Maritime Court at the exclusion of the Court of any other country”.

Oleh karena itu, PT Hanil Indonesia diwajibkan membayar biaya denda sebesar Rp. 17.768.500 karena adanya keterlambatan pengiriman barang dikarenakan adanya *demurrage storage overtime* yang diakibatkan *lockdown* di Shanghai akibat COVID-19.

DAFTAR PUSTAKA

JURNAL

- Aminah. (2020). Pengaruh Pandemi COVID-19 Pada Pelaksanaan Perjanjian. *Diponegoro Private Law Review*, Vol.7, (No.1),pp.650–656.<https://ejournal2.undip.ac.id/index.php/dplr/article/view/8172>
- Anantyo, Sendy., Susetyo, Herman., & Budiharto. (2012). Pengangkutan Laut. *Diponegoro Law Review*, Vol.1, (No.4), p.2.<http://ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/dlr>
- Badriyah, Siti M. (2012). Pemuliaan (Breeding) Asas-Asas Hukum Perjanjian Dalam Perjanjian Leasing Di Indonesia. *Yustisia*, Vol.1,(No.2),pp.47–62.<https://doi.org/10.20961/yustisia.v1i2.10624>
- Fahri., Jalil, Abdul., & Kasnelly, Sri. (2019). Meningkatnya Angka Pengangguran Ditengah Pandemi (COVID-19). *Al Mizan: Jurnal Ekonomi Syariah*, Vol.2, (No.2), pp45-60.<http://www.ejournal.an-nadwah.ac.id/index.php/almizan/article/view/142>
- Fauziyyah, Nurul., & Ersyafdi, Ilham Ramadhan. (2021). Dampak COVID-19 Pada Pasar Saham Di Berbagai Negara. *Forum Ekonomi*, Vol.23,(No.1),pp.56–66. <https://doi.org/10.30872/jfor.v23i1.8573>
- Kunarso., & Sumaryanto, A Djoko. (2020). Eksistensi Perjanjian Ditengah Pandemi COVID-19. *Batulis (Civil Law Review)*, Vol.1,(No.1),pp.33–46. <https://doi.org/10.47268/ballrev.v1i1.423>
- Liu, Xupeng., Ornelas, Emmanuel., & Shi, Huimin. (2022). The trade impact of the COVID-19 pandemic. *The World Economy*, No. 1771,pp.1-38.<https://doi.org/10.1111/twec.13279>
- Mardiana, V. (2020). Krisis Doklam Dan Kepentingan Nasional India. *Review Of International Relations*, Vol.2, (No.2), pp.91–102. <https://doi.org/10.24252/rir.v2i2.17966>
- Parulian, Richard Theo., Mintarja, Kathleen., & Alexander, Stella Claresta. (2020). Polemik Pembatasan dan Larangan Ekspor Global di Masa Pandemi COVID-19. *SentriS*, Vol.1, (No.2), p.145 <https://doi.org/10.26593/sentris.v1i2.4308.137-158>
- Pranata, I. (2022). Pengaruh Pandemi COVID-19 Pada Pelaksanaan Perjanjian. *Jurnal Dialektika*, Vol.4,(No.1),pp.79–90. <http://doi.org/10.46484/db.v2i2.271>
- Pratiwi, Wiwin B. (2020). Perlindungan Hukum Bagi Para Pihak Dalam Kontrak Bisnis Jual

- Beli Di Masa Pandemi COVID-19. *Lex Jurnalica*, Vol.17, (No.2), p.159
<https://ejournal.esaunggul.ac.id/index.php/Lex/article/download/3363/2808>
- Putera, I.Gst Ngr. Purnama. (2017). Pelarangan Import Drama Republik Korea Oleh Republik Rakyat Tiongkok Dalam Perspektif National Interest Dan Hubungan Internasional. *Jurnal Komunikasi Hukum*, Vol.3, (No.2), pp. 33–39.
<https://doi.org/10.23887/jkh.v3i2.11822>
- Purwanto, Agus., Fahlevi, Mochammad., Zuniawan, Akhyar., Kusuma, Rahardhian Dimas Puja., Supriatna, Heri & Maryani, Edna. (2020). The COVID-19 Pandemic Impact On Industries Performance: An Explorative Study Of Indonesian Companies. *Journal of Critical Review*, Vol.7,(No.15),pp.1965–1972.DOI: 10.31838/jcr.07.15.265,(No.2),p.1.<https://doi.org/10.1234/jeb17.v1i02.916>
- Rori, Jenorika Christy.,Somptan, Hendrik B., & Sinaga, Thor Bangsaradja. (2020). Aspek Hukum Perjanjian Internasional Dalam Ekspor Impor Barang. *Lex Et Societatis*, Vol.8,(No.4),pp.65-66.
<https://ejournal.unsrat.ac.id/v3/index.php/lexetsocietatis/article/download/30911/29680>
- Rusdi, Muhammad David., & Suparta, Made. (2016). Analisa Faktor - Faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Daging Sapi Di Kota Surabaya. *Jurnal Ekonomi & Bisnis*,Vol.1,(No.2),p.285.
<https://doi.org/10.1234/jeb17.v1i02.916>
- Sudarsono, Budyanto Putro., Jonni, Mahroza., & DW, Surryanto. (2018). Diplomasi Pertahanan Indonesia Dalam Mencapai Kepentingan Nasional. *Jurnal Pertahanan Dan Bela Negara*,Vol.8,(No.3),pp.83-102.
<http://dx.doi.org/10.33172/jpbh.v8i3.441>
- Singhal, T. (2020). A Review of Coronavirus Disease-2019 (COVID-19). *The Indian Journal of Pediatrics*, Vol.87, (No.1), pp.281–286.Doi: 10.1007/s12098-020-03263-6
- Yunus, Nur R. (2020). Kebijakan COVID-19, Bebaskan Narapidana Dan Pidanakan Pelanggar PSBB. *ADALAH*, Vol.4, (No.1),pp.102–20. <https://doi.org/10.15408/adalah.v4i1.15262>

BUKU

Dunkley, G. (2004). *Free Trade : Myth, Reality, and Alternatives*. New York: Palgrave Macmillan.

Suteki., & Taufani, Galang. (2018). *Metode Penelitian Hukum*. Depok: Raja Grafindo Persada.

SUMBER ONLINE

Amalia, Happy A. (2020). Tiongkok Keluarkan Sertifikat Force Maejure Untuk Lindungi Bisnis. Retrieved from <https://investor.id/international/206255/tiongkok-keluarkan->

- sertifikat-force-majeure-untuk-lindungi-bisnis
- BUMN. (2021). Pandemi COVID-19, Pelindo IV Beri Stimulus Pengguna Jasa
- Yanwardhana, E. (2020), Duh! Kontainer Langka, Biaya Ekspor Makin Mahal. Retrieved from <https://www.cnbcindonesia.com/news/20201228194025-4-212071/duh-kontainer-langka-biaya-ekspor-makin-mahal>
- Hidayat, Ali Akhmad N. (2020a). Indonesia Resmi Resesi, Ekonomi Minus 3,49 di Kuartal III 2020. Retrieved from <https://bisnis.tempo.co/read/1402495/indonesia-resmi-resesi-ekonomi-minus-349-di-kuartal-iii-2020>
- Lestari, R. (2021). Pelabuhan Tersibuk Ketiga Dunia ini Ditutup Akibat Satu Kasus Covid-19. Retrieved from <https://ekonomi.bisnis.com/read/20210812/620/1428980/pelabuhan-tersibuk-ketiga-dunia-ini-ditutup-akibat-satu-kasus-covid-19>
- Limenta, M. (2020). Rising export protectionism in time of global isolation. Retrieved from <https://www.thejakartapost.com/academia/2020/04/28/rising-export-protectionism-in-time-of-global-isolation.html>
- Pangestu, Muhammad T. (2020). Covid-19 sebagai Alasan Force Majeure dalam Perjanjian dan Implikasinya terhadap Perjanjian. Retrieved from <https://law.uui.ac.id/blog/2020/06/17/covid-19-sebagai-alasan-force-majeure-dalam-perjanjian-dan-implikasinya-terhadap-perjanjian/>
- Rizal, Juwahir G.(2020). Pandemi Covid-19, Apa saja Dampak pada Sektor Ketenagakerjaan Indonesia?. Retrieved from <https://www.kompas.com/tren/read/2020/08/11/102500165/pandemi-covid-19-apa-saja-dampak-pada-sektor-ketenagakerjaan-indonesia-?page=all>
- Sorongon, Tommy P. (2022). Shanghai Lockdown Gegara Covid, Ekonomi Global Waspada. Retrieved from <https://www.cnbcindonesia.com/news/20220330082453-4-327106/shanghai-lockdown-gegara-COVID-ekonomi-global-waspada>
- Tim Indonesia Shipping Gazette. (2022). China Laporkan Kasus Baru COVID di Pelabuhan, Palayaran Cemas. Retrieved from <https://indoshoppinggazette.com/2022/china-laporkan-kasus-baru-covid-di-pelabuhan-pelayaran-cemas/>
- Hamid. (2020). Pertama di Indonesia, TPKS Terapkan Join Inspection Tekan Waktu Dwelling Time. Retrieved from https://www.majalahdermaga.co.id/post/2008/pertama_di_indonesia__tpks_terapkan_join_inspection_tekan_waktu_dwelling_time
- Hepburn, Jonathan., Laborde, David., Parent, Marie., & Smaller, Carin. (2020). COVID-19 and Food Export Restrictions: Comparing today's situation to the 2007/08 price

spikes. Retrieved from <https://www.jstor.org/stable/resrep26562>

Hidayat, Ali Akhmad N. (2020b). Kelangkaan Kontainer Picu biaya Logistik Naik Hingga 3 Kali Lipat. Retrieved from <https://bisnis.tempo.co/read/1412781/kelangkaan-kontainer-picu-biaya-logistik-naik-hingga-3-kali-lipat>

World Custom Organization. (2020). Joint WCO/WHO HS Classification List for COVID-19 Medical Supplies. Retrieved from www.wcoomd.org

Zuraya, N. (2020). Pelindo II: Pandemi Berdampak ke Aktivitas Pelabuhan. Retrieved from <https://www.republika.co.id/berita/qdytss383/pelindo-ii-pandemi-berdampak-ke-aktivitas-pelabuhan>

KARYA ILMIAH

Ahmad, Radityo W. (2021). Pentingnya Pengaturan muatan secara cepat dan sistematis berdasarkan prinsip-prinsip pemuatan di atas kapal KM. Spil Hapsri. Retrieved from https://library.poltekpel-sby.ac.id/apps/uploaded_files/temporary/DigitalCollection/MzI4OGFiNDVkyMzQ2NWQ5ODcwN2UzODg2OWQ3OTIhNWQzMzljNjE2Mg==.pdf