

Transformasi Industri Pelayaran Global Pasca COVID-19: Tinjauan Empat Pasar Utama

*Qunfayakun Adam^a, Eliyanti Agus Mokodompit^a

^a Universitas Halu Oleo, Indonesia

Email: qunfayakunadam60@gmail.com

Received: 2/12/2025 Revised: 29/5/2026 Accepted: 30/5/2026 Available Online: 30/5/2026 Published: 30/5/2026

Abstract

This study examines the impact of the post-COVID-19 global trade recovery on the four principal markets of the shipping industry: the freight market, second-hand ship market, newbuilding market, and ship demolition market. Employing a literature review approach, the study synthesizes recent academic and industry evidence to identify structural changes that emerged during and after the pandemic. The findings indicate that COVID-19 generated significant disruptions across global supply chains, leading to operational inefficiencies, port congestion, fluctuating demand patterns, and unprecedented increases in charter rates. As international trade gradually recovered, the shipping industry experienced notable market adjustments. The newbuilding market expanded in response to renewed trade demand and fleet modernization requirements, while the second-hand ship market exhibited substantial price volatility driven by shifting market expectations and capacity constraints. Simultaneously, the demolition market was influenced by cyclical freight conditions and increasingly stringent environmental regulations aimed at reducing emissions and promoting sustainable shipping practices. The study further reveals that national and international regulatory frameworks have played a critical role in accelerating efficiency improvements, enhancing maritime safety, and supporting industry-wide decarbonization efforts. Overall, the post-pandemic recovery has not merely restored shipping activities but has also transformed the industry's operational and strategic landscape. The shipping sector is increasingly characterized by digitalization, resilience-oriented management, environmental sustainability, and adaptive market mechanisms. These findings contribute to a broader understanding of how global crises reshape maritime markets and provide insights for policymakers, industry stakeholders, and researchers seeking to navigate the evolving dynamics of the global shipping industry.

Keywords: Global Trade Recovery; Shipping Markets; Maritime Sustainability.

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak pemulihan perdagangan global pascapandemi COVID-19 terhadap empat pasar utama dalam industri pelayaran, yaitu pasar angkutan barang (freight market), pasar kapal bekas (second-hand ship market), pasar pembangunan kapal baru (newbuilding market), dan pasar pembongkaran kapal (ship demolition market). Penelitian ini menggunakan metode studi literatur dengan



Copyrights © Author(s). This work is licensed under a Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License (CC BY-SA 4.0). All writings published in this journal are personal views of the author and do not represent the views of this journal and the author's affiliated institutions.

menelaah berbagai publikasi akademik, laporan industri, dan dokumen kebijakan yang relevan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pandemi COVID-19 telah menimbulkan disrupsi signifikan terhadap rantai pasok global, yang berdampak pada peningkatan biaya operasional, kemacetan pelabuhan, ketidakseimbangan kapasitas angkut, serta lonjakan tarif charter. Seiring dengan pemulihan perdagangan internasional, terjadi perubahan struktural pada pasar pelayaran. Pasar pembangunan kapal baru mengalami pertumbuhan yang didorong oleh peningkatan permintaan transportasi laut dan kebutuhan modernisasi armada. Sementara itu, pasar kapal bekas menunjukkan fluktuasi harga yang dipengaruhi oleh dinamika permintaan dan kondisi kapasitas pelayaran global. Di sisi lain, pasar pembongkaran kapal mengalami perkembangan yang dipengaruhi oleh siklus pasar serta semakin ketatnya regulasi lingkungan. Penelitian ini juga menemukan bahwa regulasi nasional dan internasional berperan penting dalam mendorong peningkatan efisiensi operasional, keselamatan pelayaran, dan percepatan dekarbonisasi sektor maritim. Secara keseluruhan, pemulihan perdagangan global pascapandemi tidak hanya mengembalikan aktivitas pelayaran, tetapi juga mendorong transformasi industri menuju sistem yang lebih digital, adaptif, tangguh, dan berkelanjutan. Temuan ini memberikan kontribusi konseptual dalam memahami dinamika pasar pelayaran global serta implikasinya bagi pembuat kebijakan dan pelaku industri maritim.

Kata Kunci: Pemulihan Perdagangan Global; Pasar Pelayaran; Keberlanjutan Maritim.

PENDAHULUAN

Transportasi laut memiliki peran yang sangat penting dalam ekonomi maritim global. Berdasarkan laporan UNCTAD (2025), sekitar 80% volume perdagangan internasional diangkut melalui jalur laut, menjadikan industri pelayaran sebagai bagian fundamental dari rantai pasok dunia. Tingginya ketergantungan pada transportasi laut menyebabkan setiap perubahan dalam perdagangan global langsung memengaruhi dinamika pasar pelayaran.

Dalam analisis industri pelayaran, Stopford (2009) menjelaskan bahwa terdapat empat pasar utama yang membentuk sistem ekonomi maritim, yaitu pasar angkutan barang, pasar kapal bekas, pasar pembangunan kapal baru dan pasar pembongkaran kapal. Keempatnya saling terhubung dalam suatu siklus yang memengaruhi tarif angkutan, harga kapal, keputusan investasi, serta kapasitas armada global. Peningkatan permintaan angkutan biasanya mendorong kenaikan tarif sewa, nilai kapal bekas, dan aktivitas pemesanan kapal baru, sedangkan permintaan yang melemah umumnya meningkatkan tingkat pembongkaran kapal.

Pasca pandemi Covid-19, dinamika pada empat pasar tersebut mengalami perubahan signifikan. Pemulihan perdagangan global sejak 2022–2024 menciptakan fluktuasi baru dalam permintaan angkutan, nilai kapal, harga pesanan kapal baru, dan pembongkaran kapal yang di besi tuakan. Kondisi ini menjadi lebih kompleks karena Tiongkok, yang kini menguasai sekitar 65% *orderbook* kapal baru dunia (Clarkson Research, 2025), memainkan peran sentral dalam kapasitas produksi global. Persaingan dengan Korea Selatan, Jepang maupun Negara-negara eropa tetap ada, namun dominasi Tiongkok semakin terlihat terutama dalam pembuatan kapal jenis tanker, bulk carrier dan kapal kontainer.

Perubahan pasca pandemi juga sangat dipengaruhi oleh peran broker kapal seperti Clarkson, Intermodal, Gibson dan BRS Group yang menyediakan data *real-time* mengenai harga kapal, tarif sewa, tingkat permintaan dan tren pembongkaran kapal.

Laporan pasar yang diterbitkan broker ini menjadi acuan penting dalam membaca kondisi pasca Covid-19, terutama dalam memetakan transisi dari periode krisis menuju pemulihan perdagangan global pada sector maritim.

Penelitian ini menggunakan metode studi literatur untuk menganalisis bagaimana pemulihan perdagangan global pasca Covid-19 memengaruhi empat pasar utama industri pelayaran, meliputi pasar angkutan barang, pasar kapal bekas, pasar pembangunan kapal baru dan pasar pembongkaran kapal. Studi ini bertujuan memberikan gambaran komprehensif mengenai perubahan pasar, aktor yang berperan, serta hubungan antar pasar dalam fase pemulihan ekonomi maritim secara global.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode studi literatur (*literature review*) dengan pendekatan kualitatif-deskriptif untuk menganalisis dampak pemulihan perdagangan global pascapandemi COVID-19 terhadap empat pasar utama dalam industri pelayaran, yaitu pasar angkutan barang (*freight market*), pasar kapal bekas (*second-hand ship market*), pasar pembangunan kapal baru (*newbuilding market*), dan pasar pembongkaran kapal (*ship demolition market*). Metode studi literatur dipilih karena memungkinkan peneliti memperoleh pemahaman yang komprehensif mengenai perkembangan teori, temuan empiris, serta perubahan kebijakan yang berkaitan dengan dinamika industri pelayaran global. Melalui pendekatan ini, berbagai hasil penelitian terdahulu dapat diintegrasikan secara sistematis untuk mengidentifikasi pola, tren, dan perubahan struktural yang terjadi selama dan setelah pandemi COVID-19.

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri atas data primer dan data sekunder. Data primer berupa dokumen resmi yang diterbitkan oleh organisasi dan lembaga maritim internasional, seperti *International Maritime Organization (IMO)*, *United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)*, *Baltic and International Maritime Council (BIMCO)*, serta laporan statistik perdagangan global yang relevan. Sementara itu, data sekunder diperoleh dari artikel jurnal ilmiah bereputasi, buku akademik, prosiding konferensi, laporan industri pelayaran, publikasi lembaga pemerintah, serta berbagai sumber statistik maritim yang memiliki relevansi dengan fokus penelitian. Pengumpulan data dilakukan melalui teknik dokumentasi dan penelusuran literatur secara sistematis dengan menyeleksi sumber-sumber yang kredibel, mutakhir, dan sesuai dengan tujuan penelitian.

Analisis data dilakukan melalui beberapa tahapan, yaitu identifikasi, klasifikasi, evaluasi, dan sintesis literatur. Pada tahap identifikasi, seluruh sumber yang relevan dikumpulkan dan ditelaah untuk memperoleh informasi yang berkaitan dengan perkembangan perdagangan global dan industri pelayaran pascapandemi. Selanjutnya, data dikategorikan berdasarkan tema-tema utama penelitian, meliputi dinamika pasar angkutan barang, pasar kapal bekas, pembangunan kapal baru, dan pembongkaran kapal. Tahap sintesis dilakukan dengan membandingkan dan mengintegrasikan berbagai temuan untuk menemukan pola hubungan antarvariabel yang memengaruhi perkembangan keempat pasar tersebut. Hasil analisis kemudian diinterpretasikan secara deskriptif untuk menjelaskan dampak pemulihan perdagangan global terhadap transformasi industri pelayaran serta implikasinya terhadap efisiensi operasional, keberlanjutan lingkungan, dan daya saing sektor maritim global.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kerangka Regulasi dan Dokumen Resmi Mengatur Industri Pelayaran

Regulasi nasional terkhusus pada negara Indonesia dalam sektor pelayaran dan perdagangan laut dibangun atas visi negara kepulauan yang menempatkan maritim

sebagai pusat pertumbuhan ekonomi dan kedaulatan. Kerangka hukum utamanya bersumber dari UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran serta aturan pelaksana seperti PP No. 31 Tahun 2021, yang secara umum mengatur keselamatan pelayaran, kedaulatan dilaut, tata kelola pelabuhan dan penerapan Asas *Cabotage* untuk melindungi industri pelayaran nasional. Menurut Elpantie & Hasan, (2024) menegaskan bahwa operasional terminal khusus wajib memperoleh izin pemerintah sebagaimana diatur dalam Pasal 71 UU 17/2008, diperkuat oleh PP No. 61 Tahun 2009 dan Permenhub No. 52 Tahun 2021 yang mengatur alur perizinan Tersus secara lebih teknis. Sementara itu, Syukri (2025) menyoroti hadirnya UU No. 66 Tahun 2024 yang memperbarui pengaturan pelayaran untuk menjawab kebutuhan modernisasi, peningkatan keselamatan, efisiensi logistik dan kepastian hukum. Salah satu temuan penting adalah pengakuan peran strategis jasa keagenan kapal sebagai bagian dari rantai layanan pelayaran niaga. Namun, hasil penelitiannya menunjukkan bahwa undang-undang baru ini belum mengatur keagenan kapal secara rinci, sehingga masih terdapat kekosongan norma, lemahnya pengawasan dan potensi maladministrasi. Karena itu peneliti merekomendasikan perlunya regulasi turunan, standar kompetensi nasional, serta sistem pengawasan digital yang terintegrasi secara keseluruhan.

Perdagangan laut global sangat bergantung pada lembaga internasional seperti *International Maritime Organization* (IMO) yang menetapkan standar keselamatan, lingkungan, dan operasional pelayaran agar arus barang antarnegara berjalan aman dan legal. Menurut Capah (2025), IMO menargetkan dekarbonisasi penuh pada 2050 melalui penurunan emisi bertahap serta penerapan EEXI dan EEDI, termasuk dorongan penggunaan bahan bakar rendah emisi dan penetapan harga karbon. IMO juga memastikan kepatuhan kapal melalui SOLAS, MARPOL, *ISM Code* dan *Port State Control*, serta memperkuat kerja sama internasional dalam menangani perubahan iklim dan polusi laut.

Selain itu UNCTAD melalui *Review of Maritime Transport* menyediakan data penting tentang kondisi pasar maritim global dan menjadi acuan utama bagi negara serta pelaku industri dalam memahami tren, biaya dan dinamika perdagangan laut. Pasca pandemi, pelayaran dunia mulai pulih dengan kenaikan volume perdagangan sebesar 2,4% pada 2023 dan mencapai sekitar 12.720 juta ton pada 2024. Namun, memasuki 2025, UNCTAD mencatat meningkatnya ketidakpastian akibat faktor geopolitik, ekonomi global dan tuntutan pengurangan emisi. Meski demikian, laut tetap menjadi tulang punggung perdagangan internasional yang mengangkut lebih dari 80% volume barang dunia. Kondisi ini menegaskan bahwa regulasi maritim, efisiensi operasional dan kemampuan beradaptasi terhadap risiko global menjadi kunci keberlanjutan perdagangan laut internasional (UNCTAD, 2025).

Penelitian Sebelumnya Mengenai Perubahan di Industri Pelayaran

Pandemi COVID-19 menimbulkan krisis global yang belum pernah terjadi sebelumnya pada rantai pasok dan perdagangan maritime di hampir seluruh belahan dunia, yang mana ini tentu membuat aktivitas pelabuhan tersendat karena pembatasan mobilitas, keterbatasan pekerja, serta penerapan protokol kesehatan yang ketat. Situasi tersebut kemudian memunculkan masalah baru berupa ketidakseimbangan pergerakan pengiriman barang melalaui kontainer, yang menyebabkan pasokan terganggu dan biaya angkut melonjak. Ketika permintaan global sempat menurun dan banyak jadwal pelayaran dibatalkan, perubahan perilaku konsumen yang beralih ke belanja daring justru menciptakan lonjakan permintaan barang. Hal ini memicu antrean panjang dan kepadatan di berbagai pelabuhan utama. Krisis tersebut akhirnya membuka kelemahan sistem

logistik yang terlalu mengandalkan konsep *Just-in-Time*, sekaligus mendorong percepatan digitalisasi dan otomatisasi untuk membangun rantai pasok yang lebih tangguh dan fleksibel ke depan.

Pandemi COVID-19 menyebabkan guncangan besar pada perdagangan dan transportasi laut global. Pada 2020, perdagangan dunia diperkirakan turun 13-32%, sementara UNCTAD mencatat penurunan perdagangan global sebesar 3% pada kuartal pertama dan diproyeksikan mencapai 20% sepanjang tahun. Aktivitas pelayaran juga melemah, dengan mobilitas kapal kontainer, curah kering, curah basah dan kapal penumpang turun signifikan antara 5% hingga lebih dari 40% (Millefiori *et al*, 2021).

Pada 2021 kondisi mulai pulih, yang ditandai dengan pertumbuhan kembali perdagangan maritim sekitar 4,2% didorong peningkatan permintaan kargo kontainer. Namun pemulihan ini masih disertai kemacetan pelabuhan dan tingginya biaya logistik. Memasuki 2022, perdagangan laut kembali meningkat sekitar 4,7%, namun juga adanya koreksi akibat perlambatan ekonomi global dan ketidakpastian geopolitik. Secara keseluruhan, hal ini menunjukkan bahwa besarnya ketergantungan dunia pada transportasi laut sekaligus menegaskan kerentanan rantai pasok global, sehingga diperlukan sistem maritim yang lebih tangguh, efisien dan adaptif di masa depan (Raihansyah *et al*, 2024).

Pasca pandemi, industri pelayaran mengalami lonjakan biaya dramatis akibat ketidakseimbangan pasokan peti kemas, kemacetan pelabuhan dan peningkatan harga bahan bakar. Permintaan global bergeser secara ekstrim menuju barang konsumsi (didukung oleh *e-commerce*), yang mendadak melampaui kapasitas pengiriman, menyebabkan tarif kargo melonjak tinggi dan menciptakan volatilitas. Menurut Alamoush *et al*, (2022) menyatakan bahwa setelah pandemi COVID-19 mereda, pasar maritim memasuki fase pemulihan dengan struktur biaya dan pola permintaan yang berbeda dari sebelumnya. Lonjakan tarif angkutan selama pandemi terlihat dari kenaikan SCFI sebesar 39% dan tambahan 22% pada 2020 menjadi titik awal pemulihan pendapatan pelayaran. Di periode pasca-COVID, industri maritim semakin bergeser menuju digitalisasi, seperti *port community system* dan *single window*, yang meningkatkan efisiensi serta memperkuat ketahanan rantai pasok. Pemulihan ini menunjukkan bahwa sektor maritim tidak kembali ke kondisi pra-pandemi, melainkan bertransformasi menuju sistem yang lebih adaptif dan efisien.

Transformasi digital dalam industri pelayaran menjadi sangat strategis karena tuntutan efisiensi, keberlanjutan dan daya saing global. Integrasi teknologi seperti AI, IoT, blockchain, Big Data, digital twin, hingga keamanan siber membuka peluang besar untuk meningkatkan kinerja operasional, keselamatan dan manajemen armada. Namun, industri ini masih menghadapi tantangan berupa fragmentasi antar subsektor, kesenjangan kesiapan digital, kebutuhan investasi besar, serta risiko keamanan siber. Dengan demikian, digitalisasi menawarkan peluang peningkatan efisiensi yang signifikan, tetapi memerlukan kesiapan sistem, SDM dan koordinasi yang kuat untuk dapat diadopsi secara optimal (Ferrarini *et al*, 2025).

Selain itu, Industri pelayaran global tengah bergerak menuju kapal pintar, kapal otonom dan desain kapal ramah lingkungan sebagai bagian dari tren besar digitalisasi dan dekarbonisasi. Inovasi seperti kapal listrik, hibrida, LNG-powered, mesin multi-bahan bakar, serta penggunaan HVO mencerminkan upaya menurunkan emisi sekaligus meningkatkan efisiensi dan keselamatan operasional. Di sisi pelabuhan, perkembangan infrastruktur pengisian energi mulai dari pengisian listrik, bunker LNG, hingga solusi bahan bakar alternatif menjadi peluang besar untuk mempercepat transisi energi maritim.

Namun, transformasi ini juga menghadirkan tantangan, seperti kebutuhan investasi besar, kesiapan teknologi, serta pengembangan kompetensi baru untuk mengoperasikan kapal dan sistem berbasis TIK. Meski demikian, peluang yang muncul sangat signifikan peningkatan efisiensi armada, penurunan biaya jangka panjang, serta terwujudnya operasi pelayaran yang lebih aman, modern dan berkelanjutan bagi kawasan pesisir dan ekonomi maritim global (Oloruntobi *et al*, 2023).

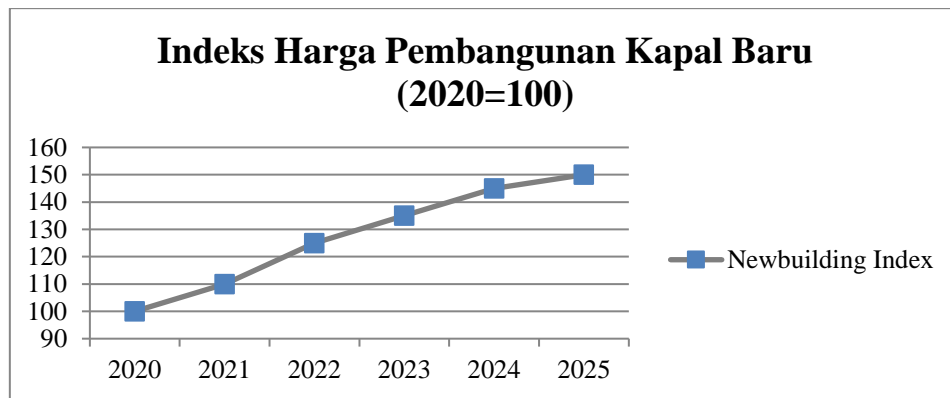
Analisis Pasar Global 4 Pasar Transportasi Laut Berdasarkan Laporan Industri

Pasar pembangunan kapal baru adalah salah satu dari empat pasar utama dalam industri pelayaran. Pasar ini memperdagangkan kapal baru yang dipesan dari galangan kapal. Ciri utamanya adalah aliran kas justru keluar dari industri pelayaran menuju galangan, karena uang yang dibayarkan untuk pembangunan kapal digunakan untuk membayar material, tenaga kerja dan keuntungan galangan. Biasanya, pemilik kapal melakukan pemesanan kapal baru ketika harga sewa angkutan sedang tinggi dan prospek pasar terlihat cerah, meskipun ada risiko siklus pasar berubah saat kapal selesai dibangun (Stopford, 2009).

Tabel 1. Perkembangan Pasar Pembangunan Kapal Baru

No	Tahun	<i>New Building Index</i>
1.	2020	100
2.	2022	110
3.	2023	125
4.	2024	135
5.	2025	145

Sumber, Clarkson Research. (2025). *Shipping Intelligence Weekly*. Clarkson PLC.



Gambar 1. Grafik Pembangunan Kapal Baru

Clarkson Research. (2025). *Shipping Intelligence Weekly*. Clarkson PLC.

Tabel 2. Persentase Pasar Pembangunan Kapal Baru 2020-2025

No	Tahun	<i>New Building Index</i>
1.	2020	100
2.	2025	145
Pertumbuhan % 2020-2025		50%

Sumber, Clarkson Research. (2025). *Shipping Intelligence Weekly*. Clarkson PLC

Indeks harga pembangunan kapal baru (*newbuilding index*) meningkat konsisten dari 100 pada 2020 menjadi 150 pada 2025, atau tumbuh sekitar 8,4% per tahun.

Kenaikan ini dipengaruhi oleh keterbatasan kapasitas galangan, peningkatan harga baja, serta kebutuhan pembangunan kapal dengan teknologi ramah lingkungan. Kondisi ini menandakan adanya tekanan biaya di sisi pasokan, yang membuat pembangunan kapal baru semakin mahal. Menariknya, meskipun harga pembangunan kapal meningkat cukup signifikan, pemesanan kapal baru justru terus bertambah setelah pandemi. Pemilik kapal tetap melakukan ekspansi armada karena regulasi emisi yang semakin ketat, kebutuhan mengganti kapal tua dan meningkatnya permintaan energi global (Clarksons, 2025).

Industri pembangunan kapal berperan penting dalam integrasi ekonomi global dan didominasi negara maritim besar seperti Cina, Jepang, Korea, Amerika Serikat dan Eropa. Pasarnya terbagi dua, yaitu kapal komersial dan kapal perang, dengan proyeksi pertumbuhan pengiriman kapal baru sekitar 3,5% dalam lima tahun (Lloyd’s List Intelligence, dalam Bachtiar *et al*, 2021). Dari perspektif pasar, pembangunan kapal baru menjadi instrumen investasi strategis yang mengikuti siklus pelayaran dan mendorong aktivitas ekonomi di sektor galangan serta rantai pasok terkait (Bachtiar *et al*, 2021).

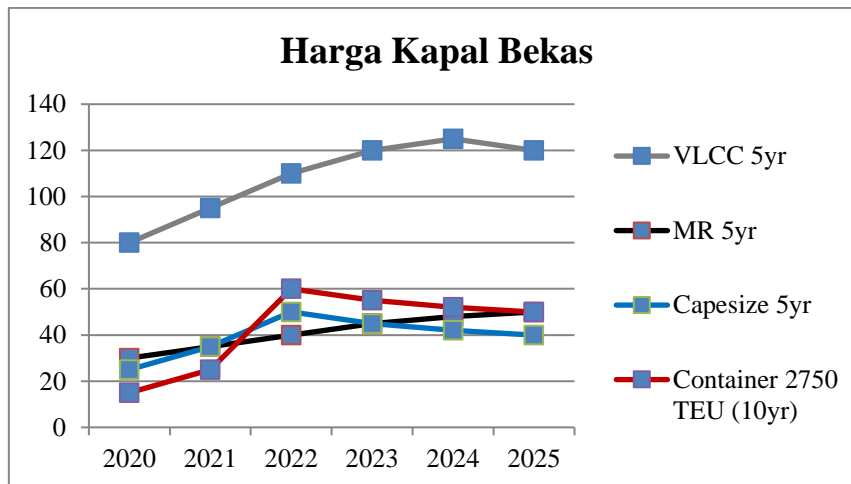
Biaya pembangunan kapal baru ditentukan oleh dana pemilik, spesifikasi teknis, serta harga material dan jasa. Prosesnya kompleks, memakai sistem pembayaran multi-tahun dan membutuhkan estimasi biaya yang diperbarui. Tahapannya mencakup perumusan kebutuhan, desain, konstruksi, hingga penyerahan kapal, dengan waktu pengerjaan dari beberapa bulan hingga lebih dari setahun, tergantung ukuran dan jenis kapal, di Indonesia pembangunan kapal masih terbatas hanya satu perusahaan mampu membangun kapal di atas 50.000 DWT, sementara mayoritas ($\pm 89\%$) galangan berskala kecil di bawah 3.000 DWT, dan hanya 5% yang termasuk skala besar (Azhar & Kristiyono, 2019).

Pasar jual beli kapal bekas merupakan tempat terjadinya transaksi kepemilikan kapal yang sudah beroperasi. Pasar ini berfungsi sebagai sarana investasi bagi pemilik maupun pembeli kapal dan sangat dipengaruhi oleh kondisi pasar angkutan barang. Nilai kapal bekas dapat naik ketika tarif angkutan meningkat, namun dapat turun drastis pada masa resesi. Karakteristik utama pasar ini adalah sifatnya sebagai permainan *zero-sum*, karena transaksi hanya memindahkan uang antar pemilik tanpa menambah nilai baru bagi industri (Stopford, 2009).

Tabel 3. Perbandingan Harga Jual Kapal Bekas di Tahun 2020-2025

No	Tahun	Jenis Kapal			
		VLCC 5 Thn	Mr 5 Thn	Capesize 5 Tahun	Countainer 2,750 TEU (10 Thn)
1	2020	80	30	25	15
2.	2021	95	35	35	25
3.	2022	110	40	50	60
4.	2023	120	45	45	55
5.	2024	125	48	42	52
6.	2025	120	50	40	50

Sumber, Clarkson Research. (2025). Shipping Intelligence Weekly. Clarkson PLC.



Gambar 2. Grafik Harga Kapal Bekas
Clarkson Research. (2025). *Shipping Intelligence Weekly*. Clarkson PLC.

Tabel 4. Persentase Harga Jual Kapal Bekas di Tahun 2020-2025

No	Tahun	Jenis Kapal			
		VLCC 5 Thn	Mr 5 Thn	Capesize 5 Tahun	Countainer 2,750 TEU (10 Thn)
1	2020	80	30	25	15
2.	2025	120	50	40	50
Pertumbuhan % 2020-2025		50%	67%	60%	233%

Sumber, Clarkson Research. (2025). *Shipping Intelligence Weekly*. Clarkson PLC.

Berdasarkan data *Clarksons Research*, tren harga kapal periode 2020-2025 menunjukkan pola pertumbuhan yang beragam antar segmen. Harga kapal tanker, baik VLCC (*Very Large Crude Carrier*) maupun MR (*Medium Range*), mengalami kenaikan stabil masing-masing sebesar 50% dan 67%. Hal ini mencerminkan ketahanan permintaan di pasar energi dan produk minyak, meskipun terjadi fluktuasi global, sebaliknya harga kapal *Capesize* (*bulk carrier*) bersifat lebih volatil, dengan lonjakan hingga \$50 juta pada 2022 sebelum kembali melemah ke \$40 juta pada 2025, sejalan dengan dinamika harga komoditas utama seperti bijih besi dan batubara. disisi lain, kapal kontainer 2.750 TEU menunjukkan anomali pasar dengan lonjakan harga luar biasa (+233%) pada 2021-2022 akibat krisis rantai pasok pasca-pandemi COVID-19, namun kemudian kembali stabil pada 2023-2025 (Clarksons, 2025). Pengadaan kapal bekas tentunya lebih cepat dan harganya lebih murah, tetapi risikonya terletak pada biaya perawatan yang dapat mencapai setengah dari harga kapal baru (Sagala, 2024).

Banyak pengusaha dan perusahaan pengangkutan lebih memilih kapal bekas dari luar negeri karena harga kapal baru terlalu mahal, terutama bagi perusahaan menengah. Kapal bekas lebih terjangkau dan biasanya berasal dari negara produsen berkualitas seperti Jepang atau Eropa. Reputasi galangan membuat kapal bekas asal Jepang, meski lebih mahal, tetap lebih diminati dibandingkan kapal dari negara lain yang lebih murah (Kongres, 2020).

Pasar pembongkaran kapal merupakan salah satu bagian penting dalam siklus industri pelayaran, dimana kapal-kapal tua atau tidak lagi ekonomis dioperasikan dijual untuk dibongkar menjadi besi tua. Pasar ini tidak hanya menyediakan sumber pendapatan tambahan bagi pemilik kapal, tetapi juga berperan dalam menyeimbangkan suplai armada

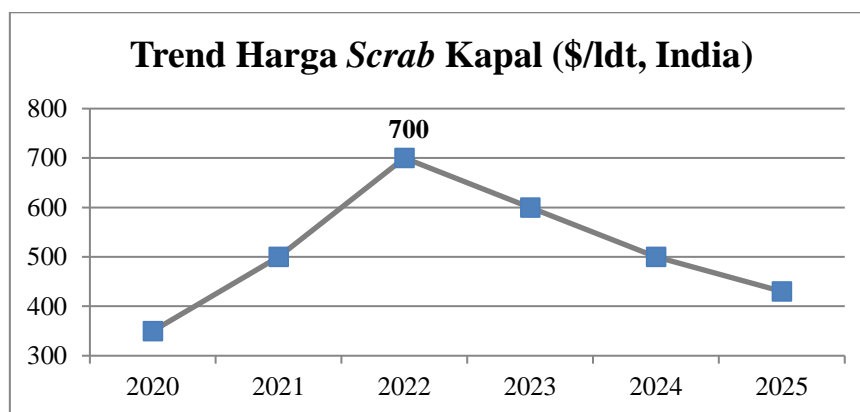
global serta mendukung industri baja melalui pasokan material daur ulang (Stopford, 2009).

Jumlah kapal di dunia mencapai hampir ± 100.000 unit, dengan 1-2% di antaranya memasuki akhir masa pakai setiap tahun pada usia rata-rata 20-30 tahun. Daur ulang kapal dilakukan dengan membongkar badan kapal untuk mengekstraksi material, terutama baja yang mencakup sekitar 95% konstruksi, serta logam berharga lain seperti tembaga, aluminium, titanium, timbal dan peralatan elektronik, sekitar 95-98% dari tonase perpindahan ringan (LDT) kapal dapat didaur ulang menjadi material baru yang bernilai ekonomi. Aktivitas ini tentu memberi manfaat ekonomi, sosial dan lingkungan (Tola, *et al*, 2023).

Tabel 5. Perkembangan Pasar Pembongkaran Kapal (*Scraping*)

No	Tahun	Scrab \$ LDT India
1.	2020	350
2.	2021	500
3.	2022	700
4.	2023	600
5.	2024	500

Sumber, Clarkson Research. (2025). *Shipping Intelligence Weekly*. Clarkson PLC



Gambar 3. Grafik Pembangunan Kapal Baru

Clarkson Research. (2025). *Shipping Intelligence Weekly*. Clarkson PLC.

Tabel 6. Persentase Pasar Pembongkaran Kapal (*Scraping*)

No	Tahun	Scrab \$ LDT India
1.	2020	350
2.	2025	430
Pertumbuhan % 2020-2025		23%

Sumber, Clarkson Research. (2025). *Shipping Intelligence Weekly*. Clarkson PLC

Harga *scrap* kapal yang berfluktuasi berpengaruh langsung pada aktivitas pembongkaran kapal. Ketika harga *scrap* tinggi, insentif bagi pemilik kapal untuk mendaur ulang armada tua meningkat, namun saat nilainya melemah, seperti pada 2025 yang turun ke kisaran \$430/ldt, minat pembongkaran berkurang sehingga usia rata-rata armada global menjadi lebih panjang (Clarksons, 2025). Padahal, pembongkaran kapal memiliki manfaat ekonomi dan lingkungan, karena proses *reuse, repair, remanufacture*

dan *recycle* tidak hanya memberikan keuntungan bagi pengusaha, tetapi juga mengurangi kebutuhan energi untuk memproduksi produk baru.

Negara-negara seperti Tiongkok, India, Bangladesh dan Pakistan merupakan pusat utama industri pembongkaran kapal, menguasai lebih dari 80% jumlah kapal dan lebih dari 90% DWT yang dibesituated secara global (Clarksons SIN, 2015). Penjualan kapal tua untuk dibongkar biasanya dilakukan melalui pembelian secara tunai (*cash buyers*), yang berperan sebagai perantara antara pemilik kapal dan galangan pembongkaran, metode ini memberikan pembayaran langsung yang lebih disukai pemilik kapal. Menurut Mikelis dalam Karlis & Polemis (2016). Dalam kondisi kelebihan pasokan armada di pasar pelayaran, peningkatan aktivitas pembongkaran menjadi cara paling efektif untuk mengurangi tonase berlebih. Dengan demikian, pasar pembongkaran kapal berfungsi sebagai mekanisme penyeimbang yang membantu menstabilkan pasar pelayaran dunia (Karlis & Polemis, 2016).

Selain itu Metode daur ulang kapal menimbulkan kekhawatiran lingkungan dan sosial karena teknik pembongkaran yang berbeda memiliki dampak yang bervariasi. Metode *beaching*, yang umum di Bangladesh, India dan Pakistan, dinilai lebih murah namun memiliki risiko tinggi bagi keselamatan pekerja dan pencemaran lingkungan. Dominasi Asia Selatan dalam industri ini terutama didorong oleh biaya tenaga kerja rendah dan keuntungan tinggi dari penjualan kembali baja kapal. Selain itu umur kapal yang dipensiunkan sulit diprediksi karena dipengaruhi oleh teknologi kapal, perubahan rute perdagangan, harga energi dan regulasi. Faktor-faktor seperti adopsi bahan bakar baru, teknologi yang lebih efisien dan aturan lingkungan misalnya penghapusan kapal tanker berlambung tunggal pada 2020 juga mendorong percepatan pembongkaran. Hal ini juga dipengaruhi oleh kebijakan dekarbonisasi global dan Eropa diperkirakan semakin memengaruhi keputusan pemilik kapal, sehingga permintaan daur ulang kapal di masa depan menjadi sulit diperkirakan (Tola *et al*, 2024).

Industri pelayaran mengenal berbagai bentuk kontrak penyewaan kapal, seperti *time charter*, *voyage charter*, *trip charter*, hingga *bareboat charter*. Dalam konteks pasar kapal kontainer, kontrak yang paling umum digunakan adalah *time charter*, terutama untuk kapal ukuran menengah. Kapal kontainer berkapasitas 2.750 TEU dengan masa sewa 6-12 bulan menunjukkan bahwa tarif sewa harian sangat dipengaruhi oleh harga kapal baru, harga kapal bekas berusia 10 tahun, harga pelat baja, serta kondisi produksi industri di AS dan Tiongkok. Bahkan kapitalisasi pasar Maersk sebagai perusahaan pelayaran terbesar turut memengaruhi dinamika tarif tersebut. Menariknya, indikator permintaan seperti *throughput* pelabuhan di Singapura, Hong Kong dan Los Angeles tidak berpengaruh signifikan terhadap tarif sewa. Hal ini menegaskan bahwa kenaikan tajam tarif *charter* pascapandemi lebih banyak dipicu oleh kelangkaan pasokan kapal dan meningkatnya persaingan perusahaan pelayaran, bukan karena lonjakan permintaan angkutan. Dengan demikian, pergerakan tarif sewa/*charter* pada periode ini mencerminkan kondisi pasar angkutan global yang sangat sensitif terhadap faktor penawaran dan harga aset kapal (Zaidman *et al*, 2021).

Analisis historis menunjukkan bahwa pergerakan tarif angkutan laut dipengaruhi oleh berbagai guncangan global. Pada krisis sebelumnya, faktor seperti VIX (*Volatility Index*), harga minyak dan perdagangan barang menjadi penentu utama. Namun sejak 2011, tekanan terbesar justru datang dari pertumbuhan armada yang berlebih. Selama pandemi COVID-19, tarif angkutan lebih dipengaruhi oleh lonjakan ketidakpastian pasar (VIX) dan gangguan perdagangan, bukan oleh resesi ekonomi. Pola ini menunjukkan bahwa pada masa pandemi dan pascapandemi, tarif *charter* sangat sensitif terhadap

kecemasan pasar dan gangguan pasokan, sehingga membentuk tren tarif yang fluktuatif namun pulih lebih cepat dibanding krisis sebelumnya (Park *et al*, 2024).

KESIMPULAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa pemulihan perdagangan global pascapandemi COVID-19 telah memberikan dampak yang signifikan terhadap empat pasar utama industri pelayaran, yaitu pasar angkutan barang, pasar kapal bekas, pasar pembangunan kapal baru, dan pasar pembongkaran kapal. Temuan studi mengindikasikan bahwa pandemi telah menjadi katalis perubahan struktural dalam industri pelayaran global melalui gangguan rantai pasok, perubahan pola permintaan jasa transportasi laut, peningkatan volatilitas tarif charter, serta pergeseran strategi investasi armada. Selain itu, regulasi nasional dan internasional semakin berperan dalam membentuk arah perkembangan industri melalui penguatan aspek keselamatan, efisiensi operasional, dan keberlanjutan lingkungan. Dinamika pada pasar newbuilding, second-hand, dan demolition menunjukkan bahwa kondisi pasar pelayaran sangat dipengaruhi oleh interaksi antara faktor ekonomi global, perkembangan teknologi, kebijakan lingkungan, dan ketidakpastian geopolitik.

Secara teoritis, penelitian ini memperkaya pemahaman mengenai hubungan antara pemulihan perdagangan global dan transformasi pasar pelayaran dalam konteks pascakrisis. Temuan penelitian mengonfirmasi bahwa proses pemulihan tidak hanya mengembalikan aktivitas perdagangan maritim ke tingkat sebelum pandemi, tetapi juga mendorong perubahan menuju sistem pelayaran yang lebih digital, adaptif, transparan, dan berorientasi pada dekarbonisasi. Dari perspektif praktis, hasil penelitian ini memberikan implikasi penting bagi pemerintah, regulator, perusahaan pelayaran, investor, dan pelaku pasar maritim untuk memperkuat strategi manajemen risiko, meningkatkan efisiensi rantai pasok, mengadopsi teknologi digital, serta menyesuaikan kebijakan bisnis dengan tuntutan regulasi lingkungan yang semakin ketat.

Berdasarkan temuan tersebut, penelitian ini merekomendasikan penguatan sinergi antara regulator nasional dan lembaga internasional guna menciptakan tata kelola pelayaran yang lebih terintegrasi dan berkelanjutan. Penelitian selanjutnya dapat mengembangkan analisis yang lebih spesifik melalui pendekatan empiris dan kuantitatif untuk mengukur pengaruh regulasi lingkungan terhadap kinerja pasar pelayaran, memprediksi pergerakan tarif charter pascapandemi, mengevaluasi keberlanjutan industri pembongkaran kapal, serta mengkaji dampak digitalisasi terhadap efisiensi dan daya saing sektor maritim global. Kajian lanjutan tersebut diharapkan dapat menghasilkan model kebijakan dan strategi industri yang lebih responsif terhadap dinamika perdagangan internasional di masa depan.

DAFTAR PUSTAKA

- Adzam, M. (2025). ANALISIS KEMANDIRIAN FISKAL DAN POTENSI EKONOMI DALAM PEMEKARAN WILAYAH: STUDI KASUS CALON DOB PROVINSI KEPULAUAN BUTON. *Prima Ekonomika*, 16(1), 84–102. <https://doi.org/https://doi.org/10.37330/prima.v16i1.283>
- Adzam, M., Lubis, M. M., Rahmayani, M. W., Kusumastuti, S. Y., Kusumawardhani, F., Juniartika, S., & Fathah, R. N. (2025). *Dinamika Kebijakan Fiskal dan Moneter di Indonesia*. Star Digital Publishing
- Alamoush, A. S., Ballini, F & Ölçer, A. I. 2022. *Ports, maritime transport, and industry: The immediate impact of COVID-19 and the way forward. Journal Maritime Technology and Research*. 4(1), 1-26. <https://doi.org/10.33175/mtr.2022.250092>
- Azhar, A & Kristiyono, T. A. 2019. Identifikasi Faktor-Faktor Yang Berpengaruh Terhadap Harga Pembangunan Kapal Baru Berbasis Pentaple Bottom Line Plus R. *Jurnal Seminar Nasional Kelautan XIV*. 1(1), 17-26. <https://prosidingseminakel.hangtuah.ac.id/index.php/jurnal/article/view/99%0Ahttps://prosidingseminakel.hangtuah.ac.id/index.php/jurnal/article/download/99/78>
- Bachtiar, A. I., Marimin., Adrianto, L & Romie Oktovianus Bura, R. O. 2021. Strategi Peningkatan Daya Saing Industri Perkapalan (*Shipbuilding Industry*). *Jurnal Aplikasi Manajemen dan Bisnis*. 7(1), 121-134. <https://doi.org/10.17358/jabm.7.1.121>
- Capah, G. M. A. 2025. Peran *International Maritime Organization* (IMO) Dalam Menghadapi Tantangan Maritim Global. *Jurnal Maritim*. 1(1), 1-10.
- Clarksons Research. (2025, August). *Interim results presentation 2025*. Clarkson PLC. <https://www.clarksons.com/media/qitf1pbk/interim-results-presentation-2025-web.pdf>
- Elpiantie & Hasan, Z. 2024. Tinjauan Hukum Terhadap Sistem Perizinan Dan Operasional Pelabuhan Di Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Manggar. *Jurnal Terekam Jejak (JTJ)*. 2(3), 1-14.
- Ferrarini, L., Filippopoulos, Y & Lajic, Z. 2025. *Digital Transformation in the Shipping Industry: A Network Based Bibliometric Analysis. Journal Marine Science and Engineering*. 13(894), 1-25. <https://doi.org/10.3390/jmse13050894>
- Karlis, T & Polemis, D. 2016. *Ship demolition activity: A monetary flow process approach. Scientific Journal of Maritime Research* 30(1), 128-132. <https://doi.org/10.31217/p.30.2.5>
- Kongres, E. 2020. Peran *Shipbroker* Dalam *Sale And Purchase Of Second Hand Vessel*. *Jurnal Ilmu Hukum*. 15(2), 113-123.
- Millefiori, L. M., Braca, P., Zissis, D., Spiliopoulos, G., Marano, S., Willett, P. K & Carniel, S. 2021. *COVID 19 impact on global maritime mobility. Journal Scientific Reports*. 11(1), 1-16.
- Oloruntobi, O., Mokhtar, K., Gohari, A., Asif, S & Chuah, L. F. 2023. *Sustainable transition towards greener and cleaner seaborne shipping industry: Challenges and opportunities. Journal Cleaner Engineering and Technology*. 13(1), 1-11. <https://doi.org/10.1016/j.clet.2023.100628>
- Park, S., Kwon, J., Kim, H., Ryu, H & Kim, T. 2024. *Effect of macroeconomic shocks on the shipping market: Focusing on COVID-19 pandemic. The Asian Journal of Shipping and Logistics*. 40(1), 89-102. <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2024.02.001>
- Raihansyah, M. Z., Noor, A., Adinata, B. H. W. A. B. R & Radianto, D. O. 2024. Studi Literatur : Pengaruh Faktor Ekonomi Makro Terhadap Kinerja Bisnis Maritim Di

- Era Pasca-Pandemi COVID-19. *Jurnal Manajemen dan Ekonomi Bisnis*. 4(2), 249-276. <https://doi.org/10.55606/cemerlang.v4i2.2828>
- Sagala, A. I. (2024). Analisis Pembelian Kapal Bekas (Second-Hand) dan Kapal Baru dari Perspektif Pelanggan. *Jurnal Elektronik*, 2(2), 3031-7258.
- Stopford, M. (2009). *Maritime Economics* (3rd ed.). Routledge, New York.
- Syukri, M. 2025. Analisis Hukum Normatif tentang Regulasi Jasa Pelayaran Keagenan Kapal di Indonesia Menurut UU No.66 Tahun 2024. *Jurnal Pendidikan Tambusai*. 9(2), 17387-17395.
- Tola, F., Mosconi, E. M., Marconi, M & Gianvincenzi, M. 2023. Perspektif Pengembangan Model Ekonomi Sirkular untuk Mendorong Praktik Daur Ulang Kapal di Kawasan Eropa Konteks: Tinjauan Literatur Sistemik. *Jurnal MDPI*. 15(5919), 1-28.
- Tola, F., Mosconi, E. M & Gianvincenzi, M. 2024. *Demolition of the European ships fleet: A scenario analysis*. *Journal Marine Policy*. 166(1), 1-13. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2024.106222>
- Tsaniyeh, A., Nurdiana, I., Rahmawati, S., Aini, N & Djasuli, M. 2025. Pemetaan Penelitian Pkb Dan Bbnkb Di Indonesia (Studi Literatur 2022–2025). *Jurnal Maneksi (Management Ekonomi Dan Akuntansi)*. 14(2), 389-399. <https://doi.org/10.31959/jm.v14i2.2993>
- UNCTAD. (2025). *Review of Maritime Transport 2025: Staying the course in turbulent waters*. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2025_en.pdf
- Zaidman, G., Dominese, G., Yakubovskiy, S & Rodionova, T. 2021. *Containership Charter Rates: Analysis of Unprecedented Growth After Covid-19 Pandemic Outbreak*. *Journal JGPG*. 10(2), 21-38. <https://doi.org/10.14666/2194-7759-10-2-002>