**PT Reasuransi Indonesia Utama (Persero)**
Jl. Salemba Raya No. 30, Jakarta 10430, Indonesia
T. 62 21 392 0101
E. cosecretary@indonesiare.co.id

BUMN UNTUK INDONESIA

IndonesiaRe

# REINFOKUS

Edisi September 2022

Media Informasi Asuransi dan Reasuransi

2 *Reinsurance and Economic Resilience: Dealing with Climate Change, Pandemic, and Geopolitical Challenges*

12 Masa Depan *Electric Vehicle* dan Perspektif Asuransi Terhadap *Electric Vehicle* di Indonesia

30 2023 *Treaty Renewal*: Indonesia Re's *Areas of Concern*

# DAFTAR ISI


1
**Dari Redaksi**

2
***Reinsurance and Economic Resilience: Dealing with Climate Change, Pandemic, and Geopolitical Challenges***
Muammar Kamadewa Ramadhan, S.Si., AAAIK

6
**Indonesia Re International Conference 2022**
Muammar Kamadewa Ramadhan, S.Si., AAAIK

9
***Sustainable Product Strategies for Sustainable Future in Post Pandemic Era***
dr. Laras Prabandini S., AAAIJ, CRMO, AAAK

12
**Masa Depan *Electric Vehicle* dan Perspektif Asuransi Terhadap *Electric Vehicle* di Indonesia**
Renny Rahmadi Putra, S.T., AAAIK, ICMarU, CRMO, CPMS

18
**Klaim Pasca Pandemi COVID-19: Apa yang Akan Terjadi?**
Adelina Zulkifli, S.KM, MBA, AAAIJ, CRMO

22
**Mengenali Perubahan Iklim dan Potensi Implikasinya Terhadap Asuransi Kelas Bisnis *Engineering***
Maesha Gusti Rianta, S.T., Msc, CRMO, CPMS

26
***Carbon Footprint* dan Peran Asuransi di Indonesia**
Clara Krisnanda Laksita, S.H., CRMO

29
**Indonesia Re *Insights***

30
***2023 Treaty Renewal:* Indonesia Re's *Areas of Concern***
Aryudho Mahardi Setianto, M.Sc., AAAIK

34
**Peluang dan Risiko *Smelter* Nikel**
Swastika Utama, S.Si., MBA., AAAIK, CRMO, CPMS

37
**Peremajaan Regulasi *Fintech Peer-to-Peer Lending*: Momentum Pencabutan Moratorium?**
Kalih Krisnareindra, S.H., MH., AAAIK, CRMO

40
***Diversity in Harmony***
Hendra Lesmana, S.E., M.Ak, AAAIJ, WMI, CRMO

42
**Waspada Inflasi!**
Gilang Ramadhan S.E., CA, Ak., WMI, CRMO

# DARI REDAKSI

Pembaca ReINFOKUS yang terhormat,

Saat ini ketidakpastian ekonomi global mempengaruhi pertumbuhan ekonomi Indonesia. Ekonomi Indonesia sedang menghadapi risiko yang berpotensi memberikan dampak ketidakstabilan kondisi makro ekonomi. Selain dalam tahap pemulihan pasca COVID-19, Indonesia harus bersiap menghadapi krisis ekonomi global yang disebabkan isu geopolitik Ukraina-Rusia dan dampak perubahan iklim yang meningkatkan risiko bencana alam. Berbagai negara telah mengalami dampak resesi akibat ketiga kombinasi tersebut. Meskipun dampaknya belum dirasakan Indonesia, namun setiap pihak perlu mewaspadai teror resesi.

Terkait hal tersebut, dalam ReINFOKUS edisi September 2022 ini, kami mengangkat Tema "*Reinsurance and Economic Resilience: Dealing with Climate Change, Pandemic and Geopolitical Challenge*"

Dari sisi bisnis Asuransi Jiwa, besarnya klaim yang dibayarkan oleh Industri Asuransi Jiwa masih didominasi oleh klaim yang terkait dengan COVID-19. Yang membedakan hanyalah, apabila klaim di pertengahan tahun 2021 hingga awal tahun 2022 masih didominasi oleh klaim kematian akibat COVID-19 Delta, klaim di awal tahun 2022 hingga pertengahan tahun 2022 didominasi oleh klaim kesehatan akibat COVID-19 Omicron.

Tantangan besar yang juga dihadapi lini bisnis Asuransi Umum adalah isu mengenai *climate change* yang berdampak pada kelas bisnis *engineering* dan kendaraan bermotor. Pada ReINFOKUS edisi ini, kita juga akan mengulas secara spesifik di sektor transportasi, mengenai prospek bisnis dan perspektif asuransi, bagaimana perubahan iklim juga mempengaruhi sektor transportasi yang saat ini sudah banyak beralih menggunakan kendaraan berbahan bakar listrik.

Akhir kata, kami mengharapkan kritik dan saran yang membangun dari pembaca untuk kemajuan dan perbaikan ReINFOKUS pada edisi-edisi berikutnya. Selamat membaca!


## Redaktur REINFOKUS

**Dewan Penasihat** Direksi PT Reasuransi Indonesia Utama (Persero) **Penanggung Jawab** Mardian Adhitya **Pemimpin Redaksi** Candi Fitara Prameswari **Anggota Redaksi** 1. Desk Reasuransi Umum: Aries Karyadi; 2. Desk Reasuransi Jiwa: Arief Chaharuddin; 3. Desk Non Teknik: Hendra Lesmana; 4. Desk BPPDAN Highlight: Muammar Kamadewa R.; 5. Desk Korporasi merangkap Koordinator Admin Media Sosial & Sirkulasi: Arthur Daniel S. P. **Penulis/Penanggung Jawab Kolom ReINFOKUS dan Media Online** **Desk Reasuransi Umum** 1. Maesha Gusti Rianta; 2. Yanuardi Rahmat M.; 3. Renny Rahmadi Putra; 4. Clara Krisnanda; 5. Arie Marina K.; 6. Aprelia Nur Fadhilla. **Desk Reasuransi Jiwa** 1. Laras Prabandini S.; 2. Yusuf H. Kalla; 3. Adelina Zulkifli. **Desk BPPDAN** 1. Risk & Loss Profile: Swastika Utama **Desk Non Teknik** 1. Risk Management & Compliance: Sopiyan Hadi; 2. Akuntansi, Keuangan & Perpajakan: Gilang Ramadhan; 3. Human Capital: Rizki Aditya; **Desk Korporasi** 1. Indonesia Re Insight, Korporasi, & CSR: Augustin Indah Susanti; 2. TJSL: Hari Widodo **Administrator Media Sosial dan Sirkulasi Majalah ReINFOKUS dan BPPDAN Highlight** 1. PIC Reasuransi Umum: Dinda Wahyu Risanti; 2. PIC Reasuransi Jiwa: Adry Ivan; 3. PIC Corporate Secretary: Vany Juwita S. **Desain dan Tata Letak (Majalah REINFOKUS, BPPDAN Highlight & Media Online/ Sosial)** Corporate Secretary Division Head

# *Reinsurance and Economic Resilience:* *Dealing with Climate Change, Pandemic, and Geopolitical Challenges*

**Muammar Kamadewa Ramadhan, S.Si., AAAIK**

Beberapa tahun ke belakang, dunia sedang mengalami berbagai tantangan yang memberikan dampak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi. Kondisi ekonomi sempat tepuruk pada tahun 2020, pertumbuhan ekonomi merosot hingga -4,9% dibandingkan dengan tahun 2019. Pertumbuhan ekonomi mulai pulih di tahun 2021, tercatat jika pertumbuhan ekonomi mencapai 6,2%. Namun, kondisi tersebut tidak berlangsung hingga 2022. Pada Q1-2022 pertumbuhan ekonomi hanya mencapai 3,0%, perlambatan pertumbuhan ini disebabkan oleh beberapa faktor.

Ketidakpastian ekonomi global mempengaruhi pertumbuhan ekonomi Indonesia. Ekonomi Indonesia sedang berada pada kondisi ketidakpastian dalam menghadapi risiko yang berpotensi memberikan dampak ketidakstabilan kondisi makro ekonomi.

Saat ini Indonesia dalam tahap pemulihan pasca COVID-19, tercatat pertumbuhan ekonomi di Q1-2022 mencapai 5,01%. Namun, Indonesia harus bersiap menghadapi krisis ekonomi global yang disebabkan isu geopolitik Ukraina-Rusia dan dampak perubahan iklim yang meningkatkan risiko bencana alam.

Konflik Ukraina-Rusia menyebabkan rantai pasokan barang-barang kebutuhan seperti energi dan pangan mengalami gangguan. Beberapa negara telah mengalami dampak inflasi yang cukup signifikan, krisis ini perlahan akan dialami Indonesia. Perubahan iklim menyebabkan bencana-bencana yang berasal dari *secondary perils* meningkat *severity* dan frekuensinya. Bencana luar biasa berpotensi bergeser dari gempa bumi ke bencana hidrometeorolgi. Kedua polemik belum dirasakan Indonesia saat ini, namun melihat kondisi negara-negara tetangga yang sudah terdampak meningkatkan kewaspadaan Indonesia untuk bersiap.

## Pandemi COVID-19

Pandemi COVID-19 memberikan dampak signifikan bagi ekonomi dunia terutama bagi negara berkembang. Ketidaksiapan finansial sektor rumah tangga dan industri kecil menengah terdampak akibat merosotnya pemasukan dengan skala besar sehingga secara tidak langsung memicu peningkatan angka kredit macet. Sektor rumah tangga tidak dapat mencukupi kebutuhan dasar konsumsi selama tiga bulan akibat merosotnya pendapatan. Sedangkan industri kecil menengah tidak memiliki cukup cadangan uang untuk mengatasi berkurangnya angka penjualan sehingga tidak mencukupi beban produksi. Pinjaman kredit merupakan upaya jangka pendek yang dapat dipilih untuk memenuhi kebutuhan rumah tangga dan industri.

Sektor usaha kecil mengalami penurunan pendapatan drastis. Kondisi tersebut menyebabkan beberapa usaha kecil menunda atau bahkan tidak mampu melakukan pembayaran kredit usaha. Tercatat, klaim asuransi kredit di Indonesia mencapai Rp10,72 triliun pada tahun 2020. Meningkatnya beban produksi sektor usaha tidak sejalan dengan peningkatan penjualan sehingga beberapa industri harus gulung tikar. Sehingga menyebabkan tsunami PHK pada beberapa bidang industri. Kondisi tersebut meningkatkan angka pengangguran karena sebagian besar pekerja tidak memiliki kemampuan lain di luar bidang kerjanya.

Pemerintah Indonesia berusaha mengurangi beban individu yang terdampak. Salah satu upaya yang pemerintah lakukan dengan memberikan kebijakan relaksasi kredit. Upaya tersebut diharapkan dapat dimanfaatkan sektor usaha kecil menengah untuk mengatur kembali finansial perusahaan. Khusus untuk individu yang terdampak PHK, pemerintah memberikan bantuan berupa bahan pangan dan Bantuan Langsung Tunai (BLT).

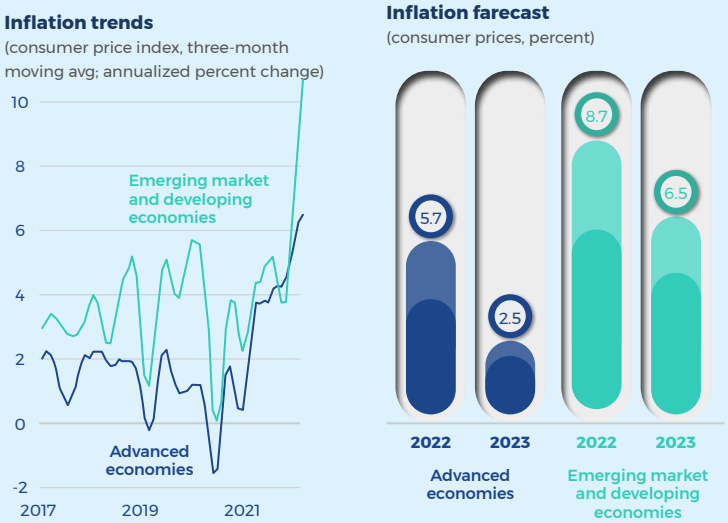
## Geopolitik Ukraina dan Rusia

Kondisi ekonomi dunia tidak hanya ditekan oleh pandemi COVID-19, namun juga diperparah oleh konflik Ukraina-Rusia. Saat dunia mulai pulih dari pandemi COVID-19, pada awal tahun 2022 terjadi konflik Ukraina-Rusia. Perang kedua negara tersebut melibatkan banyak negara lain turun tangan sehingga memunculkan kebijakan pembatasan beberapa negara yang berdampak besar pada ekonomi. Inflasi yang muncul akibat keterbatasan komoditas energi dan pangan ikut dirasakan negara-negara maju. Pemulihan ekonomi didorong dari meningkatnya kebutuhan bahan-bahan pokok, namun akibat pembatasan yang terjadi menyebabkan pasokan bahan produksi turun drastis.

Tekanan inflasi tidak hanya dirasakan oleh negara-negara berkembang, negara maju pun mendapatkan tekanan yang sama. Grafik inflasi bahan pokok memperlihatkan jika kenaikan yang terjadi mencapai >50% baik di negara berkembang dan negara maju. Negara berkembang mendapat tekanan yang cukup signifikan, di mana kenaikan inflasi yang terjadi melampaui 100% dari tahun 2021. Negara maju pun mengalami tekanan serupa meski tingkat inflasi hanya mencapai 50%.

**Upward revisions**

The war in Ukraine and a broadening of price pressures are expected to elevate inflation for longer than previously forecast.




Sources: IMF, *World Economic Outlook;* and IMF staff calculations.
Note: Left panel average inflation rates by economic group are purchasing-power-parity GDP-weighted averages.

Proyeksi 2023, kenaikan inflasi pada bahan pokok masih terjadi, negara maju diproyeksi dapat menekan nilai inflasi sedangkan negara berkembang masih harus berupaya menekan laju inflasi.

Kenaikan harga bahan pokok dan pangan dipicu akibat kurangnya pasokan energi dan bahan pangan yang diproduksi oleh Rusia dan Ukraina. Ketersediaan minyak dan gas bumi berkurang sejalan dengan pembatasan yang dilakukan Rusia. Selain itu, pasokan bahan pangan gandum mengalami gangguan akibat pembatasan mobilitas Ukraina oleh Rusia. Kebijakan Rusia untuk membatasi jalur pelayaran ikut mengancam pengiriman bahan produksi. Saat dunia kembali pulih dari pandemi, ketersediaan bahan pokok industri terganggu akibat pembatasan jalur pelayaran yang dilakukan Rusia, hal ini mengganggu beberapa industri untuk berproduksi sehingga menurunkan ketersediaan produk yang meningkatkan harga jual produk.

## Perubahan Iklim

Risiko bencana alam mengalami pergeseran, risiko katastropik tidak hanya berasal dari gempa bumi, terjadi peningkatan risiko bencana yang disebabkan oleh anomali cuaca. Risiko katastropik bencana alam hidrometeorologi meningkat dalam beberapa tahun terakhir. Peristiwa banjir Malaysia, sebagai contoh, menyebabkan kerugian hingga Rp67 triliun. Selain disebabkan oleh tata ruang kota, bencana banjir tersebut juga diakibatkan curah hujan di atas normal. Anomali cuaca menandakan perubahan iklim yang disebabkan emisi gas rumah kaca.

Perubahan iklim adalah yang wajar dialami oleh bumi, secara alamiah temperatur bumi mengalami perubahan dari awal terbentuknya bumi sampai saat ini.

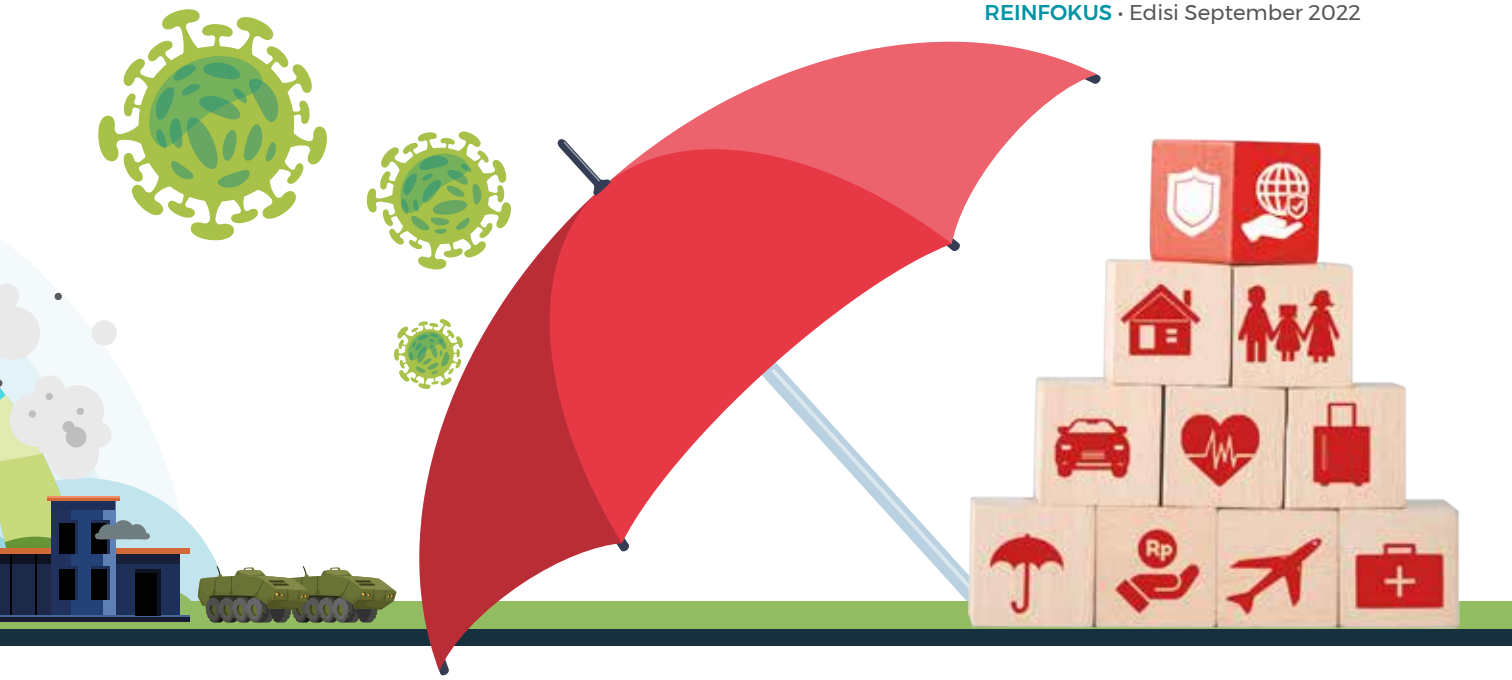
Hingga abad ke-18, terjadi revolusi industri yang mengakibatkan peralihan cara kerja industri dari tenaga manusia ke mesin produksi. Kondisi tersebut juga mendorong penggunaan bahan bakar fosil yang menghasilkan unsur karbon sebagai hasil proses pembakaran. Sehingga perubahan iklim yang terjadi didominasi oleh tindakan manusia berinteraksi dengan bumi. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh NASA, rata-rata kenaikan temperatur bumi mencapai titik ekstrem sebesar 1,06°C dibandingkan dengan tahun 1980. Nilai tersebut hanya membutuhkan waktu 22 tahun.

Perubahan iklim mempengaruhi fenomena alam seperti ENSO yang berperan besar dalam kestabilan cuaca sebagian besar negara. Fenomena ENSO mempengaruhi durasi dan intensitas hujan yang terjadi di sebagian besar negara pada area Samudera Pasifik. Selain itu, perubahan iklim mempengaruhi anomali tekanan udara di kutub utara sehingga dapat memicu peningkatan terjadinya angin tornado.

Pada tahun 2022, terjadi bencana banjir besar di Malaysia dan Korea Selatan. Banjir yang terjadi pada kedua negara tersebut dipengaruhi oleh intensitas curah hujan tinggi. Bencana tersebut memberikan dampak yang cukup besar, Malaysia mengalami kerugian sebesar Rp67 triliun dan Korea Selatan mencapai Rp756 miliar. Potensi kerugian banjir akan meningkat sejalan dengan akumulasi risiko yang berada pada wilayah terdampak.

## Peran Reasuransi sebagai Tulang Punggung Ekonomi

Ketidakpastian ekonomi dipengaruhi oleh berbagai risiko yang terjadi saat ini. Kombinasi pandemi dan perang menyebabkan stagnansi pertumbuhan ekonomi. Bayang-bayang resesi dan krisis



menghantui setiap negara dunia saat ini. Selain risiko yang terjadi saat ini, perubahan iklim berpotensi memberikan dampak signifikan di masa mendatang. Perusahaan reasuransi berkontribusi menjadi benteng kekuatan ekonomi.

Reasuransi merupakan industri *backbone* untuk menanggung risiko-risiko yang diterima oleh industri asuransi. Melalui skema transfer risiko antara perusahaan asuransi dan reasuransi, porsi risiko yang tidak dapat sepenuhnya ditanggung oleh perusahaan asuransi akan dialirkan ke perusahaan reasuransi. Melalui skema tersebut, menghindarkan terjadinya akumulasi risiko di satu perusahaan asuransi. Skema tersebut menuntut perusahaan reasuransi memiliki kapasitas yang mencukupi menerima sebaran risiko dari perusahaan asuransi. Pemenuhan kapasitas bagi perusahaan reasuransi akan sangat membantu pemulihan ekonomi menghadapi berbagai risiko.

> Perusahaan reasuransi berkontribusi menjadi benteng kekuatan ekonomi. Ketidakpastian ekonomi dipengaruhi oleh berbagai risiko yang terjadi saat ini. Kombinasi pandemi dan perang menyebabkan stagnansi pertumbuhan ekonomi. Bayang-bayang resesi dan krisis menghantui setiap negara dunia saat ini. Selain risiko yang terjadi saat ini, perubahan iklim berpotensi memberikan dampak signifikan di masa mendatang.

**Sumber:**
1. https://www.worldbank.org/en/publication/wdr2022/brief/chapter-1-introduction-the-economic-impacts-of-the-covid-19-crisis
2. https://www.imf.org/en/Blogs/Articles/2022/04/27/blog-cotw-inflation-to-be-elevated-for-longer-on-war-demand-job-markets-042722
3. https://www.imf.org/en/Blogs/Articles/2022/04/19/blog-weo-war-dims-global-economic-outlook-as-inflation-accelerates
4. http://ditjenppi.menlhk.go.id/kcpi/index.php/info-iklim/perubahan-iklim
5. https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2022/06/09/nasa-suhu-permukaan-bumi-naik-085-c-pada-2021#:~:text=Menurut%20National%20Aeronautics%20and%20Space,tahunan%20selama%20periode%201951%2D1980.
6. https://climate.nasa.gov/global-warming-vs-climate-change/

Muammar Kamadewa Ramadhan, S.Si., AAAIK

## *"Reinsurance and Economic Resilience: Dealing with Climate Change, Pandemic and Geopolitical Challenges"*

Indonesia Re International Conference 2022 (IIC 2022) merupakan *event* industri asuransi dan reasuransi skala internasional yang diadakan oleh Indonesia Re pada tanggal 28–29 September 2022. Konferensi internasional ini mengangkat tema mengenai "*Reinsurance and Economic Resilience: Dealing with Climate Change, Pandemic and Geopolitical Challenges.*"

Acara IIC 2022 dilakukan dalam dua hari dengan mengundang para praktisi dari berbagai bidang mulai dari kalangan industri asuransi, ekonomi makro, perbankan, hingga praktisi perubahan iklim. Kegiatan IIC 2022 membahas peran reasuransi menjaga kestabilan ekonomi di tengah ketidakpastian. Selain itu, dunia pun harus bersiap menghadapi risiko bencana hidrometeorologi akibat perubahan iklim.

Acara IIC 2022 dibuka dengan *keynote speech* dari Wakil Menteri BUMN II, Bapak Kartika Wirjoatmodjo. Dalam pidatonya, disampaikan bahwa industri asuransi masih dihantui oleh berbagai macam tantangan dalam ketersediaan basis data dan metode pencadangan yang tidak tepat. Perlu kerja sama seluruh pihak untuk membenahi industri asuransi agar menjadi lebih sehat. Selain itu, dalam pidato lainnya oleh Menteri Koordinator Bidang Perekonomian, Bapak Airlangga Hartarto; Menteri Keuangan, Ibu Sri Mulyani; Menteri BUMN, Bapak Erick Thohir; dan Menteri Kesehatan, Bapak Budi Gunadi Sadikin, menyampaikan bahwa ekonomi dunia sedang mengalami berbagai tantangan akibat kombinasi pandemi COVID-19 serta konflik antara Ukraina dan Rusia. Berbagai negara telah mengalami dampak resesi akibat kedua kombinasi tersebut. Meskipun dampaknya belum dirasakan Indonesia, namun setiap pihak perlu mewaspadai teror resesi.

Pada sesi pertama, panelis memaparkan jika kondisi ekonomi global sedang menghadapi tekanan. Saat ini resesi tidak hanya dirasakan oleh negara berkembang, namun negara maju ikut mengalami inflasi di atas rata-rata. Tingginya inflasi dipengaruhi

perlambatan perdagangan global akibat kenaikan suku bunga Federal Reserve (The Fed) implikasi dari penurunan cadangan The Fed. Penurunan cadangan tersebut diproyeksi terjadi hingga tahun 2025. Saat ini, kondisi ekonomi Indonesia masih lebih baik dari negara berkembang lainnya karena Indonesia masih dapat mempertahankan laju inflasi.

Dalam kondisi resesi dunia saat ini, Indonesia berhasil mengatasi indeks inflasi, BI memprediksi inflasi di akhir tahun 2022 mencapai 5,4%. Laju inflasi berpotensi meningkat apabila subsidi pemerintah dikurangi secara signifikan. Pemerintah perlu meningkatkan pendapatan lewat pajak sebesar 25,4% sehingga inflasi dapat dikontrol di bawah 5% pada tahun 2023. Sekitar 80% pendapatan Indonesia berasal dari domestik, contohnya konstruksi, biaya pemerintah, dan investasi dalam negeri. Kondisi ini menggambarkan kemandirian ekonomi Indonesia untuk menghadapi potensi krisis.

Sesi berlanjut degan pemaparan pentingnya industri reasuransi dalam menjaga ketahanan ekonomi Indonesia. Perusahaan reasuransi memiliki peran dalam menahan laju defisit neraca reasuransi. Saat ini, premi reasuransi keluar negeri masih lebih tinggi dari pada premi reasuransi yang masuk dari luar negeri. Perlu bagi perusahaan reasuransi untuk meningkatkan kapabilitas dan kompetensinya agar mampu bersaing dengan pasar global. Secara khusus, Indonesia Re membutuhkan peran pemerintah untuk meningkatkan modal perusahaan sehingga Indonesia Re dapat meningkatkan *rating* internasional. Peningkatan *rating* internasional akan membantu Indonesia Re untuk mendapatkan bisnis luar negeri.

Selanjutnya pada sesi ketiga, diskusi panel membahas perubahan iklim yang akan mengubah pandangan industri asuransi dalam menghadapi bencana akibat *second perils* di antaranya hujan dan angin topan. Dalam 40 tahun terakhir bencana hidrometeorologi, di antaranya banjir dan angin topan, mendominasi penyebab bencana alam. Pemanasan global prinsipnya bukan suatu hal yang dapat dihindarkan, namun aktivitas manusia pasca revolusi industri telah mempercepat kenaikan temperatur bumi. Kenaikan rata-rata temperatur bumi sudah mencapai 1,1°C sejak tahun 1850 dan diprediksi terus meningkat hingga 1,5°C tahun 2050. Letak Indonesia yang diapit dua samudera besar meningkatkan risiko bencana akibat perubahan iklim sehingga diperlukan strategi untuk dapat memitigasi dampak bencana alam. Pemerintah melakukan strategi dana asuransi bencana atau disebut *Disaster Risk Financing and Insurance* untuk mengurangi dampak bencana alam. Dengan strategi tersebut, pemerintah akan bekerja sama dengan industri asuransi untuk membentuk *pooling fund* yang disiapkan untuk bencana alam. Melihat tren pertumbuhan premi yang stabil, pemerintah optimis jika strategi ini juga membantu pasar asuransi berkembang.

Pandemi COVID-19 mengubah tatanan hidup masyarakat, terutama gaya hidup yang menyangkut kesehatan. Masyarakat menjadi sangat selektif menentukan sistem kesehatan yang dibutuhkan. Secara tidak langsung, hal tersebut meningkatkan

sistem kesehatan rumah sakit dalam kemampuan menanggapi keadaan darurat. Paradigma masyarakat Indonesia dalam memandang asuransi jiwa berubah menjadi lebih positif. Sejak pandemi terjadi, permintaan asuransi jiwa dan kesehatan terus meningkat di berbagai wilayah Indonesia. Namun, penetrasi, densitas, dan pengetahuan finansial masih menjadi tantangan bagi industri asuransi jiwa.

Pada sesi terakhir, panelis membahas mengenai keadaan asuransi kredit di Indonesia. Pendapatan asuransi kredit merupakan yang terbesar ketiga di Indonesia setelah asuransi kebakaran dan kendaraan. Kondisi makro ekonomi yang tidak stabil dapat berakibat fatal bagi asuransi kredit. Penurunan pendapatan individu dan sektor usaha akan mengganggu prioritas tertanggung dalam membayar kredit. Asuransi kredit didominasi oleh jaminan program KUR dan asuransi kredit konsumtif. Masalah perusahaan asuransi dalam bisnis asuransi kredit terkait perhitungan *pricing* akibat kurangnya data tertanggung untuk analisis risiko. Sedangkan masalah yang dihadapi perusahaan reasuransi adalah tidak adanya standardisasi dokumen yang jelas. Selain itu, skema *non-reporting* mempersulit perusahaan reasuransi untuk menganalisis risiko kredit yang masuk akibat dari kurangnya data individu setiap risiko yang ditanggung.

Melalui acara ini, Indonesia Re memperkenalkan kembali Indonesia Re Institute sebagai lembaga penelitian dan pelatihan yang bertujuan meningkatkan kapabilitas insan industri asuransi dan reasuransi. Indonesia Re Institute bekerja sama dengan berbagai tenaga ahli asuransi dan risiko sehingga hasil penelitian dapat diaplikasikan bagi industri asuransi dan reasuransi. Selain itu, Indonesia Re melakukan revitalisasi terhadap BPPDAN sebagai badan pengelola data asuransi kebakaran. Tujuan revitalisasi BPPDAN untuk memanfaatkan data perusahaan asuransi sehingga analisis risiko pasar asuransi didasarkan data *market*.

Dalam upaya meningkatkan kemampuan pengelolaan data industri, BPPDAN memiliki aplikasi yang memberikan *insight* risiko per okupasi melalui premi, *loss ratio* dan klaim yaitu BPPDAN *Client Portal*. Ke depannya, BPPDAN berkolaborasi dengan Swiss Re Analytic Solution dalam meningkatkan kemampuan BPPDAN *Client Portal*. Tujuan kolaborasi tersebut untuk menciptakan aplikasi dengan analisis yang lebih komprehensif dengan memperhitungkan eksposur risiko yang dimiliki *ceding company*.

Indonesia Re Institute berperan sebagai penghubung antara akademisi dengan industri. Kolaborasi penelitian mengenai risiko keuangan bencana alam gempa dan bencana akibat perubahan iklim dilakukan bersama Institut Teknologi Bandung. Hasil dari kolaborasi ini adalah *tool* pemodelan yang bernama *Climate Change Multi-perils Model* (C2M2). Tahap awal penelitian akan fokus pada pengembangan model risiko keuangan akibat gempa. Selanjutnya, model dikembangkan untuk dapat menghitung risiko asuransi dari 8 bencana yaitu tsunami, banjir, longsor, erupsi, topan, abrasi, kekeringan, dan kebakaran hutan. Indonesia Re Institute juga berkolaborasi dengan IFG Progress melakukan berbagai penelitian dalam bidang ekonomi.

Melalui acara IIC 2022, Indonesia Re juga memberikan apresiasi yang tinggi bagi perusahaan asuransi umum, jiwa dan mitra BPPDAN. Sebagai penutup acara, disampaikan pemenang penghargaan untuk kategori The Most Profitable–BPPDAN, The Best Contributors–BPPDAN, The Most Profitable–General Insurance, The Best Facultative Cedants–General Insurance, The Best Reporting & Administration–General Insurance, The Best Contributors–Life Insurance, The Best Reporting & Administration–Life Insurance dan The Most Innovative–Life Insurance.

# ***Sustainable Product Strategies*** *for Sustainable Future in Post Pandemic Era*

**dr. Laras Prabandini S., AAAIJ, CRMO, AAAK**

Selama pandemi COVID-19 yang telah berlangsung selama lebih dari dua tahun ke belakang, dunia telah mengalami jatuh bangun pada aktivitas perekonomian dan bisnis di berbagai industri. Setelah mengalami penurunan performa sepanjang tahun 2021 lalu, Industri Asuransi Indonesia akhirnya mulai bangkit kembali. Kebangkitan tersebut salah satunya tercermin dari Kinerja Industri Asuransi Jiwa pada kuartal I/2022, di mana, berdasarkan konferensi pers yang dilakukan oleh Asosiasi Asuransi Jiwa Indonesia (AAJI), Industri Asuransi Jiwa telah membukukan total pendapatan premi sebesar Rp62,27 triliun dan mengalami peningkatan jumlah tertanggung hingga mencapai 75.45 juta tertanggung dengan total eksposur uang pertanggungan sebesar Rp4.245,01 triliun.

Meskipun mencatat perbaikan kinerja yang sangat menggembirakan, Industri Asuransi Jiwa ternyata juga masih mencatat pengeluaran yang sangat besar di kuartal I/2022. Pengeluaran tersebut bersumber dari pembayaran klaim dan manfaat asuransi sebesar Rp43,35 triliun, yang diberikan kepada sekitar 5,3 juta penerima manfaat. Besarnya klaim yang dibayarkan oleh Industri Asuransi Jiwa masih didominasi oleh klaim yang terkait dengan COVID-19. Yang membedakan hanyalah, apabila klaim di pertengahan tahun 2021 hingga awal tahun 2022 masih didominasi oleh klaim kematian akibat COVID-19 varian Delta, klaim di awal tahun 2022 hingga pertengahan tahun 2022 didominasi oleh klaim kesehatan akibat COVID-19 varian Omicron. Berdasarkan konferensi pers AAJI tersebut, disebutkan bahwa Industri Asuransi Jiwa melakukan pembayaran klaim kesehatan sebesar Rp3,32 triliun sepanjang kuartal I/2022. Sehingga total, sejak bulan Maret 2020 hingga konferensi pers AAJI tersebut dilakukan, Industri Asuransi Jiwa telah melakukan pembayaran klaim terkait COVID-19 dengan total sebesar lebih dari Rp9 triliun.

Dari kilasan kinerja Industri Asuransi Jiwa tersebut, kita dapat melihat bahwa pandemi COVID-19 tidak hanya menjadi sebuah tantangan bagi Industri Asuransi Jiwa. Pandemi COVID-19 sebenarnya juga dapat dipandang sebagai peluang dan momentum bagi Industri Asuransi Jiwa untuk tumbuh dan berkembang, termasuk di antaranya untuk dapat meningkatkan penetrasinya di masyarakat Indonesia.

Berdasarkan data dari Otoritas Jasa Keuangan (OJK), tingkat penetrasi asuransi di masyarakat Indonesia baru mencapai 3,18% di tahun 2021, di mana, tingkat penetrasi untuk asuransi jiwa adalah 1,19% dan tingkat penetrasi untuk asuransi umum adalah 0,47%. Rendahnya tingkat penetrasi asuransi tersebut sebagian besar disebabkan oleh masih rendahnya tingkat literasi keuangan di masyarakat Indonesia, di mana, tingkat literasi keuangan secara umum adalah 38,03% dan tingkat literasi asuransi adalah 19,40%. Rendahnya tingkat literasi keuangan dan asuransi pada masyarakat Indonesia menyebabkan masyarakat Indonesia belum memahami betul pentingnya asuransi. Masyarakat Indonesia baru menganggap asuransi sebagai suatu produk yang dijual dan dapat dibeli, bukan sebagai suatu proteksi yang harus mereka miliki, yang dapat melindungi mereka dari potensi kerugian, apabila di kemudian hari mereka mengalami suatu risiko.

Hadirnya pandemi COVID-19 secara optimis dapat dipandang sebagai titik terang tersendiri bagi Industri Asuransi Jiwa, di mana masyarakat secara nyata 'tersadarkan' bahwa terdapat potensi bahaya yang tidak

pasti, tidak diketahui kapan akan datang, dan yang sewaktu-waktu dapat mengancam mereka. Masyarakat menjadi sadar bahwa ancaman penyakit dapat membuat dirinya ataupun keluarganya mengalami kerugian, baik itu yang diakibatkan oleh biaya rumah sakit yang sangat besar, potensi disabilitas, atau bahkan kematian. Semua potensi kerugian tersebut pada akhirnya akan mengarah ke potensi kerugian finansial, yang mana sebenarnya risiko tersebut dapat 'dialihkan' ke Perusahaan Asuransi, jika mereka memiliki polis asuransi. Singkat cerita, jika melihatnya secara optimis, pandemi ini dapat meningkatkan *awareness* masyarakat terhadap asuransi. Pandemi COVID-19 sepertinya telah membuka mata masyarakat akan pentingnya memiliki asuransi sebagai proteksi atas *unpredictable event*. Sebuah studi yang dipublikasikan di PwC's COVID-19 *Consumer Insurance and Retirement Pulse Survey* pada Juni 2020, menunjukkan adanya hubungan antara pandemi COVID-19 dengan peningkatan minat masyarakat untuk membeli produk asuransi. Studi tersebut menyebutkan bahwa 15% dari responden survei menyatakan bahwa mereka berminat untuk membeli produk asuransi karena mempertimbangkan potensi dampak dari COVID-19, dan 37% responden survei menyatakan kekhawatiran mereka bahwa pandemi dapat membawa dampak finansial di masa depan pada rencana pensiun mereka.

Bak gayung bersambut, peningkatan *awareness* masyarakat terhadap asuransi harus diimbangi dengan tersedianya produk-produk asuransi yang bersifat *segmented*, di mana, produk asuransi dikembangkan berdasarkan profil, kriteria, karakteristik, dan kebutuhan dari kelompok masyarakat tertentu yang menjadi target pasarnya.

Dengan mempertimbangkan masih relatif tingginya *loss ratio* pada sebagian portofolio Asuransi Jiwa dan Kesehatan, perusahaan asuransi saat ini masih harus terus berfokus pada prinsip *profitable underwriting* pada setiap pengembangan produknya. Untuk memastikan suatu produk asuransi akan menghasilkan profit dan dapat *sustain* untuk jangka waktu panjang, produk asuransi tersebut harus memiliki ketentuan *underwriting* yang *prudent*, serta tarif premi yang dapat mencukupi perhitungan penjaminan risiko, pencadangan, dan biaya-biaya lainnya berdasarkan prinsip aktuaria yang ada.

Hal yang tak kalah penting dalam proses pengembangan produk adalah memperhitungkan dan menimbang dengan baik lingkup penjaminan dan kondisi-kondisi yang dikecualikan dalam penjaminan. Industri Asuransi Jiwa seharusnya banyak belajar dari pandemi COVID-19, di mana, sejak tahun 2020 dan seterusnya, Industri Asuransi Jiwa masih sangat banyak menerima pengajuan klaim yang terkait COVID-19. Selain itu, kita harus mengingat bahwa risiko terkait COVID-19 bukan hanya risiko yang terjadi saat infeksi/penyakit saja, melainkan dapat juga berupa risiko jangka panjang yang terjadi setelah tertanggung sembuh (*Long* COVID-19).

Selain dari segi jenis pertanggungan yang harus memenuhi kebutuhan dan ekspektasi masyarakat, suatu produk asuransi harus dikembangkan semenarik mungkin, sehingga dapat menarik masyarakat untuk membelinya. Suatu produk tidak hanya harus murah dan terjangkau untuk dapat menarik minat masyarakat, namun suatu produk hendaknya juga dapat memuaskan masyarakat dalam hal *experience*. Oleh karena itu, perusahaan asuransi hendaknya memanfaatkan kemajuan teknologi, dan memanfaatkan digitalisasi dalam pengembangan, pemasaran, dan pengelolaan portofolio suatu produk asuransi.

Pada dasarnya, industri-industri telah mulai menetapkan dan menjalani *roadmap* menuju ke transformasi digital dan otomatisasi sejak beberapa tahun yang lalu. Tren transformasi dan otomatisasi tersebut pada dasarnya dipicu oleh adanya perubahan demografi, ekspektasi konsumen, serta tekanan persaingan di antara para pelaku pada industri tersebut. Dalam hal tren transformasi digital dan otomatisasi, peranan pandemi COVID-19 hanyalah mengakselerasi transformasi tersebut, dan membuat masyarakat menyadari pentingnya digitalisasi dalam kehidupan mereka. Kehadiran pandemi COVID-19 menyadarkan masyarakat bahwa sebenarnya mereka dapat melakukan interaksi dan berbagai aktivitas lainnya—termasuk aktivitas ekonomi dan bisnis—secara *online*/*virtual* dan *mobile*.

Digitalisasi dalam industri asuransi sendiri dapat mempermudah masyarakat untuk dapat mengakses produk, memilih produk, membeli polis,

menjalani seleksi risiko, hingga mempermudah proses pengajuan klaim atas polis tersebut.

Selain dari kebutuhan dan kepuasan konsumen, digitalisasi dan otomatisasi juga dapat membantu perusahaan asuransi dalam mengurangi potensi *missed* dan kesalahan, serta dapat meningkatkan akurasi dan kecepatan pada operasional/ proses bisnis. Digitalisasi dalam produk asuransi juga dapat mempermudah perusahaan asuransi untuk dapat mengelola portofolio produk, termasuk di antaranya memantau dan menganalisis performa dari produk tersebut. Dengan demikian, pada akhirnya pemanfaatan digitalisasi dalam produk asuransi juga dapat membantu perusahaan asuransi untuk mengurangi pengeluaran biaya, membantu proses seleksi risiko, analisis klaim, meningkatkan layanan dan kepuasan pelanggan, serta mendorong efisiensi perusahaan.

## Bagaimana **Perusahaan Reasuransi** dapat membantu **Perusahaan Asuransi** di Era *Post-Pandemic* ini?

Pada hakikatnya, pemanfaatan Perusahaan Reasuransi merupakan bagian dari manajemen risiko pada Perusahaan Asuransi, yang telah menyerap dan menerima pengalihan risiko dari masyarakat. Meskipun demikian, di era ini, kapasitas bukan menjadi satu-satunya alasan dari Perusahaan Asuransi untuk mereasuransikan risikonya kepada suatu Perusahaan Reasuransi. Dalam hal ini, Perusahaan Asuransi berharap untuk mendapatkan pengetahuan, *reinsurance insight*, serta solusi reasuransi yang meliputi *partnership* dalam proses pengembangan produk, dari Perusahaan Reasuransi.

Perusahaan Reasuransi memiliki *helicopter view* atas kondisi dan kejadian yang terjadi di Industri Asuransi. Perusahaan Reasuransi juga memiliki *big data*, karena Perusahaan Reasuransi menerima data dari berbagai Perusahaan Asuransi di Industri Asuransi. *Helicopter view* dan *big data* tersebut merupakan amunisi yang dapat diolah oleh Perusahaan Reasuransi, untuk menciptakan solusi reasuransi yang besifat *tailor made*, yang sesuai dengan profil, karakteristik bisnis, serta kebutuhan masing-masing Perusahaan Asuransi yang menjadi kliennya.

Dalam hal pengembangan produk, Perusahaan Reasuransi dapat memberikan *insight* terkait tren produk di *market* dan Industri Asuransi. Perusahaan Reasuransi juga dapat menyediakan *advice* untuk menentukan apakah produk yang 'cocok' untuk dikembangkan dan dipasarkan oleh suatu Perusahaan Asuransi, dengan melihat *goal, current market, potential market*, serta *distribution channel* dari Perusahaan Asuransi tersebut. Terlebih di *Era Post-Pandemic* ini, pengetahuan dan pengalaman dari Perusahaan Reasuransi sangat diperlukan, agar ke depannya produk asuransi yang dikembangkan oleh Perusahaan Asuransi dapat meraih *sales* yang optimal, meraih profit yang ditargetkan, serta memiliki persistensi yang baik dan *sustainable presence* di *market* dan industri.

Pandemi COVID-19 memang telah membuat dunia menghadapi masa-masa sulit. Meskipun demikian, di balik segala kesulitan, selalu terdapat peluang bagi mereka yang berani, proaktif, inovatif, dan mampu bersikap *agile* terhadap segala potensi situasi yang ada. Industri Asuransi harus proaktif untuk memanfaatkan inovasi, fleksibilitas, dan semua kemajuan yang diadopsi selama pandemi COVID-19, sembari terus mengakselerasi transformasi bisnis yang bersifat *omnichannel, customer-centric*, dan *user-friendly*, untuk memastikan keberlangsungannya.

**Sumber:**
1. https://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/responding-to-the-covid-19-and-pandemic-protection-gap-in-insurance-35e74736/
2. https://www.pwc.com/us/en/industries/financial-services/library/plan-for-post-pandemic-future.html
3. https://www.pwc.com/id/en/crisis-centre/covid-19-and-the-indonesian-insurance-industry.pdf
4. https://www.pwc.com/us/en/industries/financial-services/library/insurance-consumer-survey.html
5. https://www2.deloitte.com/xe/en/insights/industry/financial-services/impact-of-pandemic-insurance-industry.html

# Masa Depan
## *Electric Vehicle* dan Perspektif Asuransi Terhadap *Electric Vehicle* di Indonesia

Renny Rahmadi Putra, S.T., AAAIK, ICMarU, CRMO, CPMS

**Ancaman atas dampak *climate change* sudah menghantui kehidupan di bumi. Diperlukan langkah-langkah sinergi dan berkelanjutan dari seluruh *stakeholder* dalam meminimalisir laju dampak tersebut. Berbagai sektor terlibat dalam upaya ini, seperti sektor kehutanan dengan mengurangi penebangan hutan dan mereboisasi lahan, sektor industri dengan mengurangi emisi gas rumah kaca yang dihasilkan, sektor transportasi dengan penggunaan kendaraan berbahan bakar ramah lingkungan (listrik), dan lain sebagainya. Pada artikel ini, kita akan membahas spesifik di sektor transportasi mengenai prospek bisnis *Electric Vehicle* dan perspektif asuransi.**

**Keberadaan *Climate Change***

*Climate change* bukanlah sebuah *future threat*, *climate change* saat ini sudah ada diantara kita dan sudah kita rasakan kehadirannya. Berbagai fenomena anomali alam telah terjadi, seperti naiknya permukaan air laut, mencairnya salju di kutub, meningkatnya *global warming*, kekeringan yang melanda sebuah wilayah, dan lain sebagainya. Dikutip dari National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA), bahwa dampak adanya *climate change* ini akan menyentuh berbagai sektor kehidupan yang saling terkait, seperti kekeringan dapat membahayakan produksi pangan dan kesehatan manusia. Selain itu, Banjir dapat menyebabkan penyebaran penyakit, kerusakan ekosistem dan insfrastruktur. Menurut Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK, 2016), *climate change* akan meningkatkan risiko bencana hidrometeorologi yang mana di Indonesia, 80% bencana yang terjadi bersumber dari bencana hidrometeorologi. Perlu menjadi perhatian bagi kita semua, agar dampak tersebut tidak besar membahayakan kita. Mari kita dukung pencapaian *net zero emission* di tahun 2060 yang telah ditargetkan oleh Pemerintah Indonesia. (KLHK, 2016), *climate change* akan meningkatkan risiko bencana hidrometeorologi yang mana di Indonesia, 80% bencana yang terjadi bersumber dari bencana hidrometeorologi. Perlu menjadi perhatian bagi kita semua, agar dampak tersebut tidak besar membahayakan kita. Mari kita dukung pencapaian *net zero emission* di tahun 2060 yang telah ditargetkan oleh Pemerintah Indonesia.

**Kebijakan Pemerintah Indonesia**
Pemerintah Indonesia memberikan perhatian penuh untuk pencapaian *net zero emission* yang ditargetkan pada tahun 2060. *Net zero emission* bukanlah hanya sebuah gagasan lagi, tapi sudah seharusnya menjadi implementasi. Dikutip dari paparan OJK dalam FGD KBLBB, Terdapat beberapa peraturan yang telah disahkan pemerintah sebagai landasan hukum terhadap upaya pencapaian tersebut antara lain:

1. UUD 1945 yang berkaitan dengan Konstitusi Hijau yang terdapat pada pasal 28 H, 33 ayat (3), dan 33 ayat (4).
2. Ratifikasi Paris Agreement, dengan tindak lanjut Indonesia melalui Penetapan Kontribusi Nasional (NDC/*Nationally Determined Contributions*) yang dituangkan dalam *First* NDC Republic of Indonesia tahun 2016 dan diperbarui melalui NDC Republic of Indonesia tahun 2021. Target NDC Indonesia (NDC Pertama & Kedua) adalah mengurangi emisi pada tahun 2030 sebesar 41% dengan bantuan internasional dan 29% dengan upaya sendiri.
3. Peraturan Presiden No. 55 tahun 2019 tanggal 8 Agustus 2019, tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) untuk Transportasi Jalan. Perpres ini menciptakan peraturan turunan pada masing-masing kementerian untuk pelaksanaan implementasinya.

Sektor transportasi menyumbang emisi sebesar 28% di Indonesia pada tahun 2018, sebagian besar emisi tersebut dihasilkan dari transportasi darat. Pada saat yang sama, transportasi menyumbang 45% dari konsumsi energi final. Sekitar 94% dari konsumsi energi ini berasal dari pembakaran bahan bakar minyak bumi. Sehingga bisa dikatakan sektor transportasi memiliki kontribusi besar terhadap emisi dan masih sangat bergantung pada energi fosil bukan energi baru terbarukan (*renewable energy*).

Ekosistem Industri *Electric Vehicle* (EV) sangat membutuhkan keberadaan industri nikel dan baterai yang memiliki peran krusial dalam operasi kendaraan EV.

**Ekosistem Industri Kendaraan Bermotor Listrik**

**Upstream** → **Downstream**

Nickel Industry → Battery Industry → Vehicle Manufacturer → Dealer/ATPM/ Multifinance/ Insurance → SPKLU/ SPBKLU → Customer

Indonesia merupakan negara yang memiliki cadangan nikel terbesar di dunia yaitu sebesar 52% dari total cadangan nikel dunia. Nikel merupakan bahan baku utama dari baterai yang menjadi komponen utama dari *Electric Vehicle*. Dari sisi produksi, Indonesia memiliki kontrol terhadap produksi nikel dunia sebesar 30%. Sehingga, atas kekayaan *raw material* tersebut Indonesia memiliki kesempatan yang besar menjadi pemain utama dalam *Electric Vehicle*.

Indonesia menjadi daya tarik investor asing untuk berinvestasi di industri baterai. Indonesia memiliki bahan baku baterai yang besar. Baterai yang digunakan merupakan jenis *lithium* seperti *lithium* NCA (*Nickel Cobalt Aluminum Oxide*), *lithium* NMC (*Nickel Manganese Cobalt Oxide*), and *lithium Iron Phosphate*. Baterai *lithium* merupakan baterai isi ulang (*rechargeable battery*), yang memiliki kepadatan energi terbaik dan mengalami kehilangan isi yang lambat saat tidak digunakan. Hyundai dan LG Energy Solution telah berinvestasi untuk membangun pabrik baterai di Indonesia dengan kapasitas produksi tahunan sebesar 10 GWh atau lebih dari 150.000 unit baterai EV. Pabrik ini akan memulai produksinya di semester pertama tahun 2024. Di sisi industri manufaktur kendaraan bermotor listrik, kita sudah mendengar perusahaan asal Korea (Hyundai) telah mendirikan pabrik di Cikarang, Jawa Barat untuk tempat produksi mobil salah satunya mobil listrik. Selain itu, pabrikan asal Cina (Wuling) juga sudah merakit mobil listriknya di Indonesia.

Dalam menunjang operasi EV, salah satu infrastruktur utama yang dibutuhkan adalah stasiun pengisian listrik yang dikenal dengan SPKLU (Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum) dan SPBKLU (Stasiun Penukaran Baterai Kendaraan Listrik Umum). Pada bulan Mei 2022, sebanyak 332 unit SPKLU telah dibangun di 279 lokasi dan 369 unit SPBKLU telah dibangun di 369 lokasi. Keberadaan SPKLU dan SPBKLU masih terkonsentrasi di pulau Jawa terutama di provinsi DKI Jakarta. Tarif tenaga listrik batas atas (*ceiling price*) dari badan usaha SPKLU kepada konsumen EV sebesar Rp2.475/kWh untuk *normal charging*, Rp3.100/kWh untuk *fast charging*, dan Rp5.126/kWh untuk *ultrafast charging*.

**Jumlah dan Sebaran SPKLU dan SPBKLU**

Sumber: Kementerian ESDM (2022)

**SPKLU** (Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum)

**SPBKLU** (Stasiun Penukaran Baterai Kendaraan Listrik Umum)

Dilansir dari gridoto, terdapat tiga cara *charging* baterai mobil listrik yang dapat dilakukan antara lain:

1. ***Quick/fast charging***, menggunakan daya listrik cukup besar berkisar 20 kW bahkan 150 kW. Pengisian ini membutuhkan waktu hanya 15 hingga 45 menit dari kapasitas baterai 0% sampai 80%.
2. ***Home charging***, pengisian daya ini menggunakan alat *wall charger* yang dipasang terhubung dengan meteran listrik rumah untuk mengkonversi arus AC menjadi arus DC. Umumnya dengan daya listrik 6,6 kW sampai 7,4 kW, *home charging* membutuhkan waktu hingga 7 jam pengisian baterai penuh.
3. ***Standard charging***, pengisian daya ini membutuhkan waktu lebih lama dari *home charging* yaitu hingga 15 jam, alat *charger* berupa adaptor tinggal dicolok ke soket listrik rumah yang banyak tersedia. Adaptor tidak punya daya listrik besar, hanya berkisar 3,3 kW.

Kecepatan penggunaan EV tergantung pada infrastruktur *charging station*. Di banyak negara berkembang, pengisian daya EV dilakukan di rumah. Infrastruktur *charging station* perlu dirancang sesuai dengan struktur negara dan kota, geografi, jenis dan penggunaan kendaraan.

## Potensi *Market Electric Vehicle*

*Electric vehicle* memiliki potensi *market* yang cukup besar tidak hanya di Indonesia bahkan di dunia. Penjualan EV secara global mencatatkan rekor fantastis pada tahun lalu sebesar 6.6 juta unit. Hampir 10% dari penjualan mobil di dunia adalah *electric vehicle*. Saat ini, Pertumbuhan EV masih dipimpin oleh China. Komitmen Pemerintah Indonesia dalam mendorong implementasi kendaraan bermotor listrik akan menjadi faktor pendorong dalam meningkatkan penggunaan EV di Indonesia.

Pada tahun 2030, diprediksikan penjualan EV sebesar 50 juta unit atau setara 54% dari penjualan kendaraan penumpang secara global, untuk BEV sendiri diprediksi mencapai lebih dari 28,1 juta atau setara 29,4% dari penjualan kendaraan penumpang secara global. Pemerintah Indonesia juga menargetkan mobil listrik berbasis baterai sebesar 600.000 unit dan Sepeda Motor listrik berbasis baterai sebesar 2,45 juta unit.

*Market* Indonesia memang sangat menjanjikan bagi para pabrikan kendaraan listrik. Dalam GIIAS 2022, banyak pabrikan mengeluarkan produk kendaraan mobil listrik unggulannya seperti Hyundai, Lexus, KIA, DFSK, MG, Wuling, Toyota, Isuzu, Nissan, Porsche, dan Mitsubishi. Sedangkan untuk motor listrik, pabrikan yang ikut serta dalam acara tersebut yaitu Alva, Pacific, Segway, dan Selis. Berdasarkan data Kementerian Perindustrian (Kemenperin), penjualan EV mencapai 1.594 unit. Sebanyak 1.274 unit di antaranya merupakan BEV dan sisanya HEV. Kendaraan listrik ini diproyeksikan terus berkembang tidak hanya kendaraan berpenumpang saja tapi juga kendaraan pengangkut barang (truk).

## Fitur-fitur dan Keunggulan Kendaraan Listrik

***Price per Unit***

Saat ini, *Price per unit Electric Vehicle* (EV) masih tergolong mahal jika dibandingkan dengan *Internal Combustion Engine Vehicle* (ICEV) dengan spesisifkasi sama. Sepertinya halnya Ioniq 5 dibanderol diharga Rp748 juta hingga Rp859 juta pada momen GIIAS 2022. Sedangkan ICEV dengan model yang mirip dengan Ioniq 5 seperti HRV dibanderol diharga Rp360 juta hingga Rp515 juta. Faktor yang membuat harga EV mahal adalah dari komponen baterai, di mana *share* baterai terhadap harga produksi EV masih dikisaran 35% sampai 50%. Diprediksikan seiring dengan semakin berkembangnya industri baterai di tanah air, pada tahun 2030 biaya baterai akan menjadi 25% dari harga produksi EV. Sejalan dengan hal tersebut, pada webinar EV *Insurance perspective* yang diselengggarakan MunichRe, biaya baterai EV diproyeksikan turun dari tahun ketahun dari €120/kWh tahun 2020 menjadi €49/kWh tahun 2030. Seiring dengan meningkatnya *economic of scale* dari EV, juga akan mendorong harga EV akan menjadi lebih kompetitif dengan ICEV.

***Operational Cost***

Biaya operasional EV lebih murah dibandingkan dengan ICEV. Biaya per kilometer EV sebesar Rp371 sedangkan ICEV sebesar Rp1.250. Selain itu, 1 liter pertamax harga Rp12.500 sebanding dengan 1,5 kWh dengan harga Rp3.712 (*normal charging*). Bahkan biaya *charge ultra fast charging* masih jauh di bawah harga pertamax. Jika *traveling* menggunakan kendaraan listrik dari Jakarta ke Denpasar dengan jarak tempuh 1.185 km, maka biaya *charging* EV sekitar Rp600.000 sedangkan biaya bahan bakar ICEV sekitar Rp1.481.000.

**Emisi Karbon yang Dihasilkan**

Jika kita bandingkan emisi karbon yang dihasilkan, emisi karbon EV hampir kurang dari setengah emisi yang dihasilkan oleh ICEV, di mana per 10 km emisi karbon yang dihasilkan ICEV sebesar 2,6 kg $CO_2$ dan EV sebesar 1,27 kg $CO_2$. Sehingga tidak salah lagi, penggunaan EV merupakan salah satu bentuk dukungan yang diberikan masyarakat dalam menekan emisi karbon untuk meminimalisir *climate change*.

**Kebijakan Insentif dari Pemerintah**

Dalam upaya mendorong ketertarikan masyarakat menggunakan EV, pemerintah melalui Kementerian ESDM dalam acara OJK–FGD KBLBB (Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai) mendorong program-program insentif seperti bebas parkir, bebas ganjil genap, bebas masuk tol, atau pengurangan pajak kendaraan. PT PLN (Persero) juga memberikan insentif, di mana *home charging* mendapatkan diskon 30% untuk penggunaan mulai pukul 22.00 sampai 05.00.

Dengan dukungan penuh dari pemerintah dan pelaku industri, tentunya kita optimis penggunaan EV di Indonesia akan tumbuh cepat. Indonesia memiliki momentum yang besar untuk menjadi pemain kunci dalam industri kendaraan bermotor listrik. Dengan kekayaan sumber daya alam yang melimpah dan kebijakan/regulasi yang mendukung, menjadi modal Indonesia dapat mencapai *net zero emission*.

## *Electric Vehicle* dalam Perspektif Asuransi

Proyeksi pertumbuhan EV menjadi potensi bisnis baru bagi perusahaan asuransi dan reasuransi yang memberikan proteksi terhadap risiko yang mengancamnya. Untuk memberikan proteksi tersebut, perusahaan asuransi dan reasuransi perlu memiliki

pemahaman yang komprehensif terkait dengan underlying risk EV. Risiko EV tidak hanya sebatas pada fitur dan komponen saja tapi juga kesiapan infrastrukturnya hingga kecukupan preminya. Masih menjadi sebuah tanda tanya apakah asuransi EV dapat diperlakukan sama seperti asuransi ICEV yang sudah berkembang di Indonesia?

Kita akan mengupas hal-hal yang perlu menjadi perhatian dan menyusun tingkat risiko dari EV, sebagai berikut:

1. **Penggunaan Kendaraan**
   Tipe kendaraan listrik tidak hanya terbatas pada mobil listrik, tapi juga ada sepeda motor listrik, bus listrik dan truk listrik. Penggunaan kendaraan ada dua yaitu *private used* dan *commercial used*. Saat ini, beberapa perusahaan sudah menggunakan kendaraan listrik untuk mengangkut penumpang. Tentunya, jenis penggunaan tersebut akan mempengaruhi tingkat mobilitas kendaraan. Selain dari sisi mobilitas, *behavior* dari pemilik/*driver* juga perlu diperhatikan. Bagaimana *style* mengemudi dan merawat kendaraan dari si pemilik/*driver*. Dan yang terbaru dari EV, perlu memperhatikan bagaimana *charging behavior* dari si pemilik kendaraan untuk menjaga *battery health*. Karena EV merupakan barang yang baru dengan *data history* yang belum tersedia, sehingga dalam memberikan proteksi asuransi harus dipastikan pemilik/*driver* memiliki pemahaman yang cukup terhadap EV tidak hanya dalam mengendarai, tapi juga merawat dan *charging* kendaraan yang mengikuti standar dari manufaktur.

2. **Kualitas Komponen dan Fitur EV**
   Kualitas komponen/*equipment* EV juga harus dipastikan di *market*. EV merupakan hal yang baru sehingga kita perlu mengantisipasi potensi *faulty design*. Dari komponen yang ada, baterai berkontribusi 35%–50% dari harga EV. Begitu mahalnya harga baterai menjadi *concern* perusahaan asuransi dan reasuransi ketika terjadi klaim. Desain baterai, dan standar keselamatan baterai dari masing-masing manufaktur juga perlu dipahami. Pertanyaan mendasar adalah bagaimana perbaikan baterai dapat dilakukan ketika mengalami kerusakan, apakah harus diganti total atau bisa diganti per *package* atau diganti per *cell*? Bagaimana kualitas baterai dan standar ketahanan baterai saat beroperasi dengan mobilitas tinggi dan saat di-*charging*? Masing-masing *brand* juga memiliki fitur unggulan sebagai *competitive advantage* mereka. Seperti halnya Tesla yang mengedepankan model dan fitur *self driving*. Fitur-fitur kecanggihan teknologi ini perlu diperhatikan juga karena akan mempengaruhi tingkat risiko.

3. **Infrastruktur dan Pendukung lainnya (*Charging Station, Sparepart*, dan Bengkel Rekanan)**
   Kesiapan infrastruktur dan pendukung EV lainnya seperti *charging station, sparepart,* dan bengkel rekanan, juga perlu menjadi perhatian perusahaan asuransi dan reasuransi. Asuransi dan reasuransi tidak dapat mengesampingkan hal ini dikarenakan infrastruktur tersebut kita perlukan dalam upaya memitigasi risiko. Salah satunya infrastruktur terkait *charging station*, keberadaan *charging station* diperlukan untuk mendukung operasi dari EV. Saat ini *charging station* masih terkonsetrasi di pulau Jawa. Selain itu, infrastruktur jalan juga harus diperhatikan, apakah infrastruktur jalan di daerah operasi EV memiliki kondisi yang bagus atau justru jalan-jalan yang ada banyak bergelombang atau tidak rata? Seperti diketahui, komponen dan fitur EV memiliki perbedaan dengan ICEV, sehingga bengkel rekanan perlu dipastikan kesiapannya dalam melakukan perbaikan. Ketersediaan *sparepart* juga perlu diperhatikan, seberapa mudah *sparepart* tersebut dijangkau. Kesiapan infrastruktur dan pendukung lain juga menjadi *complement* yang mendorong pertumbuhan EV di Indonesia.

4. **Risiko**
   Sebagaimana kita tahu, bahwa sejauh ini klaim histori dari EV belumlah tersedia. Akan tetapi, sebagai perusahaan yang memberikan proteksi terhadap risiko haruslah memahami terlebih dahulu apa bahaya yang berpotensi besar mengancam EV. Berdasarkan studi literatur dan *interview* yang dilakukan, didapatkan beberapa *peril* yang mengancam EV dan berpotensi memberikan *loss* besar antara lain:

a. *Fire and explosion*
*Peril* ini menjadi perhatian *market* asuransi EV di luar negeri. Ancaman dari *peril* ini tergantung pada kualitas ketahanan baterai dan elektro motor saat beroperasi dan saat di-*charge*. Ketika terjadi kebakaran, butuh penanganan khusus dalam memadamkan api, sehingga pengetahuan *fire fighter* juga perlu diperhatikan..

b. *Faulty design*. EV merupakan produk baru, sehingga kita perlu mengantisipasi cacat produk yang berpotensi terjadi.

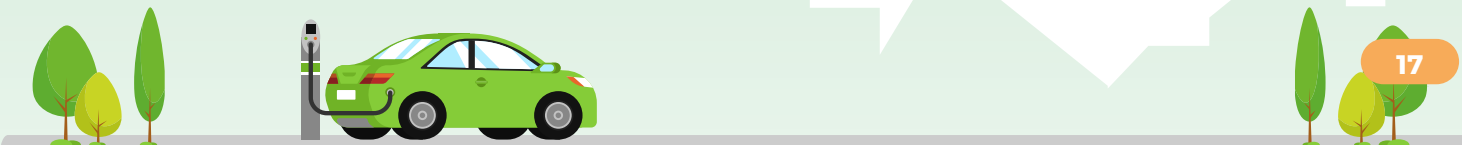
c. Banjir. Kita ketahui bahwa dari desain EV yang ada, posisi baterai tersimpan di bagian bawah mobil. Hal ini perlu diperhatikan ketahanan baterai dalam mengantisipasi banjir atau genangan air, yang mana *peril* ini kerap terjadi di Indonesia.

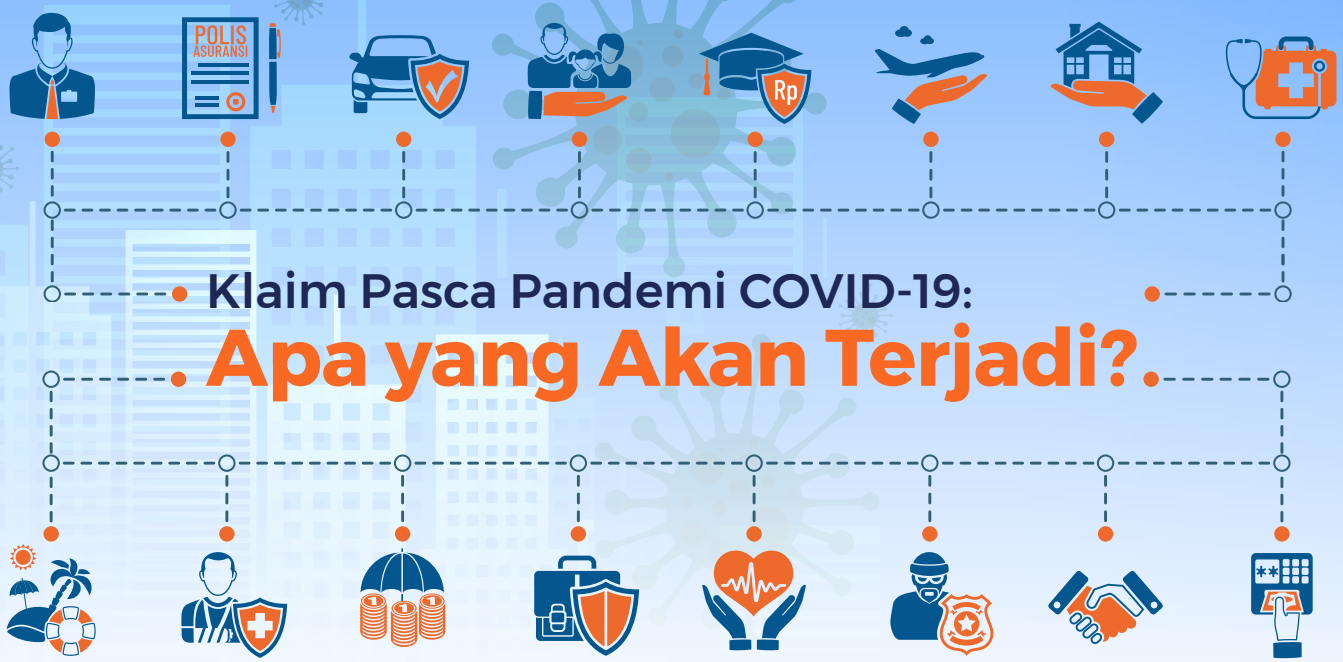
d. Benturan dengan kontur jalan tidak rata atau properti lain. Kita perlu memperhatikan terkait kekuatan konstruksi baterai dan komponen ketika berbenturan dengan polisi tidur, jalan tidak rata, tertimpa pohon, dan lain sebagainya. Perusahaan asuransi dan reasuransi perlu memperhatikan karakteristik risiko-risiko EV, sebelum nantinya memberikan proteksi kepada EV.

**5. *Pricing***

Akan terdapat beberapa fase-fase yang harus dilalui dalam pertumbuhan EV ini, mulai dari fase awal dengan jumlah EV yang terbatas, tidak adanya klaim histori dan terbatasnya infrastruktur hingga nantinya mencapai fase di mana EV sudah berkembang pesat. Saat ini, dapat dikatakan kita masih dalam posisi fase awal. Fase awal ini harus disikapi bijaksana dengan mengedepankan *underwriting* yang *prudent* agar kita menjaga profit atas risiko yang dijamin. Selain kita memahami secara komprehensif karakter risiko yang ada, perusahaan asuransi dan reasuransi perlu memperhatikan kecukupan premi dalam mengaksep risiko EV. Apakah kita bisa menerapkan *rate* EV selayaknya ICEV? Yang perlu disadari, EV memiliki risiko dan kesiapan industri pendukung yang berbeda dengan ICEV. Sehingga kita perlu menetapkan premi yang tepat dan *sustainable* dengan mempertimbangkan pertumbuhan jumlah EV, dan potensi risiko yang ada. Dengan terus meningkatnya penjualan EV di Indonesia, menjadi hal positif bagi asuransi dan reasuransi karena akan meningkatkan portofolio asuransi EV. Sehingga seiring dengan peningkatan tersebut, kita perlu mengantisipasi *exposure* yang ada dengan kecukupan premi yang didapatkan. Kita perlu menjaga kehadiran EV ini agar tidak menganggu portofolio ICEV yang sudah berkembang.

**Sumber:**
1. Climate Transparency.2020. Paper: The Role of Electric Vehicles in Indonesia. Diakses pada tanggal 13 Agustus 2022 melalui https://www.climate-transparency.org/new-paper-the-role-of-electric-vehicles-in-decarbonizing-indonesias-road-transport-sector
2. Herdianto, Radityo. 2022. Tiga Cara Pengisian Daya Baterai Mobil Listrik yang Kamu Perlu Tahu. Diakses pada tanggal 28 Agustus 2022 melalui https://www.gridoto.com/read/223328551/tiga-cara-pengisian-daya-baterai-mobil-listrik-yang-kamu-perlu-tahu?page=2
3. Otoritas Jasa Keuangan (OJK). 2022. Inisiatif Keuangan Berkelanjutan OJK. Jakarta.
4. Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral Republik Indonesia. 2022. Penyediaan Infrastruktur Pengisian Listrik untuk KBLBB. Jakarta.
5. Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan. 2017. Report Indonesia Paviliun at COP 22 UNFCC: Executive summary. Diakses pada tanggal 11 Agustus 2022 melalui http://pojokiklim.menlhk.go.id/read/report-indonesia-paviliun-at-cop-22-unfcc-marrakech-7-18-november-2016.
6. Kementerian Perindustrian Republik Indonesia. 2022. Pengembangan Mobil Listrik Berbasis Baterai di Indonesia. Jakarta: Direktorat Jenderal Industri Logam Mesin Alat Transportasi dan Elektronika.
7. Kurniawan, Dicky. 2022. Penjualan Mobil Listrik di GIIAS 2022 Lampaui Tahun Lalu, Menperin Bilang Begini. Diakses pada tanggal 15 September 2022 melalui https://otomotif.tempo.co/read/1632229/penjualan-mobil-listrik-di-giias-2022-lampaui-tahun-lalu-menperin-bilang-begini#:~:text=Jumat%2C%209%20September%202022%2009%3A00%20WIB&text=Sebanyak%201.594%20unit%20mobil%20listrik,320%20unit%20lainnya%20mobil%20hybrid.
8. National Oceanic and Atmospheric Administration. 2021. Climate Change Impact. Diakses pada tanggal 11 Agustus 2022 melalui https://www.noaa.gov/education/resource-collections/climate/climate-change-impacts
9. Purwanto, Alloysius Joko. 2019. Can Electric Vehicles Reduce Greenhouse Gas Emissions in Indonesia?. Diakses pada tanggal 13 Agustus 2022 melalui https://www.eria.org/news-and-views/can-electric-vehicles-reduce-greenhouse-gas-emissions-in-indonesia/
10. Swiss Re. 2022. Electric vehicles : Facilitating the transition to electrified mobility.






# Klaim Pasca Pandemi COVID-19: Apa yang Akan Terjadi?

Adelina Zulkifli, S.KM, MBA., AAAIJ, CRMO

**Tidak terasa kita telah memasuki tahun ketiga dalam kurun waktu kita bersinggungan dengan COVID-19. Banyak ahli yang berpendapat bahwa virus yang mendominasi kehidupan kita saat ini tersebut kemungkinan akan segera kehilangan status pandeminya. Pandemi COVID-19 telah diketahui berimbas sangat besar pada klaim asuransi, lalu bagaimana klaim setelah masa pandemi ini, apa yang akan terjadi?**

Sejak Desember 2019 atau sejak pertama kalinya kasus COVID-19 dilaporkan terjadi di Wuhan, Cina, infeksi SARS-2 *Coronavirus* (SARS-CoV-2) telah menjadi pandemi global karena menyebar dengan sangat cepat. Setiap hari berita-berita yang tampil di media penuh dengan laporan kejadian epidemi COVID-19 yang terjadi di seluruh dunia. Jumlah orang yang terkena dampaknya meningkat secara eksponensial dan Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) menyatakan COVID-19 sebagai *Global Pandemic* sejak tanggal 11 Maret 2020 dan ditetapkan pula sebagai kedaruratan kesehatan masyarakat berdasarkan Keputusan Presiden Nomor 11 tahun 2020 tentang Penetapan Kedaruratan Kesehatan Masyarakat *Corona Virus Disease* 2019 (COVID-19) serta bencana non-alam berdasarkan Keputusan Presiden Nomor 12 tahun 2020 tentang Penetapan Bencana Non-alam Penyebaran *Corona Virus Disease* 2019 (COVID-19) sebagai Bencana Nasional.

Pandemi COVID-19 diketahui menyebabkan gangguan sosial berskala besar, kerugian ekonomi dan kesulitan umum. Menurut Asosiasi Asuransi Jiwa Indonesia (AAJI) tercatat bahwa industri asuransi jiwa telah membayar

klaim dan manfaat kesehatan terkait COVID-19 sebesar Rp3,32 triliun pada kuartal I-2022. Angka ini naik 28,3% dibandingkan dengan klaim terkait COVID-19 tahun 2021 lalu. Sejak Maret 2020, industri asuransi jiwa telah membayar lebih dari Rp9 triliun untuk klaim yang terkait dengan COVID-19. Ketua Dewan Pengurus AAJI, Budi Tampubolon, mengatakan AAJI mencatat total manfaat kesehataan mengalami peningkatan seiring melonjaknya kasus COVID-19 varian Omicron. Klaim kesehatan tersebut diberikan kepada lebih dari 3 juta penerima manfaat.

## Perkembangan COVID-19 di Indonesia

Menurut laporan WHO, sampai dengan awal Juni 2022, secara global jumlah kasus baru mingguan dan kematian mingguan yang diamati sejak puncaknya di Januari 2022, terus menunjukkan tren penurunan. Lebih dari 3,3 juta kasus telah dilaporkan, atau menurun sekitar 11% dari minggu sebelumnya. Jumlah kematian mingguan baru pun terus menurun menjadi 9.600 laporan kematian atau mengalami penurunan sebesar 3% dibandingkan dengan minggu sebelumnya.

Di Indonesia sendiri, sampai dengan 31 Juli 2022 menurut data yang dimiliki oleh dari Satuan Petugas Penanganan COVID-19, di Indonesia tercatat sebanyak 6.207.098 kasus COVID-19 dengan angka kesembuhan mencapai 6.001.402 kasus (96,69%) berada di atas rata-rata kesembuhan dunia (94,86%), dengan jumlah kumulatif kematian sebesar 156.993 kasus (2,53%) masih di atas rata-rata dunia (1,15%), serta jumlah kasus aktif sebesar 48.703 kasus (0,78%) berada di bawah rata-rata dunia (4,20%).

Untuk perkembangan kasusnya secara nasional, saat ini perkembangan indikator pandemi atas kasus positif dan aktif mengalami kenaikan yang cukup signifikan.

> **Pandemi COVID-19 diketahui menyebabkan gangguan sosial berskala besar, kerugian ekonomi dan kesulitan umum. Menurut Asosiasi Asuransi Jiwa Indonesia (AAJI) tercatat bahwa industri asuransi jiwa telah membayar klaim dan manfaat kesehatan terkait COVID-19 sebesar Rp3,32 triliun pada kuartal I-2022. Angka ini naik 28,3% dibandingkan dengan klaim terkait COVID-19 tahun 2021 lalu. Sejak Maret 2020, industri asuransi jiwa telah membayar lebih dari Rp9 triliun untuk klaim yang terkait dengan COVID-19.**

Hal ini dapat dilihat dari tren jumlah kasus positif naik yang sebanyak 39 kali lipat menjadi 4.205 kasus dari 107 kasus pada bulan sebelumnya, Mei 2022.

Menyikapi perkembangan epidemiologi saat ini, negara-negara termasuk Indonesia telah melonggarkan beberapa regulasi terkait COVID-19 sebagai persiapan transisi pandemi ke endemi.

Pemerintah Indonesia telah melakukan transisi dari pandemi COVID-19. Menteri Koordinator Bidang Pembangunan Manusia dan Kebudayaan (Menko PMK), Muhadjir Effendy, mengatakan bahwa proses transisi tersebut didasari oleh beberapa indikator, yaitu jumlah angka kasus aktif, *positivity rate*, serta tingkat okupansi rumah sakit. Epidemiolog dari Griffith University, Dicky Budiman, mengatakan bahwa terdapat dua indikator yang dapat menjadi rujukan menuju ke fase endemi bagi Indonesia, yaitu angka *production number* yang sudah di angka 1 ke bawah dan tingkat *positivity rate* di bawah 5% secara nasional. Namun, secara *de jure*, untuk status penyakit COVID-19 saat ini masih dalam status pandemi, dan hal tersebut berada dalam otorisasi WHO.

Saat ini, kasus COVID-19 di Indonesia atas seluruh kabupaten/kota berada pada level 1. Indonesia sedang mengalami fase deselerasi atau penurunan kasus positif COVID-19 disertai dengan peningkatan imunitas yang disebabkan vaksinasi dan respons lainnya. Namun, meskipun kasus COVID-19 telah menunjukkan tren membaik, angka *positivity rate* sebagai salah satu

indikator transisi kasus sangatlah dinamis, karena data yang dikeluarkan setiap bulan bahkan setiap hari selalu mengalami perubahan karena adanya komposisi perubahan penduduk terhadap tingkat imunitas yang dimiliki.

Indonesia telah berhasil mencapai standar jumlah pemeriksaan untuk kasus COVID-19 yang ditetapkan oleh WHO, yaitu 1 orang diperiksa per 1.000 penduduk per minggu, dihitung sejak pekan kedua Januari 2021; dengan cakupan vaksinasi di Indonesia berada pada angka 97,22% untuk dosis pertama atau sebanyak 202.478.708 orang telah mendapatkan vaksinasi pertama, 81,66% untuk dosis kedua atau sebanyak 170.079.599 orang telah mendapatkan vaksinasi kedua, serta 26,94% untuk dosis ketiga atau sebanyak 56.107.904 orang telah mendapatkan vaksinasi ketiga. Meskipun masih terdapat provinsi dengan cakupan vaksinasi di bawah 50%, yaitu 1 provinsi pada dosis pertama dan 3 provinsi pada dosis kedua. Adapun pada dosis ketiga, terdapat 27 provinsi dengan cakupan di bawah 30%.

> **Terdapat beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam menangani klaim pada masa COVID-19 ini, antara lain waspada pada kemungkinan penipuan asuransi serta *overuse* atau penyalahgunaan manfaat asuransi. Industri asuransi memerlukan analitik berbasis data yang membuat kerja industri lebih efisien dan menghasilkan hasil yang lebih akurat, dengan analisis faktor-faktor seperti analisis tautan, pemanfaatan durasi serta kebutuhan perawatan, hubungan antar penyedia fasilitas kesehatan, dan lain-lain.**

Penurunan angka tersebut disebabkan antara lain karena meningkatnya tingkat vaksinasi secara global, infeksi varian Omicron yang saat ini tersebar luas tidak terlalu mematikan, kebiasaan mencuci tangan secara teratur, menjaga jarak aman dalam beraktivitas, disiplin untuk mengenakan masker pada fasilitas umum serta di dalam ruangan selama musim COVID-19, yang telah menjadi kebiasaan *new normal* bagi rakyat Indonesia. Praktik ini membantu kita bertahan dalam musim-musim terjadinya lonjakan kejadian COVID-19.

## Setelah Pandemi Berakhir

Angka klaim terjadi yang tercatat yang telah dibayarkan oleh industri asuransi jiwa di Indonesia, sesuai informasi dari AAJI melalui Ketua Bidang Marketing dan Komunikasinya, Wiroyo Karsono, dikatakan telah mencapai jumlah total sebesar Rp43,35 triliun pada kuartal I-2022. Telah terjadi penurunan angka pembayaran klaim sebesar 15,9% dibandingkan dengan klaim pada periode yang sama pada tahun lalu yaitu sebesar Rp51,55 triliun dengan manfaat yang telah disalurkan kepada sekitar 5,3 juta orang nasabah penerima. Lalu bagaimana dengan potensi klaim COVID-19 jika masa pandemi berakhir, tentunya diharapkan terjadi pula penurunan angka yang signifikan dibandingkan dengan periode tahun sebelumnya.

Terdapat beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam menangani klaim pada masa COVID-19 ini, antara lain waspada pada kemungkinan penipuan asuransi serta *overuse* atau penyalahgunaan manfaat asuransi. Industri asuransi memerlukan analitik berbasis data yang membuat kerja industri lebih efisien dan menghasilkan hasil yang lebih akurat, dengan analisa faktor-faktor seperti analisis tautan, pemanfaatan, durasi dan kebutuhan perawatan, hubungan antar penyedia fasilitas Kesehatan, dan lain-lain.

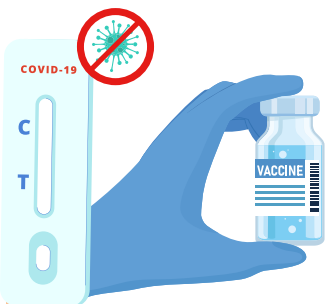
Adapun jika transisi status COVID-19 dari pandemi ke endemi benar terjadi ke depannya, dapat kita garis bawahi bahwa angka klaim dimaksud tersebut tidak akan serta merta menghilang. Tidak dapat begitu saja diartikan bahwa layanan

kesehatan dan tingkat kesadaran masyarakat, atau usaha penelitian lebih lanjut atas COVID-19 ini menjadi berakhir. Satu hal yang sangat penting untuk digarisbawahi di sini bahwa status endemi untuk COVID-19 tidak sama dengan tidak berbahaya.

Masyarakat umum sering mensalahartikan endemi sebagai akhir dari COVID-19. Jadi ilustrasinya seperti ini, jika kita bayangkan adanya penyakit menular seperti *tubercolosis* atau demam berdarah yang terjadi di suatu wilayah, maka demikianlah endemi tersebut berlaku. Penyakitnya tetap ada, hanya saja tingkat infeksi secara keseluruhan dapat dikatakan statis, dan tidak ada jaminan berapa lama penyakit menular tersebut akan hilang. Penyakit endemi selalu beredar di seluruh belahan dunia, tetapi cenderung menyebabkan penyakit yang lebih ringan karena lebih banyak orang yang memiliki kekebalan dari infeksi atau vaksinasi sebelumnya, hal itu akan cukup untuk melindungi kita dalam mencegah penyakit menjadi parah atau harus rawat inap di rumah sakit.

Pergantian status pandemi ke endemi tidak akan langsung menyelesaikan masalah dari pandemi COVID-19 di Indonesia. Akan ada kemungkinan untuk munculnya penyakit lain atau varian COVID-19 lain yang dapat menimbulkan masalah berikutnya.

Perlahan tapi pasti, pemerintah Indonesia secara bertahap harus segera mengarah kasus COVID-19 ke status pandemi COVID-19 yang terkendali, sebelum sepenuhnya benar-benar masuk dalam fase endemi. Sebisa mungkin kasus COVID-19 bisa digerakkan agar menjadi penyakit yang lebih ringan, atau setidaknya ada kekebalan berbasis vaksin yang memberikan kekebalan luas terhadap banyak varian. Tujuannya adalah untuk mencapai kekebalan kelompok, yaitu ketika cukup banyak populasi yang telah divaksinasi atau pulih dari infeksi. Sehingga resistensi terbentuk, dan dapat memperlambat penyebaran virus. Karena kita pun memahami bagaimana virus bermutasi dan menyebar; kekebalan kita akan berkurang seiring waktu sehingga pemberantasan secara cepat terbukti tidak akan mungkin terjadi.




Untuk itu, tes secara berkala perlu terus dilakukan sebagai standar utama pemeriksaan COVID-19, terutama dalam keadaan kasus rendah seperti sekarang, agar jika penularan kembali meningkat, akan dapat segera terdeteksi dan cepat ditangani sebelum terjadi lonjakan kasus signifikan terjadi. Dengan potensi terbesar untuk terjadinya klaim adalah pada segmen remaja usia 12–17 tahun serta pada lansia di atas usia 60 tahun mengingat akan adanya potensi bahaya komorbid dan telah dimulainya masa pembelajaran tatap muka. Kedua target tersebut merupakan taget vaksinasi yang paling krusial.

Oleh karena itu, ketersediaan vaksin COVID-19 merupakan langkah kunci untuk mengakhiri pandemi atau transisi menjadi endemi. Ada kemungkinan masyarakat luas perlu mendapatkan penguat atau *booster* COVID-19 secara teratur di masa mendatang untuk mengantisipasi varian COVID-19 baru yang bermunculan. Vaksinasi COVID-19 dapat bisa menjadi suatu kegiatan rutin tahunan yang juga dapat dirancang khusus untuk melawan varian mana yang dominan pada saat itu.

Untuk sekarang, guna menghindari lonjakan kasus yang tinggi yang lebih parah di masa depan, tetaplah melaksanakan 3M, selalu memakai masker, menjaga jarak, dan mencuci tangan, serta saat sakit segeralah periksa ke fasilitas kesehatan yang telah disediakan. Praktik kebersihan adalah cara terbaik untuk membantu kita agar suatu hari negara kita Indonesia tercinta ini dapat menjadi negara endemi baru.

**Sumber:**
1. https://Covid-19.go.id
2. https://www.kompas.com/tren/read/2022/05/13/200500065/benarkah-indonesia-sudah-endemi-Covid-19-secara-de-facto-?page=all
3. https://money.kompas.com/read/2022/06/10/214000826/industri-asuransi-jiwa-bayar-klaim-Covid-19-sebesar-rp-3-32-triliun-pada
4. https://tirto.id/update-covid-19-2-juni-2022-dunia-who-kasus-mingguan-turun-11-gsvF

# Mengenali **Perubahan Iklim** dan Potensi Implikasinya Terhadap **Asuransi Kelas Bisnis *Engineering***

Maesha Gusti Rianta, S.T, Msc, CRMO, CPMS

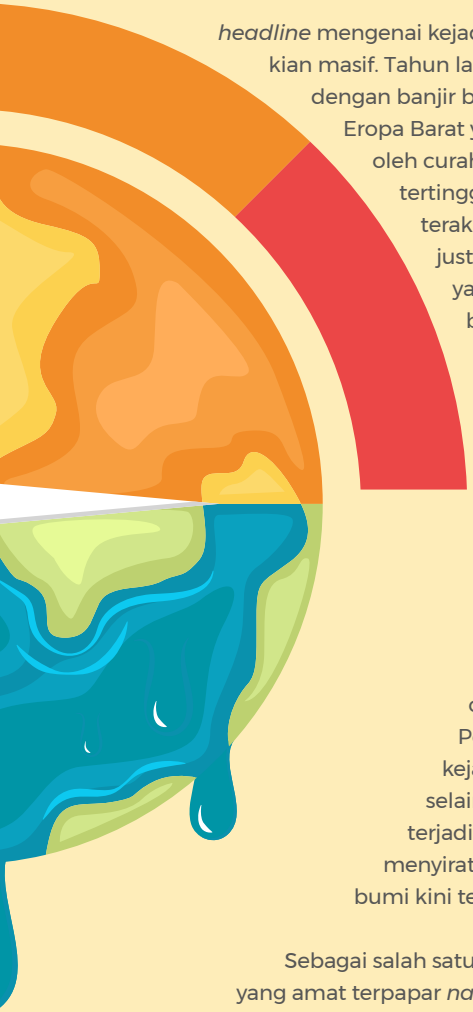
Perubahan iklim, menurut *United Nations* (UN), merupakan salah satu permasalahan terbesar yang dihadapi oleh generasi masa kini dan masa mendatang. Dalam sebuah publikasi berjudul "*Human Security: Building Resilience to Climate Threats*" tahun 2017, UN secara tegas menyatakan bahwa perubahan iklim mengancam kehidupan miliaran umat manusia. Setelah sekian lama eksistensinya cenderung diabaikan, dampaknya kini kian terasa dan semakin dekat dengan kehidupan manusia.

Sejarah mengenai studi akan perubahan iklim terbilang sangat panjang. Salah satu yang paling awal adalah adanya konferensi internasional yang diselenggarakan di Villach, Austria, di tahun 1985 yang bertujuan untuk menilai pengaruh karbon dioksida ($CO_2$) dan gas rumah kaca lainnya terhadap variasi iklim di bumi. Konferensi ini menghasilkan sebuah badan internasional bernama *Intergovernmental Panel on Climate Change* (IPCC) yang hingga kini masih secara aktif menghasilkan *assessment report* yang komprehensif mengenai perubahan iklim.

Penelitian mengenai gas rumah kaca menghasilkan sebuah fakta bahwa jenis gas tersebut, terutama $CO_2$ yang ada di atmosfer menimbulkan sebuah fenomena bernama efek rumah kaca. Layaknya rumah kaca pada proses budidaya tanaman, gas rumah kaca di atmosfer memerangkap panas yang seharusnya keluar dari bumi melalui radiasi ke luar angkasa. Seiring dengan meningkatnya $CO_2$ yang diemisikan ke atmosfer, terutama yang berasal dari aktivitas manusia (antropogenik), semakin banyak pula panas yang terperangkap di bumi. Akibatnya, terjadilah peningkatan temperatur bumi secara perlahan namun pasti. Peristiwa ini dikenal dengan istilah pemanasan global atau *global warming*.

Meskipun kini istilah pemanasan global semakin jarang digunakan, eksistensi dan perannya dalam perubahan iklim amatlah esensial. COP 21 atau Paris *Agreement* yang berlangsung tahun 2015 mencapai sebuah kesepakatan bahwa usaha perlu dilakukan untuk menahan pemanasan global di angka 1,5°C. Meskipun terasa kecil, peningkatan temperatur global tersebut sudah terbukti secara ilmiah dapat menyebabkan transformasi yang dramatis dari iklim bumi dan mengganggu keseimbangan alam. Berdasarkan COP 26 yang berlangsung tahun lalu di Glasgow, diketahui bahwa temperatur global saat ini telah mencapai 1,1°C lebih tinggi dari level sebelum revolusi industri pertama.

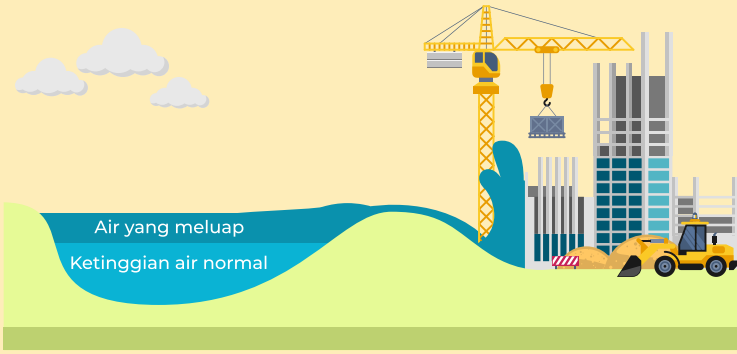
Dalam dua tahun terakhir, portal-portal berita nasional maupun internasional seringkali dihiasi dengan



*headline* mengenai kejadian bencana alam yang kian masif. Tahun lalu, dunia dihebohkan dengan banjir besar yang terjadi di Eropa Barat yang diakibatkan oleh curah hujan ekstrim yang tertinggi dalam 100 tahun terakhir. Tahun ini, Eropa justru dilanda bencana yang berkebalikan dengan banjir, yaitu gelombang panas, kebakaran hutan, dan kekeringan. Kejadian yang sama terjadi pula di Amerika Serikat. Di tahun ini pula publik dikejutkan dengan terjadinya banjir besar di Seoul, Korea Selatan, yang lagi-lagi diakibatkan oleh fenomena cuaca yang ekstrim. Peningkatan frekuensi kejadian bencana alam selain gempa bumi yang terjadi saat ini sudah cukup menyiratkan bahwa krisis iklim di bumi kini telah berlangsung.

Sebagai salah satu kelas bisnis asuransi yang amat terpapar *natural perils*, keberadaan perubahan iklim tentunya berdampak pada perubahan lanskap risiko di bisnis *Engineering*. Jika sebelumnya penilaian risiko bencana alam lebih dititikberatkan pada *primary perils* seperti gempa bumi, kini perhatian yang lebih spesifik perlu dicurahkan pada *secondary perils* seperti banjir, badai, kebakaran hutan, dan kekeringan. Meskipun tetap menjadi *peril* dengan tingkat severitas tertinggi, industri asuransi terbilang familiar dengan karakteristik risiko gempa bumi seiring tersedianya berbagai *catastrophe risk modeling* untuk gempa bumi. Sebaliknya, akibat dari perubahan iklim, kompleksitas *secondary perils* mengalami peningkatan yang signifikan dan menjadikannya sulit untuk dimodelkan. Kemunculan dan dampak kerusakannya menjadi jauh lebih sulit untuk diprediksi. Akibatnya, penentuan *terms & condition* yang sesuai dengan paparannya menjadi sebuah tantangan tersendiri, terutama pada risiko konstruksi.

Bencana alam pada risiko konstruksi tentunya bukanlah suatu hal yang unik. Posisinya berada pada hierarki yang sama dengan kesalahan desain dan pengerjaan serta cacat material sebagai penyebab klaim yang paling sering terjadi pada proyek konstruksi. Namun, perubahan iklim berpotensi meningkatkan posisi bencana alam pada level yang lebih tinggi. Ambil contoh banjir. Banjir sendiri dapat digolongkan menjadi dua jenis, yaitu *fluvial flood* dan *pluvial flood*.




*Fluvial flood* merupakan banjir yang terjadi saat badan air seperti danau dan sungai meluap dan menggenangi daratan di sekitarnya. Sangat masuk akal jika sebuah proyek konstruksi yang berada di dekat badan air dianggap memiliki tingkat paparan yang tinggi terhadap banjir. Faktor geografis ini kemudian menjadi dasar untuk menerapkan harga premi yang tinggi. Lalu, jika sebuah proyek konstruksi terletak jauh dari badan air, maka seharusnya paparannya terhadap banjir lebih bisa diabaikan bukan?

Jika tidak ada perubahan iklim, maka mungkin jawaban dari pertanyaan di atas adalah "ya". Namun, peningkatan intensitas presipitasi yang ekstrim sebagai akibat dari perubahan iklim menyebabkan probabilitas terjadinya *pluvial flood* meningkat. Melansir dari sebuah *paper* hasil *joint research* antara KU Leuven dan Vrije Universiteit Brussel berjudul "*Climate change impact assessment on pluvial flooding using a distribution-based bias correction of regional climate model simulations*", frekuensi dari *pluvial flood* dapat meningkat hingga dua kali lipat di masa mendatang

akibat dari perubahan iklim. Artinya, banjir yang semula memiliki *return period* 5 tahun bisa dipercepat menjadi 2 tahun. Selain itu, volume banjir bisa meningkat 32% untuk *return period* 2 tahun, hingga 59% untuk *return period* 50 tahun.

*Pluvial flood* terjadi saat hujan memiliki curah yang ekstrem sehingga tanpa adanya luapan dari badan air, banjir dengan intensitas yang besar pun tetap dapat terjadi. Terdapat dua kemungkinan atas kejadian *pluvial flood*. Pertama adalah ketika sistem drainase pada suatu area tidak mampu menampung seluruh volume air hujan. Kedua adalah banjir bandang yang berasal dari area yang lebih tinggi elevasinya. Dengan meningkatnya probabilitas kejadian *pluvial flood*, area proyek yang jauh dari sungai, danau, dan badan air lainnya memiliki tingkat risiko banjir yang tidak dapat diabaikan.

Selain banjir, kebakaran hutan pun muncul menjadi salah satu *peril* baru yang perlu dipertimbangkan dalam analisis risiko sebuah proyek konstruksi. Meskipun jarang terdapat proyek konstruksi yang berada di tengah-tengah hutan, sebuah proyek konstruksi yang berada di luar kawasan hutan dapat pula terdampak jika hutan tersebut mengalami kebakaran. Seperti halnya yang terjadi di California, Amerika Serikat, pada bulan Mei lalu, kebakaran hutan yang terjadi di kawasan Laguna Niguel menyebabkan kebakaran besar. Menghanguskan 20 rumah yang berlokasi di luar kawasan hutan karena angin membawa bara api dari hutan yang terbakar ke arah perumahan tersebut.

Perubahan iklim juga memiliki dampak tidak langsung yang turut dapat menyebabkan terganggunya proyek konstruksi. Mengingat perubahan iklim tidak mengenal batas geografis, bencana alam yang diakibatkannya dapat terjadi di mana pun. Serupa dengan dampak *lockdown* saat pandemi, bencana alam sangat berpotensi dalam mendisrupsi jalur rantai pasok material konstruksi. Terganggunya proses pengiriman material pada akhirnya mengakibatkan keterlambatan realisasi proyek.

Berbicara mengenai dampak perubahan iklim pada kelas bisnis *Engineering*, maka salah satu *peril* yang juga tidak dapat diabaikan adalah kekeringan. Bayangkan jika sebuah pembangkit listrik tenaga air yang memiliki polis *Comprehensive Machinery Insurance* (CMI) mesti berhenti beroperasi dan menjadi *silent risk* karena debit aliran air tidak cukup untuk memutar turbin sebagai akibat dari kekeringan yang terjadi. Peristiwa seperti ini juga pernah terjadi di California. Kekeringan memang menjadi salah satu peristiwa tahunan yang secara rutin terjadi di sana. Sayangnya, perubahan iklim mengamplifikasi frekuensi dan durasi kekeringan yang terjadi.

Di bulan Agustus tahun lalu, otoritas setempat terpaksa melakukan *shut down* pada sebuah pembangkit bernama *Hyatt Power Plant* untuk pertama kalinya sejak pembangkit tersebut mulai beroperasi di tahun 1967. Kapasitas dari pembangkit tersebut adalah sebesar 750 MW. Bisa dibayangkan betapa masifnya pembangkit tersebut. Alasan penghentiannya adalah karena Danau Oroville yang menjadi *reservoir* pembangkit mengalami kekeringan. Pada saat itu, ketinggian airnya berada pada 620 kaki di atas permukaan laut, jauh dari level minimum yang menjadi persyaratan kelaikan operasional, yaitu di atas 640 kaki. Penghentian operasi pembangkit ini berlangsung selama 5 bulan.

Pengaruh perubahan iklim juga berdampak pada kemunculan teknologi-teknologi baru. Sesuai dengan isi dari Paris *Agreement*, kenaikan temperatur perlu dicegah melalui berbagai cara untuk mengurangi $CO_2$ yang diemisikan ke atmosfer. Salah satunya adalah dengan meningkatkan penetrasi energi terbarukan seperti energi matahari, melalui penggunaan *photovoltaics* atau yang juga dikenal dengan nama panel surya. Saat ini, panel surya yang digunakan secara luas dalam pembangkitan listrik adalah panel berbasis material silikon yang merupakan generasi terawal dari pengembangan panel surya.

> **Perubahan iklim merupakan tantangan terbesar yang dihadapi manusia saat ini dan di masa mendatang. Dampak dari perubahan iklim seperti fenomena cuaca ekstrem kini kian terasa dan semakin tak terhindarkan. Urgensi dalam beradaptasi dan memitigasi perubahan iklim melahirkan Paris *Agreement*, sebuah perjanjian internasional untuk mencegah kenaikan temperatur global di bawah 20° C.**

Panel surya berbasis silikon, meskipun teknologinya sudah terbilang *mature*, masih memiliki beberapa kekurangan, seperti efisiensinya yang rendah dan biaya manufakturnya yang tinggi. Pengembangan terus dilakukan untuk mengatasi kekurangan panel surya generasi pertama yang kemudian melahirkan generasi berikutnya. Yang terkini, yaitu generasi ketiga, panel surya dibuat dengan bahan dasar *perovskite* yang memiliki tingkat efisiensi jauh lebih tinggi dengan biaya manufaktur lebih rendah dari silikon. Sayangnya, tingkat stabilitas dan durabilitasnya jauh lebih rendah dari panel surya generasi pertama. Hingga kini, panel surya generasi ketiga masih dalam bentuk *prototype* untuk keperluan riset.

Teknologi baru lainnya dalam rangka memitigasi perubahan iklim adalah *Carbon Capture and Storage* (CCS). CCS merupakan sebuah teknologi yang memungkinkan $CO_2$ yang dihasilkan dari pembangkit listrik maupun industri lainnya tidak dilepaskan ke atmosfer, melainkan ditangkap (*capture*), dikompres kemudian diinjeksikan ke dalam lapisan batuan di bawah tanah yang berperan sebagai tempat penyimpanan (*storage*). Artinya, CCS memungkinkan upaya dekarbonisasi pada industri-industri yang sebelumnya bertanggung jawab atas emisi $CO_2$ yang besar.

Berdasarkan publikasi dari HSBC mengenai status perkembangan CCS di tahun 2020, total kapasitas CCS yang sudah ada adalah sekitar 115 Mtpa. 40 Mtpa sudah dalam status beroperasi, sedangkan sisanya masih dalam tahap perkembangan dan konstruksi. Mayoritas CCS yang sudah beroperasi berada di Cina, Arab Saudi, dan Amerika Serikat. Di Indonesia, terdapat *pilot project* CCS yang diterapkan di dua lapangan migas milik Pertamina, yaitu lapangan gas Gundih dan lapangan gas Sukowati yang dimulai di tahun 2021.

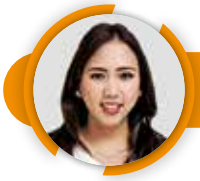
Munculnya teknologi-teknologi baru tentunya menjadi tantangan tersendiri bagi lini bisnis *Machinery Breakdown* (MB) atau CMI. Teknologinya yang kompleks menyebabkan hanya beberapa perusahaan saja yang mampu melakukan proses produksi sekaligus reparasinya. Artinya, jika terjadi kerusakan, diperlukan usaha yang lebih besar dan waktu yang lebih panjang dalam menyelesaikan proses penggantian atau perbaikan dari mesin-mesin tersebut. Proses *settlement* yang panjang tersebut tentunya berdampak pula pada peningkatan risiko akan gangguan usaha atau *business interruption*. Selain itu, seperti yang telah dijelaskan di beberapa paragraf sebelumnya, terdapat banyak teknologi baru yang berkaitan dengan mitigasi perubahan iklim yang masih dalam bentuk *prototype*. Sangat penting untuk dipastikan status pengembangan dari teknologi tersebut, mengingat baik CMI dan MB keduanya mengecualikan mesin-mesin *prototype*.

Perubahan iklim merupakan sebuah peringatan dari alam bahwa eksploitasi yang hanya berfokus pada keberlangsungan hidup manusia tanpa usaha untuk menjaga keseimbangan alam justru memiliki konsekuensi terhadap terancamnya *sustainability* dari kehidupan manusia itu sendiri. Perusahaan asuransi dan reasuransi yang memiliki peranan penting dalam pengelolaan risiko perlu menjadi garda terdepan dalam upaya mitigasi perubahan iklim. Tentunya, semua itu dimulai dengan meningkatkan kesadaran diri dan terus meningkatkan pemahaman atas perubahan iklim.

**Sumber:**
1. https://www.un.org/humansecurity/wp-content/uploads/2017/10/Human-Security-and-Climate-Change-Policy-Brief-1.pdf
2. https://www.cambridge.org/core/services/aop-cambridge-core/content/view/S0376892900035505
3. https://www.indonesiare.co.id/en/article/pemanasan-global-adalah-sebuah-mimpi-buruk
4. https://www.indonesiare.co.id/en/article/apa-sih-isi-dari-glasgow-climate-pact
5. https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0022169421002869
6. https://www.cnbc.com/2021/08/06/california-shuts-down-major-hydroelectric-plant-amid-severe-drought.html
7. https://www.sustainablefinance.hsbc.com/carbon-transition/global-carbon-capture-and-storage-status-report-2020
8. https://www.republika.co.id/berita/r2wxpa423/pertamina-terapkan-cabon-capture-di-lapangan-gundihsukawati

# Carbon Footprint

## dan Peran Asuransi di Indonesia



Clara Krisnanda Laksita, S.H., CRMO

Aktivitas manusia modern saat ini berkontribusi dalam perubahan iklim yang menjadi penyebab bencana yang terjadi hampir di seluruh negara di dunia. Sebagian besar kegiatan manusia memiliki dampak terhadap kenaikan emisi gas rumah kaca yang menjadi unsur polutan utama penyebab fenomena pemanasan global. Kita mengenal emisi gas ini sebagai jejak karbon atau *carbon footprint*. Jejak karbon merupakan ukuran dampak aktivitas manusia terhadap lingkungan terutama pada perubahan iklim serta seberapa banyak gas rumah kaca (*greenhouse gases*)[1] yang diproduksi berkaitan dengan aktivitas sehari-hari (Lissy P N, 2012; Kumar, et.al, 2014; Ercin & Hoekstra, 2012). Cakupan yang termasuk di dalamnya yakni analisis tentang sumber pencemar, simpanan spasial serta temporal pada aktivitas maupun populasi.

Setiap individu perlu untuk memahami tentang dampak negatif dari pemanasan global terutama yang disebabkan oleh gas karbon seperti menurunnya kualitas udara, suhu yang semakin panas, penyakit jenis baru mulai bermunculan. Oleh karena itu, mengurangi jejak karbon akan membantu memperlambat pemanasan global yang saat ini sudah mulai terjadi. Tidak hanya kegiatan individu saja, tetapi juga kegiatan korporasi atau perusahaan. Hal ini dikarenakan segala aktivitas operasional perusahaan juga berkontribusi

1 Gas rumah kaca (*greenhouse gases*) adalah gas yang menyumbang terhadap efek rumah kaca yang terjadi di atmosfir bumi. Ada enam gas rumah kaca yang diatur oleh Kyoto Protocol, yang merupakan emisi dalam kuantitas yang signifikan disebabkan oleh aktivitas manusia dan dianggap memberikan kontribusi terhadap perubahan iklim, yaitu *Carbon Dioxide* ($CO_2$), *Methane* ($CH_4$), *Nitrous oxide* ($N_2O$), *Hydrofluorocarbons* (HFCs), *Perfluorocarbons* (PFCs), and *Sulphurhexafluoride* ($SF_6$). Setiap gas mempunyai dampak yang berbeda terhadap pemanasan global. Oleh karena itu, massa setiap gas emisi biasanya diterjemahkan menjadi jumlah *Carbon Dioxide equivalent* ($CO_2e$) sehingga total dampak dari semua sumber disatukan menjadi satu angka (Cohen & Robbins, 2015).

> **Mengurangi jejak karbon akan membantu memperlambat pemanasan global yang saat ini sudah mulai terjadi.**

dalam peningkatan emisi karbon yang berhubungan langsung dengan lingkungan. Sehingga disamping menjalankan kegiatan operasionalnya, perusahaan juga perlu menjaga kelestarian lingkungan demi mendukung kinerjanya. Masyarakat akan cenderung memberikan tekanan kepada perusahaan ketika ada kegiatan perusahaan yang langsung berdampak buruk pada lingkungan di sekitarnya. Untuk mengakomodasi kebutuhan tersebut, diperlukan kesediaan perusahaan untuk melaporkan jejak karbon yang diproduksi dalam kegiatan operasional dan mengikuti regulasi pemerintah baik di bidang fiskal maupun operasional.

Usaha-usaha dalam mengurangi jejak karbon di Indonesia telah di gagas dalam beberapa regulasi dan menjadi penting bagi perusahaan untuk mengakomodir regulasi tersebut. Dalam regulasi yang dibuat menitik beratkan pada pengukuran dekarbonisasi, seperti mengurangi aktivitas usaha pada *carbon intensive sector* atau kegiatan operasional perusahaan yang memproduksi emisi karbon dalam jumlah besar. Menurut penelitian (Peng, J., Sun, J., and Luo, R. 2014) perusahan yang menjalankan proyek pengurangan emisi seperti *Clean Development Mechanism* (CDM), profitabilitas yang dicapai perusahaan lebih masuk akal ketika dibandingkan dengan luasnya pengungkapan jejak karbon karena pengungkapan tersebut akan mudah dipahami oleh investor dan pihak-pihak terkait dengan proyek pengurangan emisi. Selain kesadaran setiap perusahaan dalam menjaga kelestarian lingkungan hidup dengan mulai melakukan operasional yang ramah emisi karbon hal ini juga harus didukung dengan adanya regulasi yang tepat dan efektif. Peran regulator sangat penting dalam mengurangi jejak karbon yang salah satunya dengan menetapkan regulasi yang bertujuan untuk mengurangi emisi karbon.

Saat ini, pemerintah Indonesia telah mengambil langkah dalam mengurangi emisi karbon dengan mengesahkan Peraturan Presiden Nomor 98 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Nilai Ekonomi Karbon. Langkah ini diambil setelah Indonesia meratifikasi Paris *Agreement* pada tahun 2016 yang di dalamnya terdapat komitmen *Nationally Determined Contribution* (NDC). Indonesia menargetkan penurunan emisi gas rumah kaca sebesar 29% dengan kemampuan sendiri dan 41% dengan dukungan internasional pada tahun 2030 serta *Net Zero Emission* (NZE) pada tahun 2060 atau lebih awal.

Sektor strategis yang menjadi prioritas adalah energi, limbah, pertanian, dan kehutanan. Sebagaimana pasal 47 ayat 1 pada Perpres Nomor 98 tahun 2021, penyelenggaraan nilai ekonomi karbon akan dilakukan dengan mekanisme perdagangan karbon, pembayaran berbasis kinerja, pungutan atas karbon atau mekanisme lain sesuai dengan perkembangan pengetahuan dan teknologi yang ditetapkan oleh Menteri. Pembahasan salah satu mekanisme yaitu pungutan atas karbon akan dilakukan dalam bidang perpajakan baik pusat dan daerah, kepabeanan dan cukai, serta pungutan negara lainnya, berdasarkan kandungan karbon atau potensi emisi karbon atau jumlah emisi karbon. Dengan demikian, pungutan atas karbon dapat berupa pungutan negara yang sudah ada (misalnya pajak kendaraan bermotor, pajak bahan bakar, PPnBM) maupun pungutan lain yang akan diterapkan.

Selaras dengan Perpres Nomor 98 tahun 2021, pemerintah dan DPR juga telah menetapkan Undang-Undang Nomor 7 tahun 2021 tentang Harmonisasi Peraturan Perpajakan (HPP). Dalam pasal 13 telah diatur mengenai pajak karbon yang akan dikenakan atas emisi karbon yang memberikan dampak negatif bagi lingkungan

hidup. Menurut Undang-Undang HPP, subjek pajak karbon adalah orang pribadi atau badan yang membeli barang yang mengandung karbon dan/atau melakukan aktivitas yang menghasilkan emisi karbon. Pemanfaatan penerimaan negara dari pajak karbon ini dapat digunakan untuk pengendalian perubahan iklim memberikan bantuan sosial kepada rumah tangga miskin yang terdampak serta mensubsidi energi terbarukan.

Semula pajak karbon baru akan diterapkan pada sektor Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) Batu Bara pada 1 April 2022 dengan menggunakan mekanisme batas emisi. Namun, pemerintah menunda pelaksanaannya karena belum ditetapkannya aturan teknis dari kebijakan ini. Alasan lainnya, kondisi eksternal seperti perang Rusia-Ukraina yang berdampak pada lonjakan harga komoditas energi. Jika pajak karbon diterapkan saat ini, ditakutkan akan menimbulkan tekanan ekonomi yang signifikan (Haryanto, 2022). Apabila ditelaah lebih dalam, peraturan mengenai pajak karbon ini melekatkan filosofi yang sama dengan Undang-Undang Nomor 32 tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (PPLH) yaitu *polluters pay principle* di mana seseorang yang terbukti melakukan tindakan pencemaran lingkungan hidup wajib melakukan penanggulangan pencemaran dan melakukan pemulihan lingkungan hidup. Perbedaannya di dalam Undang-Undang PPLH diatur mengenai sanksi pidana. Apakah di dalam mekanisme pajak karbon juga akan diterapkan sanksi? Hal ini masih dalam pembahasan para regulator.

Peran industri asuransi di Indonesia dalam menanggulangi pencemaran lingkungan hidup sudah dimulai sejak tahun 2009 dengan adanya produk asuransi pencemaran lingkungan atau dikenal dengan *environmental impairment liability insurance*. Produk ini berasal dari perusahaan yang aktivitasnya berhubungan dengan pengangkutan, penyimpanan, pengumpulan, pemanfaatan, dan penimbunan limbah B3 sesuai dengan amanat pasal 43 ayat (3) huruf f yaitu pengembangan asuransi lingkungan hidup sebagai instrumen ekonomi lingkungan hidup yang selanjutnya mekanisme asuransi lingkungan hidup ini diatur dalam Peraturan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 18 tahun 2009 tentang tata cara perizinan pengelolaan limbah bahan berbahaya dan beracun. Pada pasal 8 Peraturan

> **Kelak perusahaan-perusahaan yang menghasilkan emisi karbon di atas batas yang telah ditentukan wajib memiliki asuransi lingkungan hidup. Oleh karena itu, perusahaan asuransi harus mempersiapkan diri untuk mendukung pemerintah dalam usaha penurunan emisi karbon di Indonesia.**

Menteri tersebut, diatur kewajiban perusahaan pengelolaan limbah B3 untuk memiliki asuransi pencemaran lingkungan hidup.

Luas jaminan dari asuransi ini antara lain adalah pertanggungan asuransi untuk pihak ketiga akibat cedera badan, kerusakan properti, *defense cost* atau biaya penyelesaian hukum, serta biaya perbaikan atau pembersihan yang diakibatkan adanya kejadian pencemaran lingkungan hidup atas kegiatan operasional dari tertanggung. Limit atas asuransi ini pun sudah ditentukan oleh Peraturan Menteri Lingkungan Hidup yaitu sebesar Rp5.000.000.000 (lima miliar rupiah). Produk asuransi ini bertujuan agar biaya ganti kerugian dan pemulihan kondisi lingkungan hidup dapat segera dilaksanakan sesuai dengan amanat Undang-Undang. Berdasarkan sejarah tersebut, tidak dapat dipungkiri bahwa kelak perusahaan-perusahaan yang menghasilkan emisi karbon di atas batas yang telah ditentukan wajib memiliki asuransi lingkungan hidup. Oleh karena itu, perusahaan asuransi harus mempersiapkan diri untuk mendukung pemerintah dalam usaha penurunan emisi karbon di Indonesia.

### *Monthly Health Talk – Staying Safe from* COVID-19 Omicron

Jelita 30 (Jejak Langkah Wanita Salemba 30) menggelar kegiatan bertajuk "*Monthly Health Talk – Staying Safe from* COVID-19 Omicron" pada tanggal 26 Januari 2022 secara daring. Pada kesempatan ini disampaikan informasi terkait COVID-19 Omicron, serta sosialisasi kepada karyawan perihal layanan dan fasilitas kesehatan yang diberikan perusahaan berkaitan dengan COVID-19 Omicron.

### Program Bakti BUMN

Indonesia Re, bersama sembilan BUMN lainnya, melakukan penanaman pohon di Kawasan Danau Toba, Sumatera Utara, sebagai bagian dari rangkaian program Bakti BUMN untuk Indonesia. 10 BUMN yang terlibat di program ini mendelegasikan perwakilannya sebagai relawan dalam kegiatan tersebut.

### Penandatanganan Kerja Sama *Reciprocal Facultative Agreement* antara Indonesia Re Group dan Etihad Credit Insurance

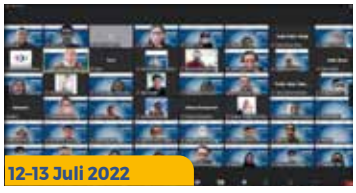
Indonesia Re Group melaksakanakan penandatanganan *Reciprocal Facultative Agreement* dengan Etihad Credit Insurance (ECI) pada 19 April 2022. Penandatanganan *agreement* antara ASEI dan ECI merupakan satu langkah lanjutan dari penandantanganan *memorandum of understanding* atau MoU antara Indonesia Re Group dengan Etihad Credit Insurance pada 4 November 2021.

### Halalbihalal 1443 H

Pada tanggal 13 Mei 2022, Indonesia Re melaksanakan kegiatan Halalbihalal 1 Syawal 1443 H. Momen Halalbihalal ini selain menjadi ajang silaturahim juga untuk meningkatkan semangat kerja karyawan. Acara ini dilaksanakan secara *hybrid* yang dihadiri oleh Direksi dan karyawan Indonesia Re.

### Kegiatan *Media Gathering* 2022

Indonesia Re menyelenggarakan kegiatan *Media Gathering* sebagai bentuk menjaga serta meningkatkan hubungan baik dan kerja sama antara Indonesia Re dengan rekan-rekan wartawan media nasional. Kegiatan ini berisikan pemaparan kinerja dan strategi bisnis perusahaan.




### *Inhouse Cardiovascular Module* 2022

Indonesia Re menggelar pelatihan asuransi berkaitan dengan penyakit jantung bertajuk *Inhouse Cardiovascular Module* 2022 pada Selasa dan Rabu, 12–13 Juli 2022. Kegiatan ini sebagai bentuk kepedulian Indonesia Re dalam mencetak tenaga-tenaga *underwriter* profesional yang diikuti oleh 77 peserta dari 40 perusahaan asuransi jiwa.

### Indonesia Re MV *Underwriting Sharing Session* 2022

Dalam rangka bersiap menghadapi perubahan iklim, Indonesia Re menggelar diskusi terkait tahapan klaim asuransi kendaraan listrik dalam Indonesia Re MV *Underwriting Sharing Session* 2022. Kegiatan ini diselenggarakan untuk mendukung era kendaraan listrik yang tengah berkembang di tanah air. Acara diikuti oleh 62 orang peserta yang merupakan para *underwriter* dari 45 perusahaan asuransi umum.

### Treaty Forum 2022

Indonesia Re kembali menggelar kegiatan *technical meeting* dan *sharing session* Indonesia Re Treaty Forum 2022, pada 12–14 Agustus 2022 di Yogyakarta. Acara ini dihadiri oleh 27 orang Direktur Teknik dari perusahaan asuransi umum. Kegiatan ini dirancang sebagai platform saling bertukar informasi dan pemikiran terkait tantangan-tantangan bisnis bersama ke depan.

### Indonesia Re International Conference 2022 (IIC 2022)

Indonesia Re menyelenggarakan seri perdana *event* industri asuransi dan reasuransi berskala internasional, Indonesia Re International Conference 2022 (IIC 2022), dengan mengusung tema "Reinsurance and Economic Resilience: Dealing with Climate Change, Pandemic and Geopolitical Challenges", bertempat di Hotel Ritz Carlton, Jakarta.

# 2023 *Treaty Renewal*: Indonesia Re's *Areas of Concern*

Aryudho Mahardi Setianto, M.Sc, AAAIK

*Renewal* tahun 2022 menjadi salah satu *renewal* yang paling *tough*, sebagai efek dari *market hardening* di tengah masa pandemi COVID-19 yang mendorong kenaikan *pricing treaty*. *Result & profitability treaty proportional* pun menurun sehingga mendorong adanya pengetatan *terms & conditions* oleh *reinsurer*.

*Loss Participation Clause* menjadi salah satu klausul yang diperkenalkan kembali ke *market* lokal dan menjadi *main topic* pada *renewal* tahun 2022, beserta pembatasan lainnya seperti pembatasan *limit inward facultative*, batas waktu pelaporan *cash loss*, dan lain sebagainya.

## Lalu Bagaimana dengan *Renewal Treaty* Tahun 2023 Nanti

### *International Market*

*Market* internasional masih mengindikasikan *Market Hardening* masih akan terus berlanjut yang dipengaruhi oleh *catastrophic losses, secondary peril losses*, serta inflasi dan konflik Rusia-Ukraina. Di semester I-2022 ini, hampir di setiap kontinen mengalami *catastrophic losses*, di antaranya *Australian floods, windstorm Eunice* di Eropa, Fukushima *earthquake* di Jepang, *severe convective storm* di Amerika Serikat dan Eropa, dan lain sebagainya. *Losses* yang timbul dari *secondary perils* pun semakin meningkat. Berdasarkan penelitian dari Swiss Re, 70% dari *insured natural catasthrope* di tahun 2020 disebabkan oleh *secondary peril event*.

Di samping itu, efek *market hardening* teramplifikasi oleh tingkat inflasi yang semakin tinggi, yang disebabkan oleh pandemi COVID-19 serta perang Rusia-Ukraina yang mengganggu pasar komoditas. Kenaikan tingkat inflasi ini akan menyebabkan kenaikan biaya klaim dan secara tidak langsung akan menggerus *profitability*.

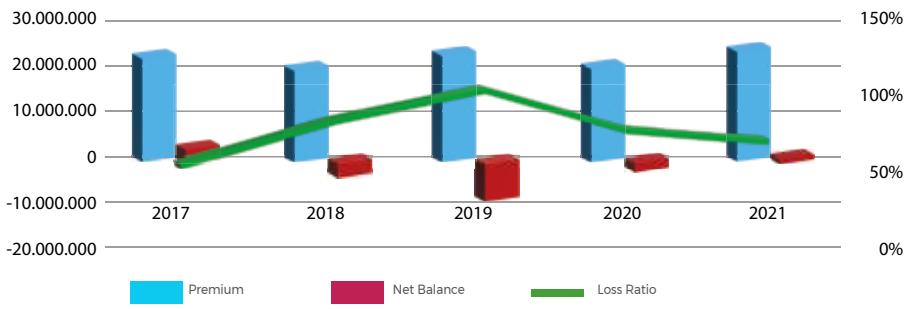
### *Domestic Market*

Kondisi ekonomi global tentunya juga mempengaruhi Indonesia. Walaupun pemerintah sudah mematok target pertumbuhan ekonomi di angka 5,3% YoY, baik pemerintah maupun Bank Indonesia memprediksi volatilitas di sektor keuangan akan terjadi, sehingga perlu usaha ekstra untuk mencapai target tersebut.

Masuk ke pasar asuransi Indonesia, di tengah hantaman bencana alam di berbagai negara, kita harus bersyukur hingga saat ini belum ada kejadian bencana alam besar/signifikan yang terjadi, setidaknya yang masuk dalam pertanggungan re/asuransi. Namun sayangnya, terdapat *giant losses* yang terjadi di tahun ini, yang sedikit banyak akan mempengaruhi dinamika *renewal treaty* tahun 2023 ini, terutama pada *cedant* yang terlibat.

Industri asuransi saat ini juga tengah fokus untuk melakukan peninjauan ulang pada pengelolaan asuransi kredit, yang pada beberapa tahun belakangan ini tengah mengalami peningkatan *loss ratio* yang cukup signifikan. Indonesia Re saat ini menerapkan kebijakan moratorium bisnis kredit, sembari terus mempelajari mengenai bisnis ini beserta seluruh potensi positif dan negatif yang akan dibawa, hingga akhirnya Indonesia Re dapat mengeluarkan *underwriting framework* yang kuat dan kembali menerima bisnis kredit.

**National Treaty Performance (UW Year)**




Sumber:
Treaty Performance RIU share di-Gross-up ke 100% (Underwriting Year)
Treaty Performance RIU Share hanya mencakup treaty yang di-underwrite oleh RIU

Secara umum, *performa treaty* secara *aggregate* di Indonesia menghasilkan *net balance* negatif selama empat tahun terakhir. Beberapa *possible causes* yang menyebabkan hal ini terjadi adalah: *treaty underpriced* dan struktur *treaty* yang tidak sesuai dan *unsustainable* bagi *reinsured* maupun *reinsurer*. Agar kondisi *treaty* nasional bisa kembali ke kondisi ideal, dibutuhkan perbaikan yang fundamental pada program-program *treaty* di Indonesia.

Menyikapi faktor-faktor tersebut, beberapa hal menjadi *area of concern* Indonesia Re, di antaranya:

1. ***Treaty Structure***
   *Treaty* yang tidak *balance* antara realisasi/produksi premi dengan kapasitas *treaty*-nya menjadi salah satu permasalahan utama pada mayoritas program *treaty proportional* yang ada di *market* Indonesia saat ini. Imbas dari *treaty* yang tidak *balance* adalah ketika terjadi *loss* besar, butuh waktu yang sangat lama bagi *reinsurer* untuk *recover* dari *loss* tersebut. Pada beberapa kasus, hal ini diperparah dengan realisasi produksi yang jauh di bawah estimasi awal/EPI. Hal ini merupakan indikasi bahwa struktur *treaty* dan kapasitas yang diberikan *reinsurer* tidak cocok dengan profil risiko dan juga *business plan* dari *cedant* tersebut. Salah satu contoh ketidaksesuaian yang cukup banyak terjadi adalah *treatment* dan/atau pemberian kapasitas *treaty* yang sama antara *treaty property* dengan *treaty engineering*, padahal kedua lini bisnis tersebut memiliki *nature* yang berbeda. Dengan kapasitas yang sama besarnya, *treaty engineering* memiliki estimasi produksi premi yang jauh lebih kecil dari *treaty property/fire*, sehingga *treaty* menjadi tidak *balance*.

   Oleh karena itu, pada *renewal* 2023 ini Indonesia Re akan me-*review* kembali struktur *treaty*, terutama pada *treaty* yang secara konsisten menghasilkan *result* negatif, agar struktur *treaty* yang dimiliki *cedant* sesuai dengan profilnya dan juga perencanaan bisnis yang dimiliki. Di sini, Indonesia Re berharap untuk dapat duduk bersama dengan *cedant* untuk berdiskusi lebih dalam, dengan *ultimate goal* agar Indonesia Re dapat memformulasikan solusi reasuransi yang tepat sasaran dan dapat menguntungkan kedua belah pihak.

   Kualitas data (*data nego/renewal infopack*) dari *cedant* akan sangat mempengaruhi hal ini, sehingga kami di Indonesia Re sangat berharap data dan informasi yang di-*submit cedant companies* lengkap dan akurat, sehingga *output* dari proses ini bisa tepat sasaran.

2. ***Treaty Pricing Correction***
   Karena tekanan kompetisi, banyak *treaty* yang ada saat ini secara umum *underpriced*. Beberapa *treaty* memang sudah memiliki *pricing* yang sudah sesuai, namun umumnya di-*drive* oleh *loss experience* yang tinggi dan mendorong kenaikan/perbaikan harga. Justru *treaty* yang tidak memiliki *loss experience* cenderung *underpriced*.

   Pada *renewal* berikutnya, Indonesia Re akan fokus lebih dalam *pricing* dan *price correction* akan dilakukan, agar harga yang ditetapkan sesuai dengan kapasitas serta profil risiko yang diberikan, serta *exposure* dan *loss experience cedant*. Di samping itu, faktor lain seperti *climate change* juga akan diperhitungkan sebagai salah satu *emerging factor* yang dapat mendorong peningkatan potensi terjadinya *natural catastrophic*. *Pricing tools* yang baru akan digunakan oleh Indonesia Re demi mendapatkan perhitungan harga yang lebih sesuai dan dapat memperhitungkan seluruh faktor biaya dengan tepat.

> **Imbas dari *treaty* yang tidak *balance* adalah ketika terjadi *loss* besar, butuh waktu yang sangat lama bagi *reinsurer* untuk *recover* dari *loss* tersebut.**

3. **Lain-lain**
   *Last but not least*, terdapat beberapa poin yang juga krusial menjadi perhatian kami di-*renewal* ini.
   a. *Co-insurance & inward facultative*
      Kedua mekanisme ini menimbulkan *hidden accumulation* bagi *reinsurer*, karena perjanjian *treaty* umumnya bersifat *non-reporting*. *Reinsurer* tidak bisa mengetahui risiko yang disesikan ke *treaty* sampai terjadi *loss* yang nilainya melebihi *cash loss limit*. Pembatasan *limit treaty* melalui *co-ins scale* dan *inward fac. limit* menjadi kurang efektif ketika *co-insurance* melibatkan banyak panel (lebih dari 20), sehingga risiko terserap sepenuhnya ke *treaty*. Imbasnya, risiko tersebut tidak masuk ke *market facultative* sehingga *reinsurer* kehilangan kesempatan untuk mempengaruhi *terms & conditions*-nya. Pembahasan lebih detail dapat

dilihat pada artikel ngeri-ngeri sedap #2 oleh Bapak Delil Khairat (*scan* QR *Code* di akhir halaman untuk mengakses artikel tersebut).

b. *Outstanding Claims SOA*
Selama ini, SOA yang dilaporkan *cedant* belum mencantumkan komponen *outstanding losses* yang nilainya di bawah *cash loss limit*. Hal ini menyebabkan pencadangan yang dilakukan *reinsurer* belum cukup/*under reserved*.
Untuk itu, mulai tahun 2023, diharapkan nilai *outstanding losses* juga dicantumkan pada SOA yang dilaporkan ke *reinsurer*.

c. *Loss Participation Clause* (LPC)
Seperti pada tahun sebelumnya, LPC akan diterapkan hanya pada program *treaty* yang masih secara konsisten menyumbangkan *result* negatif, apabila memang sudah tidak bisa ditemukan cara lain lagi untuk memperbaiki *treaty* tersebut.

d. *Aggregate Accumulation: Earthquake, Flood,* RSMDCC
Pengelolaan akumulasi portofolio, agar harga retro betul-betul sesuai dengan *exposure* yang di-*cover* oleh *reinsurer*. Untuk itu diharapkan agar para *cedants* dapat melaporkan *aggregate accumulation* yang tepat dan akurat, dan dapat dilakukan secara berkala dengan disiplin.

e. Pengaruh Inflasi
Seperti yang disebutkan di awal artikel, tingkat inflasi yang tinggi juga akan meningkatkan nilai klaim. Kondisi *supply chain global* yang tengah terganggu pasca COVID-19 dan kini diperparah oleh perang Rusia-Ukraina dan menyebabkan kelangkaan *supply* komoditas. Hal ini mendorong terjadinya lonjakan harga dan naiknya tingkat inflasi. Imbasnya di industri asuransi, biaya klaim yang timbul juga akan naik, karena *rebuilding cost* dan *repairing cost* menjadi lebih mahal.

Situasi pasar membuat *renewal* 2023 tidak akan kalah berat dengan *renewal* tahun 2022. Indonesia Re sangat terbuka untuk duduk bersama dan berdiskusi secara intens untuk merumuskan solusi reasuransi yang dapat memberikan keuntungan bagi kedua belah pihak. Pada akhirnya, baik Indonesia Re dan seluruh pelaku industri asuransi memiliki harapan yang sama: industri asuransi yang kuat dan *sustainable*.

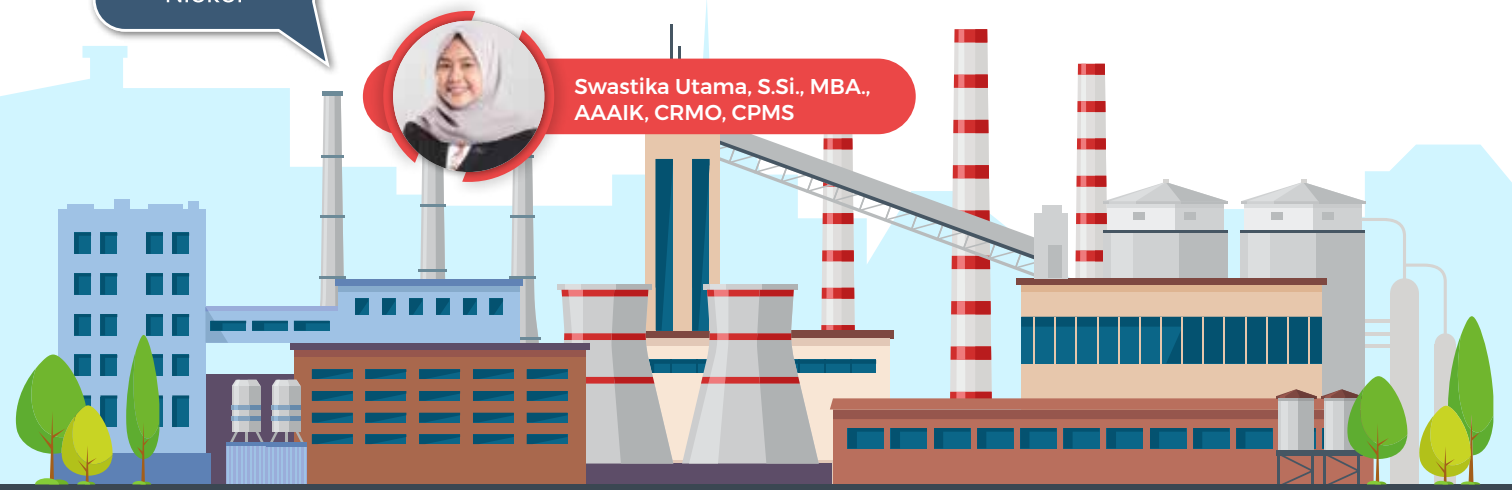
**Sumber:**
1. Swiss Re Institute. 2021. Sigma no 1/2021 - Natural catastrophes in 2020: secondary perils in the spotlight, but don't forget primary-peril risks.
2. Swiss Re Institute. 2022. Sigma no 4/2022 - World insurance: inflation risks front and centre.
3. Liputan6.com (2022). Sri Mulyani Beberkan Ancaman 2023: Pelemahan Ekonomi, Harga Komoditas Melandai. [online] liputan6.com. Available at: https://www.liputan6.com/bisnis/read/5036814/sri-mulyani-beberkan-ancaman-2023-pelemahan-ekonomi-harga-komoditas-melandai [Accessed 1 Sep. 2022].
4. Binekasri, R. (n.d.). Awan Gelap Bayangi Ekonomi di 2023, Sanggupkah RI Bertahan? [online] CNBC Indonesia. Available at: https://www.cnbcindonesia.com/market/20220824111755-17-366187/awan-gelap-bayangi-ekonomi-di-2023-sanggupkah-ri-bertahan [Accessed 1 Sep. 2022].

**Ngeri-ngeri Sedap #1**
Konsentrasi dan Akumulasi Katastropik

**Ngeri-ngeri Sedap #2**
Akumulasi Senyap Ko-asuransi & Facultative Inward

28
Ni
Nickel

# Peluang dan Risiko *Smelter* Nikel



Swastika Utama, S.Si., MBA., AAAIK, CRMO, CPMS

Perhatian dunia fokus pada perubahan iklim yang mengancam keberlangsungan lingkungan. Kenaikan temperatur bumi disebabkan oleh efek gas rumah kaca, proses fisis tersebut dipacu oleh polusi kendaraan bermotor yang meningkatkan kadar karbon di udara. Salah satu solusi yang dianggap dapat menurunkan emisi, yang dilepaskan kendaraan berbahan bakar fosil, adalah penggunaan kendaraan listrik. Kendaraan listrik melepaskan lebih rendah emisi dibandingkan dengan kendaraan konvensional sehingga mengurangi efek gas rumah kaca.

Berdasarkan data *International Energy Agency* (IEA), penjualan mobil listrik global meningkat secara signifikan. Pada tahun 2010, hanya terdapat 17.000 kendaraan listrik yang ada di jalanan dan jumlah tersebut meningkat secara signifikan di mana pada tahun 2019 sudah terdapat 7,2 juta kendaraan listrik di jalanan. Menurut IEA, kendaraan listrik yang digunakan di seluruh dunia diprediksi terus tumbuh hingga 140 juta pada tahun 2030.

Perkembangan kendaraan listrik di Indonesia juga diprediksi akan terus meningkat meskipun saat ini jumlahnya belum terlalu banyak. Berdasarkan data Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (GAIKINDO), pada tahun 2020 terdapat 121 unit mobil listrik yang terjual di pasar. Jumlah tersebut meningkat hampir 70% pada Mei 2021 dan mencapai 395 unit mobil listrik yang dibeli konsumen.

> **Indonesia adalah negara dengan cadangan nikel terbesar di dunia, yakni sebesar 23,7% dari total cadangan di dunia. Tiga daerah di Indonesia yang memiliki pasokan nikel terbesar adalah Sulawesi Tenggara (32%), Maluku Utara (27%), dan Sulawesi Tengah (26%).**

Dengan meningkatnya penggunaan kendaraan listrik, permintaan akan baterai kendaraan listrik pun semakin meningkat. Baterai kendaraan listrik (*litium-ion*) antara lain LTO (*Lithium Tithanate*), LFP (*Lithium Phosphate*), LMO (*Lithium Manganesse*), NMC (*Lithium Nickel Mangan Cobalt*), LCO (*Lithium Cobalt Oxide*), atau NCA (*Lithium Nickel Alumunium Oxide*). Di antara jenis

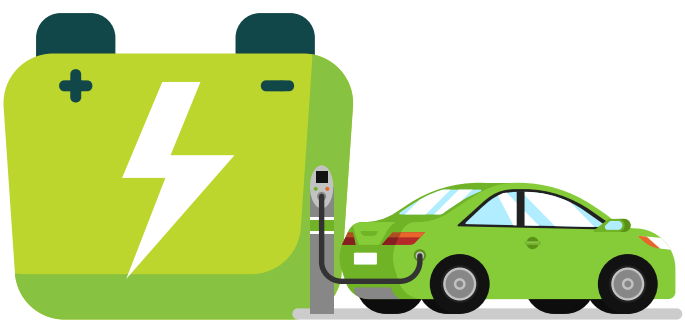
Pabrik Baterai
Kendaraan Listrik

baterai *lithium-ion* tersebut, jenis baterai yang paling banyak digunakan adalah NMC yang mengandung nikel. Bahan nikel paling banyak digunakan untuk baterai kendaraan listrik karena aman, harga kompetitif, dan daya simpan energi yang baik.

Indonesia adalah negara dengan cadangan nikel terbesar di dunia, yakni sebesar 23,7% dari total cadangan di dunia. Tiga daerah di Indonesia yang memiliki pasokan nikel terbesar adalah Sulawesi Tenggara (32%), Maluku Utara (27%), dan Sulawesi Tengah (26%). Dengan demikian, Indonesia optimis untuk bisa menjadi produsen baterai mobil listrik dunia.

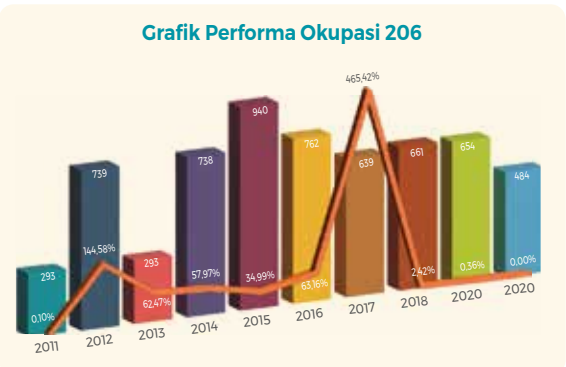
Deposit nikel yang terkandung di Indonesia adalah nikel oksida atau biasa disebut dengan nikel laterit. Berdasarkan data Badan Geologi, pada tahun 2019 Indonesia memiliki deposit niket laterit sebesar 11 miliar ton. Tetapi, nikel laterit kemurniannya terbilang rendah sehingga dibutuhkan proses untuk meningkatkan kemurnian nikel laterit.

Untuk mengolah nikel laterit diperlukan *smelter Hidrometalurgi High Pressure Acid Leaching* (HPAL). Teknik HPAL memungkinkan bijih laterit diolah menjadi material setengah jadi dalam bentuk *sulfide* (MSP). Selanjutnya, hasil material nikel setengah jadi tersebut dimurnikan menjadi nikel sulfat yang merupakan bahan katoda baterai. Pada tahun 2020, Indonesia telah mengoperasikan enam smelter HPAL yang dikelola oleh PT Halmahera Persada Legend, PT Adhikara Cipta Mulia, PT Smelter Nikel Indonesia, PT Vale Indonesia, PT Huayue, dan PT QMB. Ke depannya, *smelter* HPAL lainnya akan terus dibangun untuk memenuhi kebutuhan produksi baterai kendaraan listrik. Hal ini tentunya menjadi peluang bagi perusahaan asuransi dan reasuransi untuk memperoleh bisnis baru dengan penutupan risiko *smelter* HPAL nikel.



Berdasarkan SE OJK Nomor 6/SEOJK.05/2017, smelter nikel masuk ke dalam okupasi 206 yaitu *Foundries, Reduction Plants* (*Smelting and Refinery*) *for Metals* (*Excluding Iron, Alumunium and Precious Metal*). Untuk menilai performa *underwriring smelter* menggunakan data 10 tahun BPPDAN.

**Grafik Performa Okupasi 206**



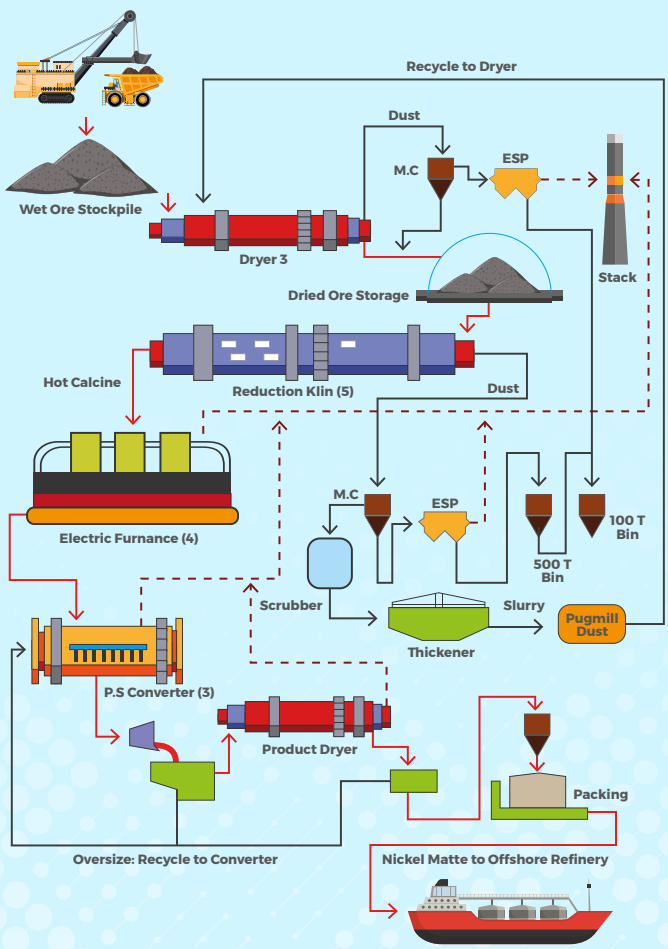

Okupasi 206 dari sisi premi maupun *loss ratio* (L/R) nilainya sangat fluktuatif dalam 10 tahun terakhir. Premi tertinggi didapatkan pada tahun 2015 yaitu senilai Rp940 juta. Setelah tahun 2015, angka premi okupasi 206 cenderung menurun dan mencapai angka Rp484 juta pada tahun 2020 di mana angka tersebut di bawah nilai rata-rata premi okupasi 206 yaitu Rp620 juta. *Loss ratio* juga memiliki pola yang serupa, nilai L/R sangat fluktuatif berkisar antara 55%–65%. Dalam periode tiga tahun terakhir nilai L/R cenderung turun dengan kisaran 0%–3%. Meskipun L/R cenderung turun, perlu diperhatikan bahwa L/R dapat meledak hingga melebihi 400% pada tahun 2017.

Pergerakkan L/R yang sangat fluktuatif bisa menjadi *silent killer* perusahaan asuransi jika tidak berhati-hati menganalisis bisnis *smelter*. Berdasarkan data disampaikan, L/R tercatat dua kali melebihi angka 100% padahal pada periode sebelumnya nilai L/R tidak sampai menyentuh 70%. Diperlukan mitigasi dengan melakukan pencadangan yang optimal untuk okupasi *smelter*.

Okupasi *smelter* bekerja untuk memurnikan bijih tambang sehingga mereduksi kotoran yang tidak diperlukan. Smelter memanfaatkan temperatur dan tekanan tinggi untuk memecah ikatan dari unsur yang tidak diperlukan. Selain itu, *smelter* menggunakan bahan kimia untuk mereduksi bijih tambang yang diproses dalam mesin. Untuk menghasilkan tekanan dan temperatur yang tinggi smelter menggunakan sistem tungku. Sistem tungku yang digunakan bisa digerakkan oleh listrik dan batu bara.

Proses kerja *smelting* memiliki potensi kerugian tinggi akibat akumulasi mesin bertemperatur tinggi dan bahan baku mudah terbakar yang diproses. Mesin kiln dan tungku akan bekerja secara terus menerus selama aktivitas produksi. Kedua mesin memanfaatkan panas yang tinggi untuk memproduksi bijih tambang dengan kadar yang sesuai. Selain itu, pada kedua proses tersebut sangat berhubungan pada tekanan tinggi. Panas dan tekanan tinggi meningkatkan potensi terjadinya ledakan ataupun kebakaran pada kedua mesin ini. Perlu adanya pengawasan pemeliharaan mesin sesuai dengan prosedur produsen mesin. Pabrik *smelter* memiliki akumulasi bahan-bahan mudah terbakar yang tinggi. Terdapat cairan-cairan kimia yang mudah tersulut api, sehingga sangat diperlukan pengaturan logistik di dalam gedung pabrik.

**Bagan Produksi Pabrik *Smelter***




sumber: Nickel Smelter Production Improvement Study Using Discrete Event Simulation

Rencana pemerintah dalam mengeksplorasi pabrik baterai mobil listrik berpotensi meningkatkan premi yang dihasilkan dari okupasi 206 ini. Dilihat dari kecenderungan, ledakan tiba-tiba L/R okupasi 206 diperlukan analisis risiko yang matang dari *Underwriter*. Pemeliharaan mesin menjadi titik berat analisis risiko serta perlu memperhatikan jalur kerja dan *layout* ruang pabrik untuk menghindari penyebaran api ketika terjadi kebakaran. Sebaiknya *Underwriter* melakukan survei risiko secara langsung sehingga mendapatkan rekomendasi yang sesuai kondisi lapangan dan mencegah terjadinya risiko kerugian yang tinggi.

**Sumber:**

1. Artikel ini telah tayang di Katadata.co.id dengan judul "Masa Depan Mobil Listrik Indonesia - Analisis Data Katadata" , https://katadata.co.id/jeany/analisisdata/619b5c2f1f4ec/masa-depan-mobil-listrik-indonesia. Penulis: Mariana Garcia
2. Zhang, Y., Tsang, B. K. dan Peterson, B., Nickel Smelter Production Improvement Study Using Discrete Event Simulation, IFAC Workshop on Automation in The Mining, Mineral and Metal Industries, Gifu, Japan.
3. https://www.prosiding.perhapi.or.id/index.php/prosiding/article/view/231/306
4. https://nikel.co.id/indonesia-bakal-punya-6-smelter-nikel-dengan-teknologi-hpal-senilai-rp-76-t/

# Peremajaan Regulasi ***Fintech Peer-to-Peer Lending:*** Momentum Pencabutan Moratorium?

**Kalih Krisnareindra, S.H., M.H., AAAIK, CRMO**

Transformasi Digital menjadi salah satu topik utama yang diusung dalam Presidensi G20 Indonesia, sebagai suatu solusi peningkatan ekonomi di tengah pandemi. Senapas dengan gagasan tersebut, Otoritas Jasa Keuangan ("OJK") semakin serius untuk mendukung perkembangan ekonomi digital nasional khususnya dalam transformasi regulasi *Financial Technology Peer-to-Peer Lending* ("*Fintech*"), dengan menerbitkan Peraturan Otoritas Jasa Keuangan No. 10/POJK.05/2022 tentang Layanan Pendanaan Bersama Berbasis Teknologi Informasi ("POJK 10/2022"). Peraturan ini merupakan peremajaan dari ketentuan sebelumnya dalam Peraturan Otoritas Jasa Keuangan No. 77/POJK.01/2016 tentang Layanan Pinjam Meminjam Uang Berbasis Teknologi ("POJK 77/2016").

Pada Juli 2022, *Fintech* yang terdaftar dan memiliki izin dari OJK tersisa 102 perusahaan. Jumlah ini mengalami penurunan 27% dari tahun lalu akibat beberapa perusahaan tidak mampu memenuhi persyaratan yang diberikan oleh OJK. Meskipun terdapat penurunan jumlah pelaku usaha, secara *year-on-year* pinjaman yang disalurkan oleh *Fintech* mengalami peningkatan 39,76% apabila dibandingkan dengan Juni 2021. Peningkatan ini menjadi salah satu kontribusi yang diberikan oleh *Fintech* dalam membantu peningkatan inklusi keuangan nasional. Dengan perkembangan yang begitu signifikan, diharapkan melalui POJK 10/2022, dinamika bisnis yang sangat cepat dapat terakomodir dengan baik, sekaligus memperkuat industri agar memiliki andil lebih besar bagi ekonomi nasional.

Perubahaan peraturan mengenai *Fintech* tentu akan memberikan dampak kepada beberapa pihak. Hal ini disebabkan secara umum terdapat beberapa perubahan persyaratan yang harus dipenuhi oleh perusahaan *Fintech* setelah diterbitkannya aturan ini. Beberapa perubahan ketentuan tersebut antara lain:

1. **Permodalan**
   Pelaku usaha yang bermaksud untuk mendirikan *Fintech* setelah diterbitkannya peraturan ini, wajib memiliki modal disetor paling sedikit Rp25.000.000.000. Nilai ini jauh lebih besar dari yang diwajibkan dalam peraturan sebelumnya, di mana saat mengajukan pendaftaran setidaknya penyelenggara *Fintech* wajib memiliki modal disetor minimal Rp1.000.000.000 dan memerlukan modal disetor Rp2.500.000.000 pada saat mengajukan permohonan perizinan. Apabila ditelaah lebih lanjut, tahapan persyaratan permodalan pada POJK 10/2022 tidak lagi dipisahkan menjadi dua tahap, di mana sebelumnya terdapat tahapan pendaftaran dan perolehan perizinan, namun dalam aturan baru hanya menjadi satu tahapan yaitu pada pengajuan pendirian saja. Persyaratan besaran modal disetor

tidak serta merta berlaku bagi penyelenggara *Fintech* yang saat ini sudah ada. Penyelenggara *Fintech* yang usahanya telah didirikan sebelum POJK 10/2022 diwajibkan untuk menyesuaikan besaran ekuitas minimal Rp12.500.000.000 yang dapat dipenuhi secara bertahap hingga tiga tahun.

**2. Bentuk Badan Hukum**

Sebelumnya dalam POJK 77/2016 dimungkinkan untuk mendirikan *Fintech* dalam bentuk koperasi atau perseroan terbatas. Namun, dengan adanya peraturan baru, penyelenggara *Fintech* hanya dapat didirikan dalam bentuk badan hukum perseroan terbatas.

**3. Perizinan**

Pihak yang ingin menyelenggarakan *Fintech* wajib memperoleh izin usaha dari OJK terlebih dahulu, yang dilanjutkan dengan mengajukan permohonan pendaftaran sebagai penyelenggara sistem elektronik kepada Kementerian Komunikasi dan Informatika ("Kominfo"). Ketentuan ini menghilangkan tahapan pendaftaran yang sebelumnya diatur pada POJK 77/2016. Di mana sebelum mengajukan permohonan izin usaha, penyelenggara *Fintech* wajib melakukan pendaftaran kepada OJK.

**4. Kewajiban *Fit and Proper Test***

Sebelum menjalankan peranannya sebagai Direksi, Komisaris, Dewan Pengawas Syariah, dan Pemegang Saham Pengendali, wajib terlebih dahulu memperoleh persetujuan dari OJK melalui *fit and proper test*. Meskipun begitu, para pihak yang sudah menjabat sebelum adanya POJK 10/2022 tidak diwajibkan untuk mengikuti *fit and proper test*. Namun apabila masa jabatannya sudah habis dan bermaksud untuk memperpanjang, maka terlebih dahulu wajib untuk mengikuti *fit and proper test*.

**5. Batas Maksimum Pendanaan**

Pada POJK 77/2016 telah diatur mengenai batas maksimum pendanaan kepada penerima dana paling banyak Rp2.000.000.000. Namun pada POJK 10/2022, diatur ketentuan tambahan mengenai batas maksimum pendanaan dari pemberi dana, yang paling banyak sebesar 25% dari total pendanaan yang dilakukan pada akhir bulan. Meskipun begitu, penerapannya dilakukan secara bertahap hingga 18 bulan sejak POJK 10/2022 diundangkan. Ketentuan maksimum pemberian dana tidak berlaku bagi pelaku usaha jasa keuangan yang diawasi oleh OJK.

**6. Penilaian Kualitas**

POJK 10/2022 mengatur standar baru bagi industri *Fintech* melalui penerapan klasifikasi kualitas pendanaan yang disalurkan. Hal ini sejalan dengan klasifikasi kualitas yang telah ada pada ketentuan perbankan yang populer dengan sebutan kolektibilitas. Pembagian klasifikasi atas kualitas pendanaan *Fintech* dilihat dari ada atau tidaknya keterlambatan dalam Pembayaran Pokok dan/atau Manfaat Ekonomi Pendanaan ("Pembayaran"), antara lain:

a. Lancar, apabila tidak terdapat keterlambatan Pembayaran;
b. Dalam perhatian khusus, apabila terdapat keterlambatan Pembayaran yang telah melewati jatuh tempo sampai dengan 30 hari kalender;
c. Kurang lancar, terdapat keterlambatan Pembayaran yang telah melewati 30 hari hingga 60 hari kalender;
d. Diragukan, terdapat keterlambatan Pembayaran yang telah melewati 60 hari hingga 90 hari kalender;
e. Macet, apabila terdapat keterlambatan Pembayaran yang telah melewati 90 hari kalender.

Apabila dilihat secara sederhana, beberapa poin yang menjadi perbedaan antara POJK 77/2016 dan POJK 10/2022 adalah:

| Ketentuan | POJK 77/2016 | POJK 10/2022 |
|---|---|---|
| **Persyaratan Permodalan** | Rp1 miliar—Rp2,5 miliar | Rp25 miliar |
| **Bentuk Badan Usaha** | Koperasi atau perseroan terbatas. | Perseroan terbatas. |
| **Proses Administrasi Badan Usaha** | Pengajuan pendaftaran terlebih dahulu, yang dilanjutkan dengan pengajuan perizinan usaha pada OJK | Langsung mengajukan izin usaha ke OJK, yang kemudian melanjutkan proses pendaftaran sebagai penyelenggara sistem elektronik kepada Kominfo |
| ***Fit and Proper Test*** | Tidak ada | Diwajibkan dalam POJK ini |
| **Batas Maksimum Pendanaan** | Penerima dana maksimum memperoleh Rp2 miliar | Ditambahkan ketentuan maksimum penyaluran dana sebesar 25% dari total pendanaan yang dilakukan pada akhir bulan |
| **Penilaian Kualitas** | Tidak ada | Diklasifikasikan menjadi lancar, dalam perhatian khusus, kurang lancar, diragukan, dan macet. |

Asosiasi *Fintech* Pendanaan Bersama Indonesia (AFPI) dalam beberapa kesempatan telah menyampaikan kepada media bahwa peraturan OJK yang baru diterbitkan ini disambut dengan baik oleh pelaku usaha *Fintech*. Dalam penyusunan POJK 10/2022, AFPI juga aktif berkomunikasi dengan OJK untuk memberikan masukan dalam peraturan baru tersebut. Dengan adanya perubahan regulasi *Fintech* yang persyaratannya cenderung meningkat lebih tinggi dan ketat, hal ini dapat menjadi *filter* otomatis bagi pelaku usaha *Fintech* sehingga hanya pelaku usaha yang memiliki fundamental kuat yang dapat menjalankan usaha *Fintech* ini. OJK sendiri sudah melakukan moratorium pendaftaran *Fintech* baru sejak Februari 2020, untuk menata ulang industri *Fintech* yang berkembang begitu pesat. Saat penyusunan artikel ini, OJK diberitakan masih dalam proses koordinasi dengan berbagai pihak untuk mempertimbangkan pencabutan moratorium. Meskipun begitu, peremajaan peraturan ini menjadi momentum yang baik bagi OJK untuk mencabut moratorium *Fintech*, sebagai sarana uji coba terhadap formula regulasi baru dari OJK.

# BUMN DIVERSITY IN HARMONY

Hendra Lesmana, S.E., M.Ak, AAAIJ, WMI, CRMO

> Ada 3 (tiga) tahapan dalam pembentukan *Core Values* BUMN tersebut: tahap pertama, *Sinergy* BUMN; tahap kedua, *Value Creation*; dan tahap ketiga BUMN *Value*.

## Budaya Organisasi

Budaya organisasi secara harfiah terdiri dari dua kata, yaitu budaya dan organisasi, Kata budaya berasal dari Bahasa Sansakerta *budhayah*, bentuk jamak dari *budhi* yang artinya "akal atau segala sesuatu yang berkaitan dengan akal pikiran, nilai-nilai dan sikap mental". *Budhi daya* berarti memberdayakan budi sebagaimana dalam Bahasa Inggris dikenal *culture* yang artinya mengolah atau mengerjakan sesuatu yang kemudian berkembang sebagai cara manusia mengaktualisasikan rasa, karsa dan karya-karyanya[1].

Budaya Organisasi adalah seperangkat asumsi atau keyakinan, nilai-nilai dan norma yang dikembangkan dalam organisasi yang dijadikan pedoman tingkah laku bagi anggota-anggotanya untuk mengatasi masalah adaptasi eksternal dan integrasi internal.[2]

## *Cultural Diversity*

Dalam rangka mewujudkan perusahaan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) sebagai mesin pertumbuhan ekonomi, akselerator kesejahteraan sosial (*Sosial Welfare*), Penyedia lapangan kerja, dan penyedia talenta, dibutuhkan transformasi Sumber Daya Manusia Badan Usaha Milik Negara, di mana salah satunya melalui penetapan nilai-nilai utama (*Core Values*) Sumber Daya Manusia BUMN sebagai identitas dan perekat budaya kerja yang mendukung peningkatan kinerja secara berkelanjutan.

Berdasarkan Surat Edaran Menteri BUMN Nomor SE-07/MBU/07/2020 tanggal 1 Juli 2020 tentang nilai-nilai utama (*Core Values*) Sumber Daya Manusia Badan Usaha Milik Negara (BUMN) terdapat 6 (enam) *Core Values* BUMN yaitu:

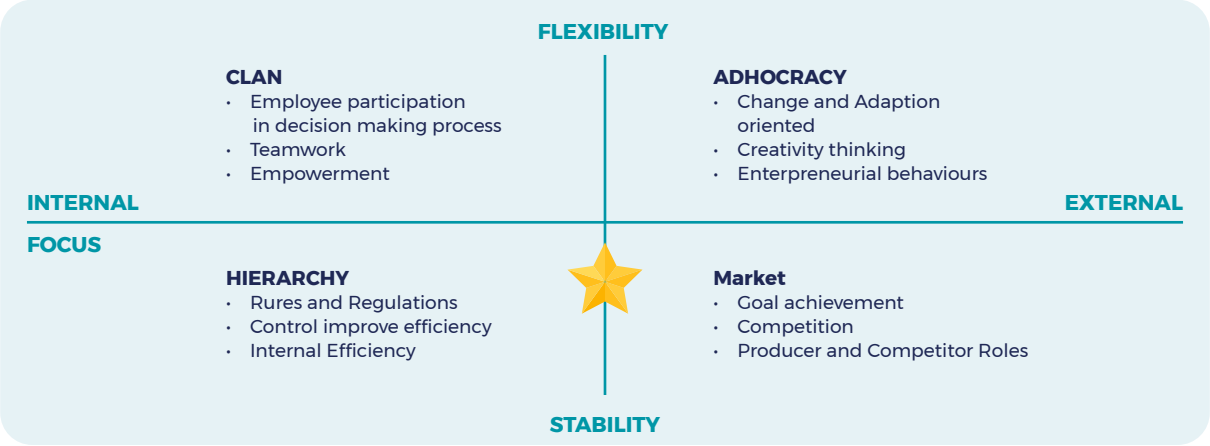
Ada 3 (tiga) tahapan dalam pembentukan *Core Values* BUMN tersebut: tahap pertama, *Sinergy* BUMN; tahap kedua, *Value Creation*; dan tahap ketiga BUMN *Value*.

### *Competing Values Framework* (CVF)[3]

Berawal dari studi empiris pada konsep efektivitas organisasi, nama *Competing Values Framework* pada awalnya tampak seperti model yang membawa makna saling bertentangan. Cameron dan Quinn mengamati dua dimensi efektivitas dalam studi mereka. Pertama, terkait dengan fokus organisasi, dari penekanan internal pada orang di dalam organisasi sampai fokus eksternal organisasi itu sendiri. Kedua, melambangkan kontras antara stabilitas dan kontrol dengan fleksibilitas dan perubahan.

*Competing Values Framework* memungkinkan untuk digunakan dalam konteks organisasi. Selain itu, juga dapat digunakan untuk menentukan budaya yang ada dan yang diinginkan organisasi. Di samping itu, juga dapat digunakan untuk memeriksa kesenjangan organisasi dalam proses perubahan organisasi. Ini membantu untuk memahami dan menyadari berbagai jenis fungsi dan proses organisasi. Hal ini juga memberikan pemahaman yang lebih baik dari suatu organisasi pada semua tingkatan untuk memimpin lebih efektif. Mengenai *Competing Values Framework* sebagai dasar, budaya organisasi diklasifikasikan berdasarkan fleksibilitas pola hubungan dalam organisasi dan fokus dalam melakukan upaya mencapai tujuan. Budaya ini membentuk karakteristik tertentu pada dimensi mereka, termasuk karakter dominan, kepemimpinan, manajemen, perekat organisasi, penekanan strategis, dan kriteria keberhasilan.

### *Model of Competing Values* BUMN




Perusahaan BUMN pada saat ini adalah sebuah organisasi yang berorientasi pada hasil atau *profit oriented* (lingkungan eksternal) dan adanya aturan-aturan yang menjadi pedoman dan batasan bagi perusahaan melakukan suatu kegiatan usaha (lingkungan internal). Berdasarkan *competing values framework* Cameron dan Quinn, perusahaan BUMN berada di posisi *stability and control*.

**Sumber:**
1. Ibrahim Indrawijaya, A. (2010). Teori, Perilaku, dan Budaya Organisasi. Bandung: Refika Aditama.
2. Prabu Mangkunegara, A. (2008). Perilaku dan Budaya Organisasi. Bandung: Refika Aditama.
3. Comeron & Quinn (2006). Model of competing values.

# Waspada Inflasi!

Gilang Ramadhan S.E., CA, Ak., WMI, CRMO

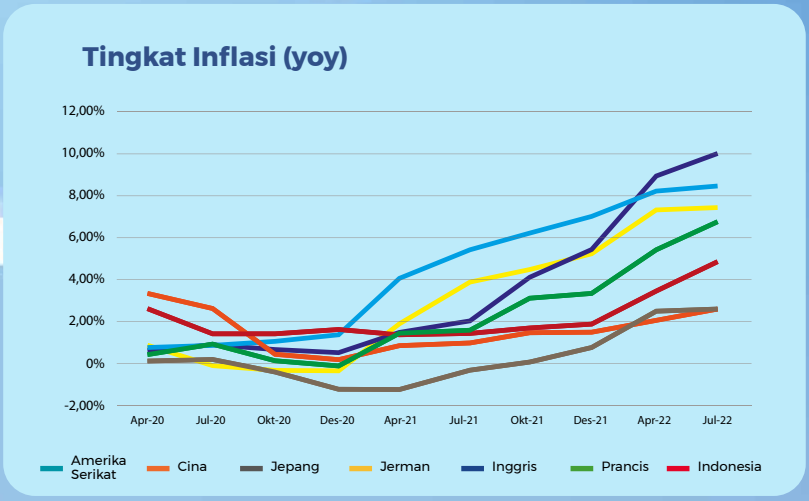
**Inflasi timbul karena adanya tekanan dari sisi *supply* (*cost push inflation*), dari sisi permintaan (*demand pull inflation*), dan dari ekspektasi inflasi. Pandemi dan perang menjadi pemicu utama inflasi yang terjadi sekarang di hampir seluruh dunia.**

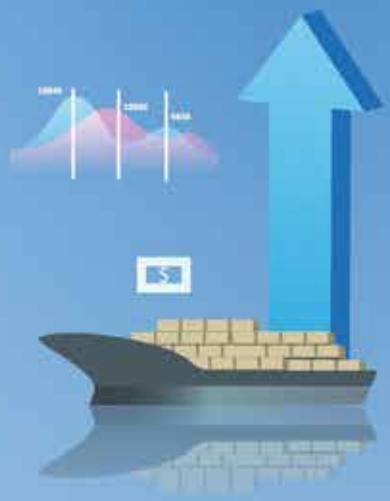
Inflasi adalah kecenderungan naiknya harga barang dan jasa pada umumnya yang berlangsung secara terus menerus. Jika harga barang dan jasa di dalam negeri meningkat, maka inflasi mengalami kenaikan. Naiknya harga barang dan jasa tersebut menyebabkan turunnya nilai uang. Dengan demikian, inflasi dapat juga diartikan sebagai penurunan nilai uang terhadap nilai barang dan jasa secara umum.

Inflasi timbul karena adanya tekanan dari sisi *supply* (*cost push inflation*), dari sisi permintaan (*demand pull inflation*), dan dari ekspektasi inflasi. Faktor-faktor terjadinya *cost push inflation* dapat disebabkan oleh depresiasi nilai tukar, dampak inflasi luar negeri terutama negara-negara mitra dagang, peningkatan harga-harga komoditi yang diatur pemerintah (*Administered Price*), dan terjadi *negative supply shocks* akibat bencana alam dan terganggunya distribusi.

Faktor penyebab *demand pull inflation* adalah tingginya permintaan barang dan jasa relatif terhadap ketersediaannya. Dalam konteks makroekonomi, kondisi ini digambarkan oleh *output* riil yang melebihi *output* potensialnya atau permintaan total (*agregate demand*) lebih besar dari pada kapasitas perekonomian. Sementara itu, faktor ekspektasi inflasi dipengaruhi oleh perilaku masyarakat dan pelaku ekonomi dalam menggunakan ekspektasi angka inflasi dalam keputusan kegiatan ekonominya. Ekspektasi inflasi tersebut dapat bersifat adaptif atau *forward looking*.

Hal ini tercermin dari perilaku pembentukan harga di tingkat produsen dan pedagang terutama pada saat menjelang hari-hari besar keagamaan (lebaran, natal, dan tahun baru) dan penentuan upah minimum provinsi (UMP). Meskipun ketersediaan barang secara umum diperkirakan mencukupi dalam mendukung kenaikan permintaan, namun harga barang dan jasa pada saat-saat hari raya keagamaan meningkat lebih tinggi dari kondisi *supply-demand* tersebut. Demikian halnya pada saat penentuan UMP, pedagang ikut pula meningkatkan harga barang meski kenaikan upah



tersebut tidak terlalu signifikan dalam mendorong peningkatan permintaan.

Pandemi yang terjadi di awal tahun 2020 memiliki dampak terhadap kenaikan inflasi di berbagai negara, namun dampak tersebut baru terlihat di tahun 2021. Setidaknya ada tiga penyebab utama mengapa inflasi menanjak di tahun 2021. Pertama, aktivitas ekonomi dibuka kembali dari pembatasan sosial pandemi COVID-19. Masyarakat dunia mulai kembali melakukan aktivitas *travelling*, berwisata, dan pergi ke restoran dengan bebas. Mereka mengeluarkan uang lebih banyak dan menghabiskan uang yang mereka simpan saat *lockdown*. Ketika ekonomi bertumbuh, pelaku bisnis bisa dengan mudah menaikkan harga tanpa takut kehilangan pelanggan. Peningkatan dari sisi permintaan ini tidak selalu bisa diimbangi oleh sisi *supply*. Banyak perusahaan yang masih membangun kembali *supply chain* yang terkena dampak pandemi. Kekurangan *shipping containers* menjadi permasalahan yang menyebabkan biaya logistik menjadi lebih mahal sehingga berujung dengan meningkatnya harga barang yang dikenakan ke pelanggan.

Kedua, harga energi yang melonjak dan mendorong inflasi. Minyak, gas, dan listrik menjadi lebih mahal di seluruh dunia. Banyak faktor yang mempengaruhi harga energi: kekurangan angin di Inggris berarti kincir angin berhenti beroperasi, kekeringan di Brasil menyebabkan berkurangnya daya dari bendungan, dan musim dingin tahun lalu membuat cadangan minyak dan gas yang lebih rendah. Seiring dengan meningkatnya permintaan energi, menyebabkan harga naik dengan cepat. Karena sebagian besar biaya perusahaan dan masyarakat terkait dengan energi, harga minyak, gas, dan listrik sangat penting untuk inflasi secara keseluruhan. Setengah dari kenaikan inflasi di tahun 2021 disebabkan oleh harga energi yang lebih tinggi.

Penyebab ketiga, inflasi tinggi tahun 2021 karena sangat rendah di 2020. Untuk mengukur inflasi, ahli ekonomi membandingkan bagaimana harga berubah dari satu tahun ke tahun berikutnya. Harga sangat rendah pada puncak pandemi di tahun 2020. Membandingkan harga yang lebih tinggi tahun 2021 dengan tingkat yang sangat rendah itu berarti perbedaan akan tampak besar. Ini disebut sebagai "*base effect*."

Ketika ekonomi dunia sedang memulihkan diri di awal tahun 2022, perang Rusia-Ukraina terjadi dan secara langsung menaikkan tingkat inflasi di seluruh dunia. Rusia dan Ukraina merupakan salah satu eksportir komoditas pertanian penting di perdagangan global. Ekspor gandum Rusia dan Ukraina adalah sekitar seperempat dari total global. Kedua negara juga menyumbang hampir seperlima dari ekspor global jagung dan biji-bijian dan sekitar 80% ekspor minyak bunga matahari. Sanksi dan gangguan pasokan menyebabkan harga gandum dan biji-bijian meningkat lebih tinggi, menambah tekanan inflasi yang sudah kuat dalam ekonomi global. Gangguan pasokan gandum berdampak besar di pasar negara berkembang yang mengimpor gandum dari Ukraina dan Rusia, seperti Mesir dan Bangladesh. Harga pangan

yang lebih tinggi dapat memiliki efek yang signifikan di negara-negara tersebut. Selain pertanian, Rusia juga merupakan eksportir energi yang memasok minyak dan gas ke Eropa. Sanksi terhadap Rusia memperburuk harga energi dan berujung inflasi yang tinggi di negara-negara Eropa.

Tren meningkatnya inflasi di beberapa negara masih berlanjut hingga bulan Juli 2022. Inflasi di Inggris, dan Jepang terus meningkat. Pada bulan Juli 2022, inflasi di Inggris mencapai 10,1% (yoy), lebih tinggi dari bulan sebelumnya yang tercatat sebesar 9,4% (yoy). Inflasi bulan Juli 2022 mencatat rekor tertinggi sejak bulan Februari 1982. Di saat yang sama, Jepang mencatatkan inflasi tertinggi selama 11 bulan berturut-turut, masing-masing pada level 2,6%. Kontributor terbesar inflasi masih bersumber dari sektor energi dan pangan. Inflasi di Jepang juga didorong oleh dampak pelemahan mata uang Yen.

## Inflasi Domestik

Inflasi domestik mengalami kenaikan sejalan dengan berlanjutnya tekanan inflasi global. Harga komoditas global secara umum mengalami tekanan dan memengaruhi perkembangan harga komoditas domestik, baik di tingkat produsen maupun di tingkat konsumen. Inflasi domestik mengalami tekanan melalui mekanisme *imported inflation*, yaitu *passthrough* yang dilakukan oleh para produsen karena kenaikan harga bahan baku dan ongkos produksi.

Tekanan inflasi Indonesia pada bulan Agustus 2022 mengalami penurunan. Badan Pusat Statistik (BPS) mencatat tingkat inflasi mencapai 4,69% (yoy) melambat dari bulan sebelumnya sebesar 4,94% (yoy). Secara mtm, terjadi deflasi pada bulan Agustus 2022 sebesar 0,21%, dipengaruhi membaiknya pasokan komoditas *volatile foods* (VF), terutama cabai, bawang merah, dan minyak goreng. Namun demikian, terdapat komoditas lain yang mengalami inflasi dan perlu mendapatkan perhatian, di antaranya beras dan telur ayam ras, karena memiliki bobot relatif besar dalam perhitungan inflasi. Inflasi VF pada bulan Agustus ini menjadi 8,93% (yoy), menurun dari 11,47% (yoy) pada bulan Juli. Komponen *administered price* (AP), komoditas energi meningkat menjadi 6,84% (yoy) pada bulan Agustus dari 6,51% pada bulan Juli. Di sisi lain, terjadi penurunan tarif Angkutan Udara seiring penurunan harga avtur dan pembebasan komponen tarif PNBP maskapai di bandara. Sementara itu, komponen inti meningkat menjadi 3,04% (yoy) pada bulan Agustus 2022, menunjukkan pemulihan daya beli masyarakat yang semakin kuat. Ke depan, perlu diantisipasi meningkatnya tekanan inflasi domestik pasca kenaikan harga BBM subsidi. Meski demikian, Pemerintah telah menyiapkan tambahan Bantuan Sosial senilai Rp24,17 triliun untuk melindungi daya beli masyarakat miskin dan rentan.

## Dampak Inflasi

Dampak inflasi yang paling jelas adalah merusak daya beli masyarakat. Jika tidak dapat membeli barang dan jasa sebanyak yang dilakukan sebelum inflasi, maka kualitas hidup masyarakat secara keseluruhan pada akhirnya akan berkurang. Inflasi juga menyebabkan bisnis mengalami kebangkrutan, hal ini terjadi karena masyarakat hanya akan mengeluarkan uang mereka pada barang atau jasa yang benar-benar mereka butuhkan dan menahan diri untuk barang atau jasa yang tidak mereka butuhkan. Sehingga bisnis yang melayani kebutuhan tersier atau bahkan kebutuhan sekunder masyarakat akan sangat terdampak oleh inflasi. Dampak lain yang mengerikan dari inflasi sudah terjadi sekarang, berdasarkan Laporan dari *United Nations Development Programme* (UNDP) sebanyak 71 juta orang di seluruh dunia jatuh kedalam jurang kemiskinan karena harga pangan dan energi yang meningkat.

**Sumber:**
1. https://www.bi.go.id/id/fungsi-utama/moneter/inflasi/Default.aspx [Accessed 26 August 2022].
2. https://www.bps.go.id/subject/3/inflasi.html#subjekViewTab1 [Accessed 26 August 2022].
3. Laporan Ekonomi dan Keuangan Mingguan Badan Kebijakan Fiskal. [Accessed 26 August 2022].
4. https://www.ecb.europa.eu/ecb/educational/explainers/tell-me-more/html/high_inflation.en.html [Accessed 26 August 2022].
5. https://ycharts.com/indicators [Accessed 26 August 2022].
6. https://www.barrons.com/articles/war-in-ukraine-driving-global-inflation-51657294183 [Accessed 26 August 2022].

BUMN UNTUK INDONESIA

IndonesiaRe

# Solusi layanan reasuransi terbaik

Layanan asuransi terbaik adalah layanan yang benar-benar sesuai dengan kebutuhan nasabah yang beragam. Itu sebabnya, Indonesia Re kini memperluas layanan reasuransi yang diberikan dengan tujuan untuk membantu menghadirkan solusi terbaik bagi Nasabah Perusahaan Anda.

**Indonesia Re for Reinsurance Solution**

@indonesiare IndonesiaRe @Indonesia_Re IndonesiaRe IndonesiaRe

www.indonesiare.co.id

**PT Reasuransi Indonesia Utama (Persero)**
Jl. Salemba Raya No. 30, Jakarta 10430, Indonesia
T. 62 21 392 0101
E. cosecretary@indonesiare.co.id