

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perdagangan internasional terus mengalami perkembangan yang sangat pesat seiring dengan meningkatnya aktivitas logistik global dan pertumbuhan arus distribusi barang antarnegara. Pertumbuhan perdagangan global didorong oleh pengembangan teknologi, ekspansi korporasi transnasional, serta proliferasi perjanjian perdagangan regional yang mempercepat arus barang lintas negara (Fan et al., 2022). Dalam konteks globalisasi, perdagangan impor ekspor internasional dan manajemen logistik lintas batas berperan penting dalam mendorong perkembangan ekonomi global dan memajukan kemakmuran perdagangan internasional (Mishrif et al., 2024). Globalisasi ekonomi menyebabkan hubungan perdagangan antarnegara menjadi semakin terbuka dan saling terhubung, sehingga kebutuhan terhadap sistem distribusi barang yang cepat, efisien, dan terintegrasi menjadi sangat penting. Dalam kondisi tersebut, sektor logistik memiliki peranan strategis sebagai penghubung utama dalam mendukung kelancaran arus barang dari negara produsen menuju negara tujuan. Aktivitas ekspor dan impor yang terus meningkat mendorong perusahaan logistik dan pelayaran untuk mampu beradaptasi dengan dinamika perdagangan global yang semakin kompleks dan kompetitif.

Dalam aktivitas perdagangan internasional tersebut, transportasi laut masih menjadi moda transportasi utama yang mendominasi perdagangan dunia karena mampu mengangkut barang dalam jumlah besar dengan biaya relatif

lebih rendah dibandingkan moda lainnya. Penggunaan *container* semakin berkembang karena memberikan kemudahan dalam proses bongkar muat, keamanan barang, serta distribusi multimoda. Berdasarkan laporan *United Nations Conference on Trade and Development* (2023) dan Patil et al. (2023), lebih dari 80% volume perdagangan dunia diangkut melalui jalur laut sehingga sektor pelayaran dan *container shipping* memiliki peran penting dalam menjaga kelancaran rantai pasok global. Transportasi maritim juga menjadi sektor yang sangat esensial bagi Indonesia sebagai negara kepulauan, di mana pelabuhan berfungsi sebagai fasilitator perdagangan, aktivitas bernilai tambah, dan simpul utama (*key nodes*) dalam rantai pasok global (Iman et al., 2022 dan Dillah et al., 2025). Aktivitas pelayaran internasional diatur melalui berbagai regulasi yang ditetapkan oleh *International Maritime Organization* (IMO), seperti *Convention for Safe Containers* (CSC), *Safety of Life at Sea* (SOLAS), serta kebijakan pengurangan emisi karbon dan digitalisasi pelayaran. Regulasi tersebut memengaruhi aktivitas *shipping line*, termasuk pengelolaan *container*, penjadwalan kapal, dan efisiensi rantai pasok internasional.

Meningkatnya aktivitas perdagangan internasional menyebabkan perusahaan pelayaran tidak hanya dituntut mampu mengangkut barang, tetapi juga menjaga stabilitas *supply chain* global melalui pengelolaan ketersediaan *container*, sinkronisasi jadwal kapal, serta kelancaran arus distribusi lintas pelabuhan (Blažina et al., 2022 dan Bilican et al., 2024). Dalam hal ini, pengelolaan *container* menjadi faktor penting karena berkaitan dengan ketersediaan *empty container*, rotasi *container*, kapasitas terminal, serta koordinasi antar *stakeholder* logistik. Namun, industri pelayaran global saat ini

menghadapi berbagai tantangan, seperti konflik geopolitik, kemacetan pelabuhan, ketidakseimbangan distribusi *container*, dan gangguan jalur pelayaran internasional. Salah satu gangguan yang berdampak signifikan adalah *Red Sea Crisis* yang menyebabkan banyak operator kapal menghindari jalur Suez–Laut Merah dan mengalihkan rute melalui *Cape of Good Hope*, sehingga mengubah struktur jaringan layanan dan meningkatkan waktu tempuh pengiriman (Tolaba, 2025).

Gangguan pada koridor Suez yang menangani porsi besar arus kargo global menyebabkan dampaknya cepat menyebar ke rantai pasok internasional (Kurniawan, 2025). Bukti empiris menunjukkan bahwa transit *time* bertambah sekitar 10–14 hari per pengiriman (Febriyanti dkk., 2025), sementara durasi *round voyage* Asia–Eropa meningkat dari 77,8 hari menjadi 91,3 hari (Syifa dkk., 2025). Selain itu, *rerouting* melalui *Cape of Good Hope* meningkatkan biaya operasional sekitar 15%–20% dibandingkan rute normal melalui Suez (Aritonang, 2025). Bukti yang tersedia menunjukkan bahwa dampak *Red Sea Crisis* paling kuat terlihat pada perubahan rute dan biaya operasional, konsekuensinya terhadap manajemen *container*, serta kebutuhan strategi ketahanan operasional pada perusahaan pelayaran dan terminal (Notteboom et al., 2024).

Dampak gangguan rute tersebut memperparah berbagai permasalahan *container* yang telah ada sebelumnya, terutama *shortage container*, *empty-container imbalance*, dan keterbatasan *vessel space* (Hoerunisa, 2024; Ricardianto, 2023). Ketersediaan *empty container* sangat dipengaruhi oleh laden *flow* dan *turnover time*, sehingga keterlambatan kapal dapat secara langsung

mengganggu rotasi dan *repositioning container* (Iskandar, 2023). *Trade imbalance* global juga menjadi penyebab utama akumulasi *empty container* di satu wilayah dan kekurangan di wilayah lain (Abdelshafie, 2022). Sebagian besar umur *container* dihabiskan dalam kondisi kosong atau *repositioning*, sehingga pengelolaan distribusi *container* kosong menjadi aspek yang sangat krusial (Ricardianto, 2023).

Dampak operasional dari kondisi tersebut tidak hanya dirasakan oleh operator kapal, tetapi juga berdampak pada kenaikan *freight rate*, premi risiko, dan kualitas layanan logistik (Febriyanti, 2025 dan Iskandar, 2023). *Freight rate container* tercatat meningkat tajam, dengan indeks CCFI mengalami kenaikan sekitar 120% (Iskandar, 2023), sementara premi risiko perang di beberapa pelabuhan regional meningkat hingga 10 kali lipat (Hoerunisa, 2024). Strategi adaptif yang banyak disarankan dalam literatur meliputi diversifikasi rute, digitalisasi, peningkatan kapasitas terminal, *risk forecasting*, serta penguatan koordinasi antar *stakeholder* logistik (Tolaba, 2025).

Di Indonesia, untuk meningkatkan efisiensi logistik nasional, pemerintah telah mengembangkan berbagai program seperti *National Logistics Ecosystem* (NLE), *Indonesia National Single Window* (INSW), digitalisasi kepelabuhanan, serta integrasi layanan logistik nasional. Program tersebut bertujuan mempercepat proses ekspor-impor, menurunkan biaya logistik, dan meningkatkan konektivitas antar pelaku logistik. Namun, implementasinya masih menghadapi berbagai tantangan, seperti keterbatasan integrasi sistem, pertukaran data yang belum optimal, dan kesiapan infrastruktur digital yang belum merata.

Selain tantangan global, sektor logistik Indonesia juga menghadapi berbagai kendala operasional seperti tingginya biaya logistik, keterbatasan kapasitas pelabuhan, terminal *congestion*, keterlambatan kapal, dan ketidakseimbangan arus *container*. Salah satu perusahaan yang bergerak di bidang *shipping line* dan pelayanan ekspor adalah PT Samudera Agencies Indonesia Kota Semarang. Perusahaan ini melayani pengiriman ekspor menuju beberapa pelabuhan utama di Asia dan India seperti Singapura, Calcutta, Chennai, Bangkok, dan Chittagong yang menjadi pusat distribusi berbagai komoditas ekspor dari Jawa Tengah dan sekitarnya.

Penelitian ini difokuskan pada proses ekspor karena aktivitas utama perusahaan cabang Semarang lebih banyak berkaitan dengan pengelolaan *booking* ekspor, perencanaan kebutuhan *container*, koordinasi pengiriman *cargo*, serta pemenuhan permintaan pelanggan ekspor. Keberhasilan proses ekspor sangat dipengaruhi oleh ketersediaan *empty container* sebelum kegiatan *stuffing* dan pengiriman dilakukan, karena kekurangan *container* kosong umumnya terjadi di wilayah berorientasi ekspor dan dapat menghambat kelancaran muatan serta aktivitas industri (Toygar, 2022 dan Blažina, 2022). Berbeda dengan impor yang lebih berfokus pada penerimaan *inbound full container*, aktivitas ekspor memiliki tingkat ketergantungan lebih tinggi terhadap perencanaan *inbound empty container*, *repositioning*, dan kesiapan operasional *shipping line* agar *container* tersedia pada waktu dan lokasi yang tepat sebelum proses *stuffing* dilakukan (Arvianto, 2025).

Kondisi di Semarang juga memiliki potensi tinggi mengalami *shortage container*, mengingat literatur menunjukkan bahwa pelabuhan berorientasi

ekspor cenderung mengalami kekurangan *empty container*, sementara pelabuhan berorientasi impor mengalami surplus sehingga membutuhkan proses *repositioning* antarwilayah (Xiang, 2024, Blažina, 2022 dan Cai, 2025). Ketersediaan *empty container* tidak hanya bergantung pada jumlah peti kemas yang masuk, tetapi juga pada *turnover time* dan kecepatan *container* kembali siap digunakan (Xiang, 2024). Literatur di Indonesia juga menunjukkan bahwa *shortage container* dipicu oleh *congestion*, *trade imbalance*, *demand-supply imbalance*, dan keterbatasan ruang kapal, yang dampaknya paling besar dirasakan pada aktivitas ekspor (Hoerunisa, 2024).

Dalam praktik operasionalnya, PT Samudera Agencies Indonesia Kota Semarang masih mengandalkan *container inbound* dari aktivitas impor sebagai sumber utama ketersediaan *empty container* untuk mendukung kegiatan ekspor. Kondisi ini menyebabkan ketidakseimbangan arus *container*, keterlambatan kapal, maupun penurunan volume impor dapat secara langsung memengaruhi ketersediaan *container* ekspor dan meningkatkan risiko *shortage container*. Dampak operasionalnya tidak berdiri sendiri, tetapi sering berkaitan dengan keterlambatan kapal, *rollover cargo*, tambahan biaya *handling*, serta meningkatnya biaya operasional (Abdelshafie et al., 2023).

Bukti empiris menunjukkan bahwa *port congestion* merupakan salah satu penyebab utama keterlambatan layanan *liner*, dan gangguan jadwal di satu titik dapat merambat ke terminal, transportasi darat, importir, maupun eksportir (Karmelić, 2025). Ketika jadwal kapal tidak berjalan sesuai rencana, reliabilitas *shipping line* menurun, komplain pelanggan meningkat, dan *rollover cargo* menjadi bagian dari rangkaian gangguan operasional yang lebih luas (Toygar,

2022). Penumpukan *empty container* dan keterbatasan *yard* juga dapat menurunkan efisiensi terminal serta menyulitkan akses *container* untuk kegiatan ekspor (Song et al., 2022).

Berdasarkan berbagai permasalahan tersebut, diperlukan strategi pengelolaan *container* yang lebih terintegrasi melalui kombinasi *repositioning*, *inventory control*, *booking management*, dan koordinasi jadwal kapal dalam satu sistem pengambilan keputusan (Xiang et al., 2024). Model integrasi antara *vessel deployment* dan *empty repositioning* terbukti lebih efisien dibandingkan pendekatan reaktif, serta mampu menekan biaya operasional secara keseluruhan (Wang et al., 2023). Selain itu, kolaborasi antar pelaku logistik, digitalisasi, dan peningkatan visibilitas data juga menjadi faktor penting untuk mengurangi *mismatch container* dan meningkatkan keandalan layanan (Blažina et al., 2022). Oleh karena itu, penelitian mengenai analisis pengelolaan *empty container* pada aktivitas ekspor di PT Samudera Agencies Indonesia Kota Semarang menjadi penting untuk dilakukan guna mengetahui hambatan operasional yang terjadi dan merumuskan strategi peningkatan efisiensi distribusi *container* ekspor.

Berdasarkan hasil wawancara dengan karyawan divisi Samudera *Shipping Line Departemen Sales and Marketing* di PT Samudera Agencies Indonesia Kota Semarang, diperoleh data terkait berbagai permasalahan pengelolaan *container* dalam proses ekspor yang mempengaruhi efektivitas operasional perusahaan. Permasalahan tersebut dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1.1 Analisis Permasalahan Pengelolaan *Container* dalam Proses Ekspor PT

Samudera Agencies Indonesia Semarang

No	Permasalahan dalam Pengelolaan <i>Container</i>	Fenomena	Hal yang terjadi di Lapangan	Hal yang diharapkan perusahaan	GAP
1.	Ketidakseimbangan arus ekspor dan impor	Impor dominan menggunakan 20 ft sedangkan ekspor dominan menggunakan 40 ft HC	<i>Container</i> yang masuk ke Semarang sebagian besar 20 ft, sedangkan kebutuhan <i>customer</i> ekspor lebih banyak menggunakan 40 ft HC untuk komoditas seperti <i>vener, furniture, garment, dan textile</i> .	Perusahaan berharap terdapat keseimbangan arus <i>container inbound</i> dan <i>outbound</i> agar <i>equipment</i> dapat berputar dengan baik.	Pola perdagangan dan nature bisnis Semarang menyebabkan <i>imbalance container</i> sehingga kebutuhan ekspor tidak dapat dipenuhi secara optimal.
2.	Kekurangan <i>container</i> 40 ft HC	Terjadi <i>shortage container</i> 40 ft HC di Semarang	Stok <i>container</i> 40 ft HC di depo sering tidak tersedia sehingga perusahaan harus melakukan repo dari cabang yang lain dengan tambahan biaya sekitar USD 300 per <i>container</i> . Bahkan beberapa <i>booking customer</i> terpaksa ditolak apabila <i>customer</i> tidak bersedia membayar <i>additional cost</i> repo.	Perusahaan mengharapkan ketersediaan <i>container</i> 40 ft HC tetap stabil dan mampu memenuhi kebutuhan ekspor tanpa perlu melakukan repo secara terus-menerus.	Kebutuhan ekspor <i>container</i> 40 ft HC tinggi, namun <i>supply inbound</i> ke Semarang masih rendah sehingga terjadi ketidakseimbangan <i>equipment container</i> .

3.	Kekurangan <i>container</i> 20 ft saat <i>peak season</i>	Pada Januari–Februari 2026 <i>container</i> 20 ft sempit kosong total	Tidak ada stok <i>container</i> 20 ft di depo akibat penghentian <i>supply</i> dari Singapura dan keterlambatan kapal inbound. Hal ini menyebabkan banyak <i>booking</i> ekspor tidak dapat diproses dan perusahaan harus menggunakan <i>container free use</i> dari NVOCC lain sebanyak ± 90 <i>container</i> .	Perusahaan mengharapkan ketersediaan <i>buffer stock container</i> minimal cukup untuk kebutuhan operasional 1–2 minggu ke depan.	<i>Forecast</i> kebutuhan <i>container</i> dan pengiriman <i>equipment</i> dari pusat belum berjalan optimal sehingga terjadi kesalahan antisipasi saat <i>peak season</i> ekspor.
4.	<i>Congestion</i> di TPKS Semarang	Kepadatan terminal menyebabkan antrian kapal sandar	Kapal harus menunggu 1–2 minggu untuk <i>berthing</i> karena <i>yard</i> dan <i>seaway</i> penuh. Akibatnya proses bongkar muat terlambat dan <i>container empty</i> terlambat masuk depo.	Perusahaan mengharapkan proses sandar kapal berjalan sesuai jadwal (<i>on window</i>) agar operasional ekspor tetap lancar.	Kapasitas terminal dan <i>yard</i> TPKS tidak sebanding dengan volume kapal dan <i>container</i> yang masuk sehingga terjadi <i>congestion</i> berkepanjangan.
5.	<i>Delay</i> kapal	Jadwal kapal sering mengalami keterlambatan	Kapal yang seharusnya sandar sesuai jadwal terlambat, akibat <i>congestion</i> , dan cuaca buruk. Dampaknya jadwal <i>stuffing</i>	Perusahaan mengharapkan jadwal kapal lebih stabil dan tepat waktu agar <i>export planning</i>	Ketergantungan operasional terhadap jadwal kapal sangat tinggi sementara kondisi pelabuhan dan

			dan <i>release container</i> ikut mundur.	tidak terganggu.	cuaca sulit dikendalikan.
6.	<i>Roll over container</i>	<i>Container</i> gagal berangkat sesuai jadwal kapal	Banyak <i>container</i> tujuan Calcutta dan Chittagong mengalami <i>roll over</i> karena keterbatasan <i>connecting vessel</i> dan kondisi pelabuhan transit yang penuh.	Perusahaan mengharapkan <i>container</i> dapat langsung terangkut sesuai ETD tanpa penundaan.	Keterbatasan slot kapal dan <i>connecting vessel</i> menyebabkan pengiriman tidak berjalan sesuai <i>schedule</i> .
7.	Tingginya biaya <i>storage container</i>	<i>Container</i> terlalu lama menunggu <i>connecting vessel</i>	<i>Container</i> yang tertahan di pelabuhan atau depo dikenakan biaya <i>storage</i> sekitar USD 75 per hari per <i>container</i> sehingga meningkatkan <i>operational cost</i> .	Perusahaan berharap proses <i>connecting vessel</i> lebih cepat agar <i>container</i> tidak terlalu lama menumpuk di <i>yard</i> .	<i>Congestion</i> dan keterlambatan kapal menyebabkan <i>dwelling time container</i> meningkat.

Sumber: Data Diolah oleh Peneliti, 2026.

Berdasarkan tabel tersebut, terlihat bahwa pengelolaan *container* di PT Samudera Agencies Indonesia Semarang menghadapi berbagai hambatan baik dari faktor internal maupun eksternal. Hambatan internal meliputi keterbatasan sistem *monitoring*, ketidakseimbangan stok *container*, kualitas *container*, serta pengelolaan *operational planning*. Sedangkan faktor eksternal meliputi *congestion* pelabuhan, *delay* kapal, keterbatasan *connecting vessel*, hingga dampak geopolitik internasional terhadap *shipping line* global. Selain hasil wawancara tersebut, peneliti juga memperoleh data *container* ekspor dan impor

PT Samudera *Agencies* Indonesia Kota Semarang periode Juli–November 2025

sebagai berikut:

Tabel 1.2 Data Kontainer Ekspor dan Impor PT Samudera *Agencies* Indonesia Semarang Bulan Juli 2025 – November 2025.

Bulan	Ekspor			Impor			Selisih
	20'	40' HC	Total Teus	20'	40' HC	Total Teus	Teus
Juli	153	30	213 Teus	181	19	219 Teus	6 Teus
Agustus	137	28	193 Teus	195	21	237 Teus	44 Teus
September	151	30	211 Teus	272	27	326 Teus	115 Teus
Oktober	125	28	181 Teus	90	31	152 Teus	29 Teus
November	135	29	193 Teus	114	47	208 Teus	15 Teus

Sumber: Data PT Samudera *Agencies* Indonesia Kota Semarang, 2026.

Berdasarkan data tersebut, terlihat bahwa terjadi ketidakseimbangan antara jumlah *container* ekspor dan impor pada beberapa periode tertentu. Pada bulan September misalnya, total *container* impor mencapai 326 TEUs, sedangkan ekspor hanya 211 TEUs dengan selisih sebesar 115 TEUs. Kondisi tersebut menunjukkan adanya ketimpangan arus *container* yang berpengaruh terhadap *availability equipment* di depo *container* Semarang. Selain itu, dominasi impor *container* 20ft dan tingginya kebutuhan ekspor menggunakan 40ft HC menyebabkan perusahaan mengalami *imbalance container* yang cukup signifikan.

Kondisi tersebut diperparah dengan adanya keterlambatan kapal, congestion di TPKS Semarang, keterbatasan connecting vessel ke beberapa port tujuan, serta ketidakstabilan *supply container* akibat pengaruh geopolitik global dan kenaikan *freight rate* internasional. Dari hasil wawancara diketahui bahwa perusahaan bahkan harus melakukan strategi repo container dari Jakarta, Surabaya, maupun menggunakan *free use container* dari perusahaan NVOCC lain untuk menjaga

keberlangsungan operasional ekspor. Strategi tersebut memang mampu membantu memenuhi kebutuhan container dalam jangka pendek, namun di sisi lain meningkatkan biaya operasional perusahaan. Kondisi ini juga berdampak pada meningkatnya risiko keterlambatan pengiriman, terjadinya roll over cargo, penurunan reliabilitas jadwal kapal, serta terganggunya perencanaan distribusi container untuk pengiriman berikutnya. Selain itu, ketidakpastian ketersediaan container dapat menurunkan tingkat kepuasan pelanggan, meningkatkan potensi komplain dari eksportir, dan melemahkan daya saing perusahaan dalam memberikan layanan logistik yang tepat waktu dan efisien.

Selain itu, adanya *rollover cargo*, keterbatasan kapasitas *berth* di TPKS Semarang, serta ketergantungan terhadap *inbound container* juga menyebabkan proses pengiriman ekspor menjadi kurang optimal. Tidak hanya berdampak terhadap operasional perusahaan, kondisi tersebut juga mempengaruhi kepuasan *customer* akibat tingginya *freight rate*, *repair cost container*, keterlambatan pengiriman, dan ketidakpastian jadwal kapal. Melihat berbagai permasalahan tersebut, maka pengelolaan *container* menjadi aspek yang sangat penting dalam menjaga efektivitas proses ekspor di PT Samudera Agencies Indonesia Kota Semarang. Perusahaan dituntut untuk mampu menyusun strategi pengelolaan container yang efektif, mulai dari *forecasting* kebutuhan *container*, koordinasi dengan cabang lain, pengaturan *repo container*, pengelolaan *booking* ekspor, hingga peningkatan koordinasi dengan terminal pelabuhan dan shipping network internasional.

Penelitian ini menjadi semakin penting karena apabila permasalahan pengelolaan *container* tidak segera dianalisis dan diperbaiki, maka akan berdampak pada meningkatnya biaya operasional perusahaan, menurunnya kualitas pelayanan, terganggunya proses ekspor *customer*, hingga berpotensi menurunkan daya saing perusahaan di tengah persaingan *shipping line* yang semakin ketat. Penelitian ini juga memiliki urgensi akademis karena sebagian besar penelitian sebelumnya lebih banyak membahas optimasi *container* dari sisi kuantitatif, *mathematical modeling*, *empty container repositioning*, dan *supply chain optimization*. Sementara itu, penelitian yang membahas secara mendalam mengenai strategi pengelolaan *container* berdasarkan kondisi operasional nyata perusahaan *shipping agency* di Indonesia, khususnya pada aktivitas ekspor menuju *main port* Asia, masih relatif terbatas. Sebagai luaran penelitian, disusun rancangan *Dashboard Market Intelligence* Ekspor untuk Mendukung *Forecasting* dan Perencanaan Kebutuhan *Container* PT Samudera Agencies Indonesia Kota Semarang berbasis *website*. *Dashboard* ini berfungsi sebagai alat bantu pengambilan keputusan yang mendukung *forecasting* kebutuhan *container* dan perencanaan operasional ekspor secara lebih terukur dan berbasis data

Menurut Nabil dkk. (2023), *Dashboard* terdiri atas *Executive Dashboard*, *Dashboard Volume Ekspor*, *Dashboard Komoditas*, *Dashboard Negara Pelabuhan Tujuan*, dan *Dashboard Customer* untuk menyajikan informasi aktivitas ekspor secara komprehensif. Selain itu, penelitian ini menghasilkan *Dashboard Forecast Kebutuhan Container* yang digunakan untuk memprediksi kebutuhan *container* berdasarkan histori volume ekspor dan pola permintaan

customer. *Dashboard* tersebut dilengkapi dengan *Dashboard Early Warning Shortage* untuk mendeteksi potensi kekurangan *container* serta *Dashboard Rekomendasi Reposisi Container* yang memberikan simulasi kebutuhan dan rekomendasi reposisi *empty container*. Melalui rancangan *Dashboard Market Intelligence* Ekspor tersebut, penelitian ini diharapkan dapat membantu PT Samudera Agencies Indonesia Kota Semarang dalam meningkatkan kualitas *forecasting* kebutuhan *container*, memperkuat perencanaan operasional ekspor, meminimalkan risiko *shortage container*, serta mendukung pengambilan keputusan yang lebih efektif dan berbasis data.

Oleh karena itu, penelitian ini diharapkan dapat mengisi *research gap* terkait bagaimana strategi pengelolaan *container* diterapkan secara langsung dalam menghadapi hambatan operasional ekspor di perusahaan *shipping line*. Berdasarkan uraian tersebut, maka penelitian mengenai “Strategi Pengelolaan *Container* dalam Mengatasi Hambatan Proses Ekspor ke *Port Tujuan* PT Samudera Agencies Indonesia Kota Semarang” penting untuk dilakukan. Penelitian ini diharapkan mampu memberikan gambaran secara mendalam mengenai kondisi pengelolaan *container* di perusahaan, faktor-faktor penghambat yang terjadi dalam proses ekspor, strategi yang diterapkan perusahaan dalam mengatasi hambatan tersebut, serta rekomendasi perbaikan yang dapat mendukung peningkatan efektivitas operasional ekspor dan pengelolaan *container* di PT Samudera Agencies Indonesia Kota Semarang.

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana Proses Pengelolaan Kontainer dalam Proses Ekspor ke Pelabuhan Tujuan PT Samudera *Agencies* Indonesia Kota Semarang?
2. Apa saja Faktor Penghambat Pengelolaan Kontainer pada Proses Ekspor ke Pelabuhan Tujuan PT Samudera *Agencies* Indonesia Kota Semarang?
3. Bagaimana Strategi Pengelolaan Kontainer dalam Mengatasi Hambatan Proses Ekspor ke Pelabuhan Tujuan PT Samudera *Agencies* Indonesia Kota Semarang dengan analisis SWOT?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Menganalisis Proses Pengelolaan Kontainer dalam Proses Ekspor ke *Port* Tujuan PT Samudera *Agencies* Indonesia Kota Semarang
2. Mengidentifikasi Hambatan Pengelolaan *Container* pada Proses Ekspor ke *Port* Tujuan PT Samudera *Agencies* Indonesia Kota Semarang
3. Merumuskan Strategi Pengelolaan Kontainer dalam Mengatasi Hambatan Proses Ekspor ke *Port* Tujuan PT Samudera *Agencies* Indonesia Kota Semarang

1.4 Manfaat Penelitian

1. Bagi Peneliti

Penelitian ini memberikan manfaat bagi peneliti dalam menambah wawasan, pengetahuan, serta pengalaman secara langsung terkait proses pengelolaan *empty container*, perencanaan ekspor, dan strategi operasional *shipping line* dalam mendukung kelancaran distribusi barang internasional.

Selain itu, penelitian ini juga menjadi sarana bagi peneliti untuk menerapkan teori yang telah dipelajari selama perkuliahan, khususnya pada bidang manajemen logistik, transportasi maritim, dan rantai pasok, sehingga dapat meningkatkan kemampuan analisis dalam menghadapi permasalahan operasional di dunia kerja.

2. Bagi Program Studi D-IV Manajemen dan Administrasi Logistik

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi tambahan referensi akademik dan literatur bagi Program Studi D4 Manajemen dan Administrasi Logistik, khususnya yang berkaitan dengan pengelolaan kontainer, operasional pelayaran, dan distribusi logistik ekspor. Hasil penelitian ini juga dapat menjadi bahan kajian bagi mahasiswa maupun dosen dalam pengembangan ilmu pengetahuan serta dapat dijadikan acuan untuk penelitian selanjutnya yang relevan dengan bidang logistik, transportasi, dan *supply chain management*.

3. Bagi Perusahaan

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan bagi PT Samudera *Agencies* Indonesia Kota Semarang dalam mengevaluasi dan memperbaiki strategi pengelolaan *empty container* untuk kegiatan ekspor. Melalui hasil penelitian ini, perusahaan dapat mengetahui hambatan-hambatan operasional yang memengaruhi ketersediaan kontainer, keterlambatan kapal, dan risiko *rollover cargo*, sehingga dapat merumuskan langkah-langkah strategis untuk meningkatkan efisiensi operasional, mengurangi biaya logistik, meningkatkan kualitas pelayanan kepada

pelanggan, serta memperkuat daya saing perusahaan dalam menghadapi dinamika perdagangan internasional.