

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Objek Penelitian

4.1.1 Sejarah Perusahaan PT Samudera Indonesia

PT Samudera Indonesia Tbk (untuk selanjutnya disebut sebagai “Perusahaan” ataupun “Samudera Indonesia”) memiliki sejarah panjang dalam industri pelayaran nasional. Cikal bakal PT Samudera Indonesia Tbk berawal pada tahun 1949 dimana pendiri perusahaan adalah Bapak Soedarpo Sastrosatomo. Dengan adanya PP No. 5/1964 yang menetapkan bahwa perusahaan keagenan pelayaran adalah perusahaan pelayaran yang sudah memiliki kapal sendiri dengan bobot minimal 5.000 DWT maka secara resmi didirikanlah PT Perusahaan Pelayaran Samudera “Samudera Indonesia”. Resmi berdiri pada tanggal 13 November 1949 sebagai perusahaan pelayaran dengan Akta No. 33 tahun 1949 oleh Notaris Soeleman Ardjasmita, S.H. Setelah memantapkan status legalitasnya, Perusahaan kemudian bergerak untuk memiliki armada kapal pertamanya yaitu MV. Eka Daya Samudera dan MV. Pancaran Sinar.

Semenjak masa berdirinya, Perusahaan telah berhasil menjejakkan langkahnya di dunia internasional dengan pengelolaan armada kapal yang menembus rute Eropa. Selain itu, PT Samudera Indonesia Tbk juga telah mengageni perusahaan pelayaran asing seperti Hapag-Lloyd, Tokyo Senpaku Kaisha (TSK), dan *Isthmian Steamship Company*. Sepanjang sejarah

berdirinya, PT Samudera Indonesia Tbk tidak berhenti untuk melakukan pengembangan bisnis dengan melihat peluang yang ada. Hal ini selaras dengan pandangan Bapak Soedarpo Sastrosatomo bahwa Indonesia akan makmur bila aspek distribusi dan komunikasi berada dalam kendali bangsa Indonesia. Konsep inilah yang kemudian dikembangkan oleh Samudera Indonesia dengan memberikan pelayanan angkutan barang melalui darat, laut, atau udara termasuk di dalamnya layanan pergudangan dan bongkar muat dalam sebuah mata rantai yang terpadu.

Di usianya yang hampir mencapai setengah abad, Samudera Indonesia telah berkembang menjadi perusahaan penyedia jasa pengiriman kargo melalui pengoperasian kapal, truk, pergudangan, depo peti kemas dan pelabuhan dalam rantai logistik yang lengkap dan terpadu. Dengan dukungan lebih dari 4.000 karyawan, Perusahaan kini memiliki 5 (lima) lini bisnis utama yang saling mendukung satu sama lain yaitu Samudera *Shipping*, Samudera *Logistics*, Samudera *Ports*, Samudera *Property*, dan Samudera *Services*. Sejalan dengan nilai dasar yang telah diletakkan pendiri Samudera Indonesia, Bapak Soedarpo Sastrosatomo, Perusahaan berhasil meletakkan batu pondasi yang kuat melalui pembinaan sumber daya manusia yang kompeten dan tangguh dalam menghadapi tantangan industri logistik yang berat. Pada tahun 2016, semua kegiatan agen di grup bisnis Samudera Indonesia diubah menjadi PT Samudera *Agencies* Indonesia, yang salah satunya terletak di Kota Semarang.

4.1.2 Visi dan Misi PT Samudera Indonesia

4.1.2.1 Visi PT Samudera Indonesia Tbk

“Indonesia *and beyond*”

4.1.2.2 Misi PT Samudera Indonesia Tbk

1. Berpartisipasi aktif dalam menciptakan lapangan kerja, dan mengembangkan sumber daya manusia
2. Untuk memastikan pertumbuhan bisnis yang berkelanjutan dan memberikan nilai tambahan kepada pemegang saham
3. Berkontribusi positif terhadap pertumbuhan ekonomi dengan menyediakan solusi logistik yang efisien
4. Menyediakan layanan Transportasi untuk memenuhi permintaan kegiatan distribusi

4.1.3 Profil Perusahaan PT Samudera *Agencies* Indonesia

PT Samudera *Agencies* Indonesia adalah salah satu unit bisnis milik PT Samudera Indonesia Tbk. yang bergerak di bisnis keagenan kapal. Selama lebih dari lima dekade, bisnis keagenan Samudera Indonesia tidak hanya berhasil memenuhi semua kebutuhan pasar domestik tetapi juga menjadi keagenan perusahaan pelayaran asing terkemuka di Indonesia. Samudera *Agencies* Indonesia memiliki cakupan pelayanan yang luas dan terintegrasi meliputi angkutan darat, depo peti kemas, gudang, dan angkutan feeder baik untuk rute domestik maupun internasional serta terminal.

PT Samudera *Agencies* Indonesia didirikan pada tahun 2016 sebagai perusahaan keagenan kapal di Indonesia. Seluruh aktivitas keagenan PT Samudera Indonesia Tbk akan dikelola melalui PT Samudera *Agencies* Indonesia. PT Samudera *Agencies* Indonesia merupakan agen dari Jalur pelayaran dunia, yang mengageni beberapa principal atau MLO (*Main Line Operator*), Seperti *Samudera Shipping Line* (SSL) yang merupakan perusahaan Transportasi laut milik PT Samudera Indonesia, MSC, ONE, CMA dan PIL. Tidak hanya itu PT Samudera *Agencies* Indonesia mempunyai hubungan kerjasama sebagai *sub-agent* dengan perusahaan pelayaran negara lain, seperti *Kyowa Shipping Co. Ltd* dan *NYK Bulk & Projects* milik Jepang.

4.1.4 Lokasi Perusahaan

Dalam melakukan penelitian Tugas Akhir Prodi Manajemen dan Administrasi Logistik, Peneliti mengambil lokasi di PT Samudera *Agencies* Indonesia Kota Semarang yang beralamat di Jalan Perkutut No.2 Kotalama, Tanjung Mas, Semarang Utara, Kota Semarang, Provinsi Jawa Tengah, Kode Pos 50173.

4.1.5 Layanan Jasa PT Samudera *Agencies* Indonesia Semarang

Dalam kegiatannya PT Samudera *Agencies* Indonesia memiliki *Samudera Shipping Line* dengan 2 bisnis utama, yaitu: COC (*Carrier Owned Container*) dan SOC (*Shipper Owned Container*), yang dibawah oleh Departemen *Sales and Marketing*.

4.1.5.1 COC (*Carrier Owned Container*)

COC adalah jenis *container* yang dimiliki oleh penyedia layanan pengiriman dimana PT Samudera *Agencies* Indonesia mengageni pelayaran SSL (*Samudera Shipping Line*) milik Samudera Indonesia. *Container* tersebut disewakan kepada pemilik bisnis seperti perusahaan manufaktur dan *freight forwarder* yang memilih mengirim barang tanpa *container* sendiri karena alasan tidak memiliki *container* sendiri maupun tidak memiliki stok *container* di depo peti kemas. Dalam hal ini, PT Samudera *Agencies* Indonesia bertanggung jawab atas pengiriman barang dan juga perawatan *container*. Sederhananya, COC hanya menyewakan *container*/peti kemas kepada klien.

Untuk dapat mengetahui COC, berikut ciri-ciri kegiatan bisnis COC di PT Samudera *Agencies* Indonesia:

1. Terdapat biaya perawatan *container*, klien tidak bertanggung jawab merawat *container* karena hal ini merupakan tanggung jawab PT Samudera *Agencies* Indonesia dan pemilik *container* lainnya. Hal ini dapat menguras biaya dan tenaga.
2. Terdapat batasan waktu (*freetime container*) dimana PT Samudera Indonesia memberikan batasan waktu (*freetime container*) bagi pengguna COC dalam pengambilan dan pengembalian *container*. Jika pengambilan dan pengembalian dilakukan dalam waktu yang ditentukan, maka pemilik bisnis tidak akan dikenakan biaya *Demurrage and Detention* (D&D).

3. Mengenaikan biaya *Demurrage and Detention* (D&D) jika pemilik bisnis tidak dapat mengembalikan *container* dalam waktu yang ditentukan atau melewati batasan waktu (*freetime container*).
4. Mengenaikan biaya perbaikan kepada klien Jika terjadi kerusakan pada *container* atas kesalahan klien.

Berikut *Service COC* di PT Samudera *Agencies* Indonesia:

Tabel 4.1 Layanan COC PT Samudera *Agencies* Indonesia

No	Jenis	Keterangan
1	Target Pasar	Target pasar PT Samudera <i>Agencies</i> Indonesia adalah perusahaan pabrikan atau manufaktur, perusahaan <i>freight forwarder</i> , dan perusahaan <i>trading</i> .
2	Negara ekspor & impor	Negara ekspor: <ol style="list-style-type: none"> 1. Singapore: Singapore 2. Thailand: 3. Bangkok, Song klaa, Laem Chabang, Lat Krabang 4. Malaysia: <i>Port</i> Klang, Penang, Kuantan, Pasir Gudang 5. Pakistan: Karachi <i>Port</i> 6. Bangladesh: Chittagong (Chattogram), Dhaka 7. Myanmar: Yangon

		8. Vietnam: Ho Chi Min, Hai Pong, Danang 9. Kamboja: Sihanounville 10. China: Shanghai 11. India: Nhavaseva, Mundra, Kolkata, Kaputali, Cenai 12. Sri Lanka: Colombo Negara impor: Semua negara yang diperbolehkan oleh peraturan negara dan telah melewati syarat-syarat untuk masuk kedalam Indonesia
3	Pembayaran	1. <i>Freight Prepaid</i> : Dibayarkan di <i>port of loading</i> atau pelabuhan asal. 2. <i>Freight Collect</i> : Dibayarkan di <i>port of destination</i> atau pelabuhan tujuan.

Sumber: Dokumen PT Samudera *Agencies* Indonesia, 2026.

Dalam pelaksanaan kegiatan COC, terdapat jenis-jenis kargo yang diperbolehkan berdasarkan komoditas/muatan di PT Samudera *Agencies* Indonesia, diantaranya yaitu:

1. *General Cargo*, kargo biasa yang memakai *dry container*.
2. *DG (Dangerous Goods) Cargo*, kargo memakai *dry container* sama seperti *general cargo* dengan menempelkan *DG Sticker* di 4 sisi *container*.

3. *Reefer Cargo*, kargo yang bisa mengatur suhu pendingin, biasanya untuk komoditas yang mudah rusak seperti ikan, sayuran, *frozen food*, buah-buahan, udang beku, dan lain lain).

Selain yang diperbolehkan, terdapat juga jenis-jenis Kargo yang tidak diperbolehkan di PT Samudera *Agencies* Indonesia:

1. Senjata (*Weapons*)
2. *Scrap* (Besi Bekas) terkecuali jika kliennya adalah perusahaan bergengsi dan memiliki izin
3. Binatang yang masih hidup (*Life animal*)
4. Bahan atau alat peledak (*Explosive items*)
5. Peralatan militer (*Military items*)
6. Ikan kering (*dry fish*) seperti ikan asin, dsb
7. *Leather* (Kulit yang masih basah)
8. Arang (*Charcoal*)
9. Muatan/kargo yang tidak memiliki badan usaha, dikarenakan peraturan yang mengharuskan syarat minimal berbentuk Perseroan Terbatas (PT) atau *Commanditaire Vennootschap* (CV).

4.1.5.2 SOC (*Shipper Owned Container*)

SOC adalah jenis bisnis dimana *container* yang dimiliki oleh *liner* yang akan mengirim barangnya. Liner akan menyewa tempat/*space* di kapal kepada PT Samudera *Agencies* Indonesia karena Samudera Indonesia Group memiliki kapal jenis *feeder vessel* untuk mengangkut *container*. Klien akan membawa sendiri *container* yang sudah berisi barang mereka ke dalam *port*

untuk diangkut ke atas kapal. Dalam hal ini, klien bertanggung jawab atas pengiriman barang dan juga perawatan *container*.

Berikut *Service* SOC di PT Samudera Agencies Indonesia:

Tabel 4.2 Layanan COC PT Samudera Agencies Indonesia

No	Jenis	Keterangan
1	Layanan	Menjual <i>space</i> di dalam kapal untuk muatan
2	Target Pasar	MLO (<i>Main Line Operator</i>) atau biasa disebut pemilik <i>container</i> , seperti ONE, MSC, SSL COC, COSCO, CMA, OOCL, Hyundai dan PIL.
3	Pembayaran	Pembayaran tidak dilakukan di PT Samudera Agencies Indonesia Semarang, tetapi dilakukan di PT Samudera Indonesia pusat di Jakarta maupun di Singapore
4	Negara Ekspor	<i>Only</i> Singapore
5	Sistem Booking	1. <i>Dead Freight</i> , klien membeli sejumlah slot TEUS dalam jumlah tertentu, dan berkewajiban untuk mengisi slot tersebut, namun jika tidak terpenuhi, tidak dikenakan denda apapun. Sistem <i>Booking Dead Freight</i> ini biayanya lebih murah dibandingkan <i>Booking Slot</i> satuan. Contohnya, Yang Ming <i>booking</i>

		<p><i>slot</i> kapal sebanyak 50 TEUS dan berkewajiban memenuhi <i>slot</i> tersebut, tetapi hanya terpenuhi sebanyak 42 TEUS. <i>Slot</i> yang tidak terpenuhi, tetap tidak dikenakan denda apapun, tetapi slot yang tidak terpenuhi menjadi kerugian Yang Ming. Yang Ming akan tetap membayar sebanyak 50 TEUS</p> <p>2. <i>Slot Exchange</i>, biayanya lebih mahal dibandingkan dengan <i>dead freight</i>, karena <i>slot</i> dibeli dengan barter muatan dengan MLO yang lain seperti MSC, ONE, Hyundai.</p>
--	--	---

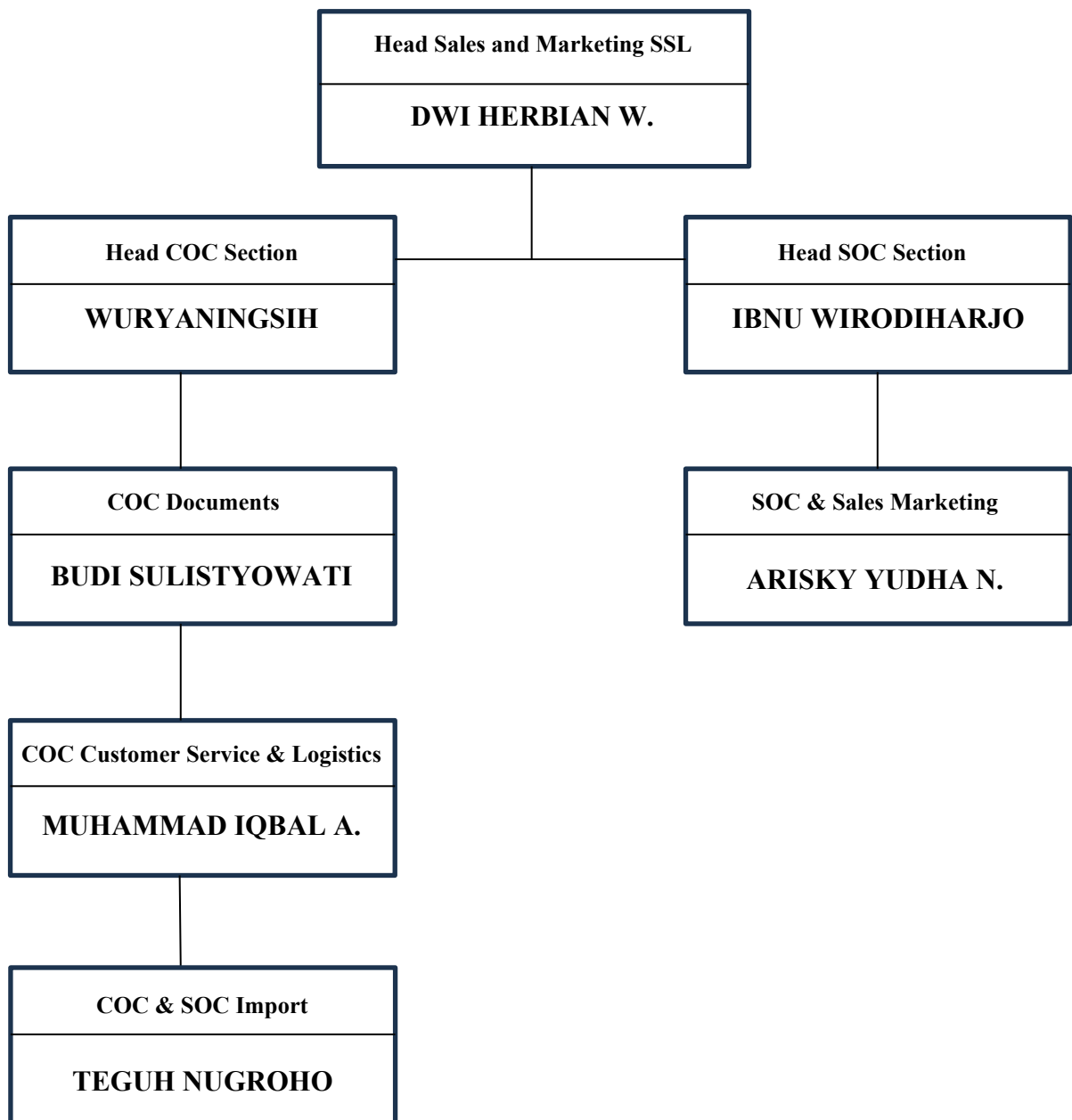
Sumber: Dokumen PT Samudera *Agencies* Indonesia, 2026

4.1.6 Struktur Organisasi PT Samudera Agencies Indonesia Semarang



Gambar 4.1 Struktur Organisasi PT Samudera Agencies Indonesia Semarang

Sumber: Dokumen PT Samudera Agencies Indonesia, 2026



Gambar 4.2 Struktur Organisasi PT Samudera Agencies Indonesia Semarang

Sumber: Dokumen PT Samudera Agencies Indonesia, 2026

Menurut struktur organisasi, PT Samudera Agencies Indonesia cabang Semarang memiliki tiga departemen, yaitu *Sales & Marketing Department*, *Operation Department*, dan *Finance & Administration Department* yang

dikepalai oleh Kepala Cabang. Masing-masing departemen tentunya memiliki beberapa divisi dengan tugasnya yang beragam.

1. *Sales & Marketing Department*

Sales & Marketing Department bertugas untuk bergerak di pengembangan bisnis, perencanaan strategi pemasaran, proses penjualan serta proses *booking* atas jasa yang ditawarkan kepada *customer*. Pada PT Samudera Agencies Indonesia, jasa yang ditawarkan adalah *space* kapal Samudera Indonesia untuk *container* milik *customer* dan menjual *container* milik Samudera Indonesia.

Dalam departemen ini, terdapat empat divisi, yaitu:

Tabel 4.3 *Jobdesk Sales & Marketing Department*

Nama Divisi	Tugas Divisi
1. <i>SOC Section</i>	<i>Shipper Owned Container (SOC) Section</i> adalah divisi yang bertugas untuk menangani penjualan <i>space</i> kapal yang dimiliki oleh <i>Samudera Shipping Line</i> .
2. <i>COC Section</i>	<i>Carrier Owned Container (COC) Section</i> adalah divisi yang bertugas untuk menangani <i>export & import</i> yang menggunakan <i>container</i> yang dimiliki oleh <i>Samudera Shipping Line</i>
3. <i>KMTC Section</i>	<i>Korea Marine Transport Co. Ltd. (KMTC) Section</i> adalah divisi yang bertugas untuk menangani <i>export & import</i> yang menggunakan <i>container</i> yang dimiliki oleh <i>KMTC Line</i>

4. <i>General Agency and Local Agency Section</i>	<i>General Agency & Local Agency Section</i> adalah divisi yang bertugas untuk menangani penjualan <i>container</i> yang dimiliki oleh PT Samudera <i>Agencies</i> Indonesia cabang Semarang, dan juga penjualan <i>Project Cargo</i> serta penjualan keagenan milik <i>Kyowa Shipping Co. Ltd</i> , <i>Ceekay Shipping</i> dan <i>Swon</i> .
---	---

Sumber: *Handbook* PT Samudera *Agencies* Indonesia, 2026.

2. *Operation Department*

Operation Department bertugas untuk bergerak di pelayanan yang bersifat operasional atas jasa yang ditawarkan kepada *customer*. Departemen ini berhubungan dengan operasional beserta dokumen kapal. Dalam departemen ini, terdapat dua divisi, yaitu :

Tabel 4.4 *Jobdesk Operation Department*

Nama Divisi	Tugas Divisi
1. <i>Port Husbandary Section</i>	<i>Port Husbandary Section</i> adalah divisi yang bertugas untuk melakukan mengumpulkan dan menyerahkan dokumen dari kapal ke kapal, melakukan <i>monitoring</i> terhadap kargo yang diangkut oleh kapal serta membuat <i>report</i> dari <i>monitoring</i> tersebut, <i>monitoring</i> dan

	<i>reporting</i> untuk keberangkatan dan kedatangan kapal, dan lain sebagainya.
2. <i>Document and Clearance Section</i>	<i>Document and Clearance Section</i> adalah divisi yang bertugas untuk memberi informasi kepada instansi dan pihak terkait mengenai kedatangan dan keberangkatan kapal, melakukan <i>input</i> data mengenai kedatangan dan keberangkatan kapal, mengajukan proses pembayaran biaya untuk keperluan kapal kepada divisi <i>finance</i> , mempersiapkan dokumen kapal, dan lain sebagainya

Sumber: *Handbook PT Samudera Agencies Indonesia*, 2026.

3. *Finance & Administration Department*

Finance & Administration Department bertugas untuk memonitor keuangan PT Samudera *Agencies Indonesia*, baik keuangan di dalam internal perusahaan maupun pengelolaan keuangan untuk keperluan kerja kepada eksternal perusahaan. Selain itu, departemen ini juga bertanggung jawab terhadap pengelolaan karyawan yaitu mengelola pemberian *compensation & benefit* kepada karyawan sesuai dengan hak yang dimiliki oleh karyawan seperti *payroll* di setiap bulannya beserta tunjangan-tunjangan. Dalam departemen ini, terdapat tiga divisi, yaitu :

Tabel 4.5 *Jobdesk Finance & Administration Department*

Nama Divisi	Tugas Divisi
1. <i>Finance Section</i>	<p><i>Finance Section</i> adalah divisi yang bertugas untuk memonitoring keuangan di perusahaan. Beberapa tugasnya adalah <i>dropping</i> untuk semua biaya yang timbul baik biaya <i>general affairs</i> maupun biaya Operasional, serta menjaga <i>cash flow</i> perusahaan supaya semua kebutuhan kantor dapat terpenuhi dan <i>Release Bank</i>. Selain itu, <i>Finance Section</i> juga bertugas untuk melakukan pembayaran <i>Portcharges</i> dan <i>Stevedoring</i> kepada Pelindo dan TPKS agar kegiatan kapal bisa berjalan dengan lancar, serta mengelola permintaan pengembalian <i>waiver repair</i> dan sisanya.</p>
2. <i>Tax and Accounting Section</i>	<p><i>Tax & Accounting Section</i> adalah divisi yang bertugas untuk mengerjakan pekerjaan yang berhubungan dengan perpajakan dan <i>accounting</i> perusahaan. Beberapa tugasnya adalah melayani <i>customer</i> atas permintaan faktur pajak dan revisi faktur pajak, mengajukan pembayaran dan pelaporan PPH, berperan dalam <i>payroll</i> perusahaan, dan sebagainya</p>

<p>3. <i>Human Capital and Facility Services Section</i></p>	<p><i>Human Capital & Facility Services Section</i> adalah divisi yang bertugas untuk melakukan suatu proses manajemen terhadap karyawan atau sumber daya manusia dengan melakukan pengorganisasian, perencanaan, kepemimpinan dan pengendalian kegiatan yang berhubungan dengan analisis pekerjaan, pengadaan, evaluasi pekerjaan, pengembangan, promosi, kompensasi, dan pemutusan hubungan kerja dalam rangka mencapai tujuan perusahaan yang telah ditetapkan. Selain itu, divisi ini juga bertanggung jawab atas pengelolaan aset dan fasilitas perusahaan, mulai dari pembelian hingga perawatan fasilitas perusahaan.</p>
--	--

Sumber: *Handbook PT Samudera Agencies Indonesia*, 2026.

4.2 Hasil Penelitian dan Pembahasan

4.2.1 Proses Pengelolaan *Container* dalam Proses Ekspor ke *Port Tujuan* PT Samudera Agencies Indonesia Kota Semarang

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan Q-1, Q-2, Q-3, Q-4, dan Q-5 diketahui bahwa proses pengelolaan *container* ekspor di PT Samudera Agencies Indonesia Kota Semarang dilakukan melalui beberapa tahapan yang saling terintegrasi, mulai dari perencanaan ekspor, *booking* dan penyediaan *container*, *stuffing container*, hingga *gate in* terminal sebelum *container*

dimuat ke atas kapal. Setiap tahapan melibatkan koordinasi antara eksportir, *shipping line*, depo *container*, perusahaan *trucking*, terminal peti kemas, serta pihak bea cukai.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa proses pengelolaan *container* ekspor pada PT Samudera *Agencies* Indonesia telah berjalan sesuai dengan alur operasional pelayaran internasional. Namun dalam pelaksanaannya masih terdapat beberapa kendala yang mempengaruhi kelancaran proses ekspor, seperti keterbatasan ketersediaan *container*, keterlambatan kapal, serta kepadatan aktivitas di terminal peti kemas.

4.2.1.1 Perencanaan Ekspor

Berdasarkan hasil wawancara, tahap perencanaan ekspor merupakan tahap awal yang dilakukan sebelum proses pemesanan *container*. Pada tahap ini eksportir terlebih dahulu melakukan koordinasi dengan pihak PT Samudera *Agencies* Indonesia terkait ketersediaan *container*, jadwal kapal, tujuan pengiriman, serta jenis *container* yang dibutuhkan.

Berdasarkan wawancara, informan Q-5 selaku *Head COC Section* menjelaskan bahwa sebelum eksportir mengirimkan SI, sebagian besar pelanggan terlebih dahulu melakukan konfirmasi terkait ketersediaan *container* dan jadwal kapal kepada pihak *shipping line*. Hal ini dilakukan untuk memastikan bahwa *container* yang dibutuhkan tersedia dan jadwal pengiriman dapat memenuhi kebutuhan pelanggan. Berdasarkan wawancara,

adapun pernyataan dari informan Q-5 selaku *Head COC Section* adalah sebagai berikut:

“Sebelum *shipper* membuat SI, biasanya mereka *call* saya dulu stok *container* 20’ atau 40’HC masih *available* atau tidak, dan jadwal kapalnya kapan, terutama kalau tujuan *Middle East* atau India. Setelah itu baru mereka membuat SI dan mengirimkannya ke email kami.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 6 April 2026).

Pernyataan tersebut diperkuat oleh informan Q-2 selaku *COC Customer*

Service and Logistics, yaitu:

“*Shipper* buat SI yang kemudian dikirim ke SSL Semarang melalui email. Setelah email masuk, dari pihak SSL akan melihat ukuran *container*, *port* tujuan ekspornya dan komoditinya.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 8 April 2026).

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa tahap perencanaan tidak hanya dilakukan oleh eksportir, tetapi juga melibatkan *shipping line* sebagai penyedia jasa pengangkutan. Informasi mengenai jadwal kapal dan ketersediaan *container* menjadi dasar dalam menentukan waktu pengiriman barang agar sesuai dengan kebutuhan pelanggan.

Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa pada tahap perencanaan ekspor, PT Samudera *Agencies* Indonesia Kota Semarang juga melakukan analisis terhadap ketersediaan *container* dan *forecast* kebutuhan ekspor. Perusahaan secara rutin melakukan *monitoring* stok *container*, jumlah *container* yang masuk, jumlah *container* yang rusak, serta potensi permintaan pelanggan untuk beberapa minggu ke depan. Informasi tersebut digunakan sebagai dasar dalam menentukan strategi penyediaan *container*. Hal tersebut sesuai dengan pernyataan informan Q-1 selaku *Head Sales Marketing* Samudera *Shipping Line*, yaitu:

“Kalau *shortage container* memang masih sering terjadi, terutama untuk ukuran 40HC. Jadi kita harus benar-benar monitor stok *container*

setiap hari supaya bisa diperkirakan kebutuhan untuk beberapa minggu ke depan.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 6 April 2026).

Selain itu, hasil wawancara dengan informan Q-2 juga menunjukkan bahwa sebelum *booking* dilakukan, perusahaan harus memastikan berbagai informasi terkait pengiriman seperti jenis komoditas, ukuran *container*, serta pelabuhan tujuan. Berdasarkan wawancara, adapun pernyataan dari informan Q-2 selaku COC *Customer Service and Logistics* adalah sebagai berikut:

“Saat *Shipping Instruction* masuk, yang pertama kami cek itu tujuan pengirimannya ke mana, ukuran *containernya* berapa, komoditinya apa, dan apakah termasuk *Dangerous Goods* atau tidak.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 8 April 2026).

Hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa perencanaan ekspor pada PT Samudera *Agencies* Indonesia telah mencakup aspek-aspek yang dijelaskan *United Nations Conference on Trade and Development (2023)*, yaitu penentuan jenis barang, volume muatan, jadwal pengiriman, pemilihan rute distribusi, serta kebutuhan *container* yang digunakan.

Temuan ini sejalan dengan teori Christopher (2025) yang menyatakan bahwa perencanaan merupakan faktor penting dalam *supply chain management* karena menjadi dasar bagi seluruh aktivitas distribusi. Perencanaan yang dilakukan sejak awal memungkinkan perusahaan mempersiapkan kapasitas *container* dan ruang kapal sehingga proses ekspor dapat berjalan lebih efektif dan efisien.

4.2.1.2 Booking dan Penyediaan Container

Setelah tahap perencanaan selesai dilakukan, proses berikutnya adalah *booking space* kapal dan penyediaan *container* kosong yang akan digunakan

oleh eksportir. Hasil penelitian menunjukkan bahwa proses *booking* diawali dengan pengiriman *Shipping Instruction* (SI) oleh eksportir kepada PT Samudera *Agencies* Indonesia melalui email. SI tersebut kemudian diverifikasi oleh pihak perusahaan untuk memastikan kesesuaian tujuan pengiriman, ukuran *container*, jenis komoditas, jadwal kapal yang dipilih serta klasifikasi barang, khususnya apabila termasuk kategori *Dangerous Goods* (DG).

Berdasarkan wawancara, adapun pernyataan dari informan Q-2 selaku COC *Customer Service and Logistics* adalah sebagai berikut:

“Sebelum memberikan *Booking Confirmation*, staff SSL akan memastikan terlebih dahulu dari SI yang *shipper* kirimkan, tujuannya ke mana, komoditinya apa, ukuran *containernya* berapa, kapal yang diinginkan dan apakah barang tersebut *Dangerous Goods* atau tidak.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 8 April 2026).

Setelah proses verifikasi selesai, perusahaan menerbitkan *Booking Confirmation* (BC) sebagai dokumen yang digunakan pelanggan untuk mengambil *container* kosong di depo. Untuk tujuan Singapura, BC dapat diterbitkan secara langsung karena kapal SSL melayani pelayaran langsung (*direct service*). Namun untuk tujuan selain Singapura, perusahaan harus terlebih dahulu memperoleh persetujuan dari kantor pusat dan memastikan ketersediaan *connecting vessel*.

Berdasarkan wawancara, informan Q-2 selaku COC *Customer Service and Logistics* menjelaskan bahwa:

“Setelah SI masuk, kami cek tujuan ekspornya, ukuran *container*, komoditinya, dan kapal yang diminta. Kalau tujuan Singapura biasanya langsung dibuatkan *Booking Confirmation*, tetapi kalau tujuan India atau *Middle East* harus dicarikan *connecting vessel* terlebih dahulu dan meminta *approval* dari Jakarta.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 8 April 2026).

Booking Confirmation (BC) yang diterbitkan oleh perusahaan kemudian digunakan oleh eksportir untuk mengambil *empty container* di depo *container*. Peneliti juga menemukan bahwa penyediaan *container* menjadi salah satu tantangan utama dalam proses ekspor. Keterbatasan *container* terutama terjadi pada ukuran 40 HC akibat ketidakseimbangan arus ekspor dan impor (*equipment imbalance*). Apabila stok *container* tidak tersedia di Semarang, perusahaan melakukan reposisi (repo) *container* dari cabang lain seperti Jakarta atau Surabaya maupun menggunakan *container free use* dari perusahaan lain. Berdasarkan wawancara, informan Q-5 selaku *Head COC Section* menyatakan:

“Sampai sekarang masih *shortage*, terutama *container 40 feet*. Kalau *customer* meminta 40 *feet* dan stok di depo tidak ada, solusinya dilakukan repo *container* dari Jakarta atau Surabaya dengan tambahan biaya sekitar USD 300 per *container*.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 8 April 2026).

Pernyataan tersebut diperkuat oleh informan Q-4 selaku *SOC and Sales*

Marketing, yaitu:

“Untukantisipasi kekurangan *container* biasanya menggunakan repo atau *free use*. Jika *cost*-nya masih masuk dan *customer* bersedia membayar *adding cost*, maka akan diusahakan.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 8 April 2026).

Untuk mengatasi kondisi tersebut, perusahaan melakukan beberapa strategi seperti reposisi *container* (repo) dari cabang lain, penggunaan *container free use* dari perusahaan NVOCC, serta melakukan *forecasting* kebutuhan *container* setiap minggu. Berdasarkan wawancara, informan Q-5 selaku *Head COC Section* menjelaskan:

“Setiap hari kami melakukan *update* stok *container* dan *forecasting* kebutuhan *customer*. Kalau diperkirakan kurang, maka akan disampaikan ke pusat untuk dilakukan repo atau mencari *free use* dari perusahaan lain.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 6 April 2026).

Temuan tersebut menunjukkan bahwa sistem *booking* dan penyediaan *container* di PT Samudera Agencies Indonesia telah menerapkan prinsip alokasi kapasitas sebagaimana dijelaskan oleh Stopford (2024), dimana kapasitas kapal dan *container* harus dikelola secara efisien agar dapat memenuhi kebutuhan pelanggan dan menghindari kekurangan *container*. Pada PT Samudera Agencies Indonesia Kota Semarang, proses *booking* tidak hanya berfungsi sebagai pemesanan *container* dan ruang kapal, tetapi juga sebagai sarana pengendalian ketersediaan *container* untuk memenuhi kebutuhan pelanggan.

4.2.1.3 *Stuffing Container*

Tahap selanjutnya setelah *container* kosong diperoleh dari depo adalah proses *stuffing container*. Proses ini dilakukan di gudang atau pabrik milik eksportir dengan memasukkan barang ke dalam *container* sesuai kapasitas yang ditentukan. Berdasarkan hasil wawancara, setelah *empty container* diambil dari depo menggunakan *Booking Confirmation*, *container* akan dikirim ke lokasi eksportir untuk dilakukan *stuffing*.

Berdasarkan wawancara, adapun pernyataan dari informan Q-5 selaku *Head COC Section* adalah sebagai berikut:

“Perusahaan *trucking* melakukan pengambilan *container* kosong di depo dengan membawa BC dari eksportir sebagai syarat pengambilan *container* kosong. *Empty container* kemudian dibawa ke pabrik atau gudang *shipper* untuk dilakukan *stuffing*.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 6 April 2026).

Pernyataan tersebut diperkuat oleh informan Q-2 selaku *COC Customer Service and Logistics* menjelaskan:

“Setelah *container* diambil dari depo, *container* dibawa ke gudang *shipper* untuk *stuffing*. Selama proses *stuffing* itu eksportir juga menyiapkan *Commercial Invoice*, *Packing List*, dan PEB untuk keperluan ekspor.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 8 April 2026). Berdasarkan hasil penelitian, pemilihan jenis *container* juga disesuaikan dengan karakteristik komoditas yang akan diekspor. *Container* tertentu digunakan untuk komoditas yang memerlukan spesifikasi khusus seperti *heavy duty* maupun *food grade*. Sebagaimana dijelaskan oleh informan Q-5 selaku *Head COC Section*:

“Kalau komoditasnya *veneer* yang beratnya sampai 28 ton, biasanya membutuhkan *heavy duty container*. Jadi saat pemesanan *container* akan dilihat juga *requirement* dari *shipper* apakah membutuhkan *heavy duty* atau *food grade*.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 6 April 2026).

Hal tersebut menunjukkan bahwa pemilihan *container* dilakukan berdasarkan kebutuhan muatan sehingga dapat meminimalkan risiko kerusakan barang selama pengangkutan. Temuan penelitian ini sesuai dengan teori Branch (2022) yang menyatakan bahwa *stuffing container* merupakan tahapan kritis karena berkaitan dengan keseimbangan muatan, keamanan barang, serta keselamatan selama pelayaran. Pemilihan jenis *container* yang tepat juga menjadi bagian penting dalam menjamin kualitas barang sampai ke pelabuhan tujuan karena kesalahan dalam pemilihan dan penataan muatan dapat menyebabkan kerusakan barang serta risiko keselamatan selama pelayaran.

4.2.1.4 *Get In Terminal*

Setelah proses *stuffing* selesai dan dokumen ekspor telah mendapatkan persetujuan dari Bea Cukai berupa Nota Pelayanan Ekspor (NPE), *container*

kemudian dikirim ke Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS) untuk dilakukan *gate in*. Berdasarkan hasil wawancara, proses *gate in* dilakukan dengan memasukkan *container* ke area terminal untuk menunggu jadwal pemuatan ke kapal. Berdasarkan wawancara, informan Q-2 selaku COC *Customer Service and Logistics* menjelaskan:

“Setelah *stuffing* selesai dan NPE sudah terbit, *container* dibawa ke pelabuhan untuk masuk ke *seaway* dan menunggu proses *berthing* kapal.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 8 April 2026).

Namun hasil penelitian menunjukkan bahwa proses *gate in* sering menghadapi kendala akibat *congestion* di TPKS. Tingginya volume *container* dan keterbatasan kapasitas terminal menyebabkan *container* harus menunggu lebih lama sebelum dapat dimuat ke kapal. Berdasarkan wawancara, informan Q-3 selaku *General Agency and Local Agency Section* menyatakan:

“Kondisi TPKS beberapa bulan terakhir sangat *crowded*. Tempat sandar kapal penuh sehingga kapal yang biasanya hanya menunggu setengah jam sekarang bisa menunggu satu sampai dua minggu untuk *berthing*.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 10 April 2026).

Pernyataan tersebut diperkuat oleh informan Q-4 selaku *SOC and Sales Marketing* yang menyatakan:

“Kalau terjadi *congestion*, *container* yang sudah masuk terminal bisa menunggu lima hari sampai satu minggu sebelum naik ke kapal. Dan *container* yang akan diturunkan dari kapal juga terhambat. Semakin lama kapal sandar, semakin lama *container* kembali ke depo. Dampaknya *stok empty container* berkurang dan jadwal pengiriman ikut mundur.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 9 April 2026).

Selain kepadatan *yard*, faktor cuaca dan tingginya jumlah kapal yang masuk ke TPKS juga menjadi penyebab keterlambatan proses *gate in* dan *loading*. Berdasarkan wawancara, informan Q-5 selaku *Head COC Section* menjelaskan:

“*Heavy congestion* terjadi karena *yard* penuh dan jumlah kapal yang masuk meningkat, sementara kapasitas terminal terbatas sehingga

jadwal kapal sering mundur.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 9 April 2026).

Pernyataan tersebut juga diperkuat oleh informan Q-2 yang menjelaskan bahwa kondisi *yard* yang telah mencapai kapasitas tinggi juga menghambat proses *gate in*.

“Kondisi *yard* juga mempengaruhi. Jika *yard* sudah 80% ke atas, *container* yang datang belum tentu bisa langsung masuk dan proses pemuatan ke kapal menjadi terhambat.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 8 April 2026).

Berdasarkan hasil penelitian tersebut dapat diketahui bahwa proses *gate in* pada PT Samudera Agencies Indonesia telah mengikuti prosedur operasional yang berlaku. Namun efektivitas proses ini masih dipengaruhi oleh kondisi eksternal, terutama kapasitas terminal dan kepadatan aktivitas pelabuhan. Temuan ini sejalan dengan *United Nations Conference on Trade and Development (2023)* yang menyatakan bahwa sistem *gate in* yang efektif memerlukan dukungan infrastruktur terminal yang memadai, integrasi sistem informasi, dan kapasitas *yard* yang cukup agar tidak terjadi *bottleneck* dalam proses ekspor. Apabila kapasitas terminal tidak mampu mengimbangi volume *container* yang masuk, maka akan terjadi keterlambatan pada tahap berikutnya, yaitu *loading* ke kapal dan pengiriman menuju *port* tujuan.

4.2.1.5 Customs Clearance

Berdasarkan hasil penelitian, setelah proses *stuffing container* selesai dilakukan dan seluruh dokumen ekspor telah dipersiapkan oleh eksportir, tahapan berikutnya adalah proses *customs clearance* atau penyelesaian administrasi kepabeanan. Tahap ini merupakan proses pemeriksaan dan

persetujuan dokumen ekspor oleh Bea Cukai sebelum *container* dapat masuk ke area pelabuhan dan dimuat ke kapal.

Hasil wawancara menunjukkan bahwa selama proses *stuffing* berlangsung, eksportir secara bersamaan menyiapkan dokumen ekspor yang terdiri dari *Commercial Invoice*, *Packing List*, dan Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB). Dokumen tersebut kemudian diajukan kepada Bea Cukai untuk mendapatkan persetujuan ekspor berupa Nota Pelayanan Ekspor (NPE). Berdasarkan wawancara, adapun pernyataan dari informan Q-2 selaku COC *Customer Service and Logistics* adalah sebagai berikut:

“Selama proses *stuffing*, eksportir membuat *Commercial Invoice*, *Packing List*, dan PEB ke Bea Cukai. Setelah itu Bea Cukai memberikan persetujuan ekspor berupa NPE dan kemudian *container* dapat masuk ke pelabuhan.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 8 April 2026).

Pernyataan tersebut juga diperkuat oleh informan Q-5 selaku *Head*

COC *Section*, yaitu:

“Selama proses *stuffing*, eksportir membuat *Commercial Invoice*, *Packing List*, dan PEB ke Bea Cukai. Setelah mendapatkan NPE, *container* baru bisa masuk ke pelabuhan dan diproses untuk pengapalan.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 6 April 2026).

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa *customs clearance* menjadi salah satu tahapan penting karena menjadi dasar legalitas bagi *container* untuk melanjutkan proses ekspor. Tanpa adanya persetujuan dari Bea Cukai, *container* tidak dapat diproses lebih lanjut untuk dimuat ke kapal. Selain itu, hasil wawancara menunjukkan bahwa PT Samudera *Agencies* Indonesia juga melakukan pemeriksaan awal terhadap jenis komoditas yang akan diekspor, terutama untuk komoditas yang termasuk kategori *Dangerous Goods* (DG).

Berdasarkan wawancara, informan Q-2 selaku COC *Customer Service and Logistics* menyatakan:

“Kalau komoditinya termasuk *Dangerous Goods*, *shipper* harus melampirkan *DG Application* dan *IMO Number* sebelum proses *booking* bisa dilakukan.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 8 April 2026).

Hal ini menunjukkan bahwa proses *customs clearance* tidak hanya berkaitan dengan pemeriksaan dokumen administrasi, tetapi juga berkaitan dengan kepatuhan terhadap regulasi internasional terkait keamanan pengangkutan barang.

Temuan penelitian ini sejalan dengan teori *World Customs Organization (2023)* yang menyatakan bahwa *customs clearance* bertujuan memastikan bahwa seluruh barang yang akan diekspor telah memenuhi ketentuan hukum, regulasi perdagangan internasional, dan standar keamanan yang berlaku. Dengan demikian, proses *customs clearance* di PT Samudera Agencies Indonesia telah dilaksanakan sesuai dengan ketentuan kepabeanan yang berlaku dan menjadi bagian penting dalam menjamin kelancaran proses ekspor.

4.2.1.6 Loading ke Kapal

Setelah *container* memperoleh persetujuan ekspor dari Bea Cukai dan telah masuk ke area terminal peti kemas, tahapan berikutnya adalah proses *loading* ke kapal. Tahap ini merupakan proses pemindahan *container* dari *container yard* menuju kapal yang akan mengangkut muatan ke pelabuhan tujuan. Berdasarkan hasil penelitian, proses *loading* sangat bergantung pada

jadwal sandar kapal (*berthing schedule*). Apabila kapal mengalami keterlambatan sandar, maka *container* yang telah berada di terminal akan mengalami penundaan pemuatan. Berdasarkan wawancara, informan Q-3 selaku Staff *General Agency and Local Agency Section* menjelaskan:

“Saat ini kondisi TPKS cukup padat. Kapal yang biasanya menunggu kurang dari satu jam sekarang bisa menunggu satu sampai dua minggu untuk mendapatkan tempat sandar.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 6 April 2026).

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa proses *loading* tidak hanya dipengaruhi oleh kesiapan *container*, tetapi juga sangat dipengaruhi oleh kapasitas terminal dan ketersediaan tempat sandar kapal. Kondisi tersebut diperkuat oleh pernyataan informan Q-4 yang menyatakan:

“Kalau *congestion* sedang tinggi, *container* yang sudah masuk terminal bisa menunggu lima hari sampai satu minggu sebelum akhirnya bisa naik ke kapal.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 9 April 2026).

Pernyataan tersebut diperkuat oleh informan Q-4 selaku *SOC and Sales*

Marketing, yaitu:

“Yang paling signifikan memang *yard* penuh. Jumlah kapal yang masuk meningkat, sedangkan fasilitas *yard* belum bisa mengakomodasi seluruh kapal yang datang sehingga proses bongkar muat menjadi lebih lambat.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 8 April 2026).

Selain faktor *congestion*, kondisi cuaca juga menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi proses *loading*. Cuaca buruk dan angin kencang dapat menghambat aktivitas bongkar muat serta memperpanjang waktu tunggu kapal di pelabuhan. Berdasarkan wawancara, informan Q-3 selaku Staff *General Agency and Local Agency Section* menyatakan:

“Saat musim hujan dan angin kencang biasanya proses *berthing* lebih lama karena kondisi operasional pelabuhan harus mempertimbangkan faktor keselamatan.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 6 April 2026).

Untuk mengurangi dampak keterlambatan, PT Samudera *Agencies* Indonesia Kota Semarang melakukan koordinasi intensif dengan TPKS dan melakukan *monitoring* jadwal kapal melalui sistem terminal. Informan Q-3 selaku Staff *General Agency and Local Agency Section* menyampaikan:

“Sekarang SSL menyesuaikan dari TPKS karena TPKS memiliki web yang menunjukkan jadwal *berthing* setiap kapal dan itu menjadi acuan untuk mendapatkan *open stack*.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 6 April 2026).

Perusahaan juga terkadang melakukan percepatan pelayaran agar kapal dapat sandar tepat waktu. Berdasarkan wawancara, informan Q-3 selaku Staff *General Agency and Local Agency Section* menjelaskan:

“Kalau ada jadwal yang harus dikejar, kapal bisa dijalankan dengan *full speed* agar tidak terlambat sampai di pelabuhan berikutnya walaupun biaya bahan bakarnya menjadi lebih besar. Biayanya bisa bertambah sekitar lima puluh juta rupiah sekali jalan dan ditanggung oleh agen sebagai bentuk pelayanan kepada *customer*.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 6 April 2026).

Hasil penelitian ini sejalan dengan teori Stopford (2024) yang menjelaskan bahwa *loading* merupakan salah satu proses paling kritis dalam operasional pelayaran keterlambatan pemuatan dapat memengaruhi jadwal pelayaran, utilisasi kapal, efisiensi operasional, dan biaya transportasi. Oleh karena itu, keberhasilan proses *loading* sangat ditentukan oleh koordinasi antara terminal, operator kapal, dan pihak pelayaran.

4.2.1.7 Ocean Freight

Setelah *container* berhasil dimuat ke kapal, proses selanjutnya adalah *ocean freight*, yaitu proses pengangkutan *container* melalui jalur laut menuju pelabuhan tujuan. Berdasarkan hasil penelitian, sebagian besar pengiriman

ekspor PT Samudera *Agencies* Indonesia Kota Semarang dilakukan selain ke Singapura, seperti Chittagong, Calcutta, dan beberapa pelabuhan di India dan *middle east* melalui sistem *transshipment* di Singapura terlebih dahulu kemudian akan diangkut ke *Mother Vessel* untuk dikirim ke pelabuhan tujuan. Berdasarkan hasil penelitian, sebagian besar pengiriman ekspor PT Samudera *Agencies* Indonesia Kota Semarang dilakukan melalui skema *transshipment*, yaitu *container* terlebih dahulu dikirim ke Singapura sebelum diteruskan menuju pelabuhan tujuan akhir.

Berdasarkan wawancara, adapun pernyataan dari informan Q-2 selaku COC *Customer Service and Logistics* adalah sebagai berikut:

“Kalau tujuannya Singapura, kapal SSL bisa langsung *direct*. Tetapi kalau tujuan India atau *Middle East*, harus mencarikan *connecting vessel* terlebih dahulu melalui Singapura.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 8 April 2026).

Hasil penelitian menunjukkan bahwa hambatan utama pada tahap *ocean freight* adalah keterlambatan pengiriman akibat *roll over* dan keterbatasan *connecting vessel*. *Roll over* terjadi ketika *container* yang seharusnya diangkut oleh kapal tertentu tidak memperoleh *slot* muatan sehingga harus menunggu kapal berikutnya. Berdasarkan wawancara, adapun pernyataan dari informan Q-5 selaku *Head COC Section* adalah sebagai berikut:

“Untuk pengiriman ke Calcutta dan Chittagong saat ini masih sering terjadi *roll over*. Kadang *container* yang harusnya berangkat sesuai jadwal malah tertunda karena belum mendapatkan *connecting vessel*.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 8 April 2026).

Pernyataan tersebut diperkuat oleh informan Q-2 selaku COC *Customer Service and Logistics*:

“Kalau dalam pengiriman yang sering terjadi itu *delay* dan *roll over*. Misalnya dari Singapura sudah dapat *connecting vessel*, tetapi tiba-tiba diganti ke kapal berikutnya karena penuh.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 8 April 2026).

Pernyataan tersebut juga diperkuat oleh informan Q-4 selaku staff SOC and Sales Marketing yang menjelaskan:

“*Roll over* biasanya terjadi ketika kapal *connecting* sudah penuh sehingga *container* harus dipindahkan ke kapal berikutnya dan waktu pengiriman menjadi lebih lama.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 9 April 2026).

Selain faktor kapasitas kapal, penelitian juga menemukan bahwa kondisi geopolitik global turut memengaruhi kelancaran pengiriman laut. Konflik di kawasan Timur Tengah menyebabkan peningkatan biaya operasional pelayaran dan terbatasnya kapasitas pengangkutan ke beberapa pelabuhan tujuan. Sebagaimana dijelaskan oleh informan Q-5 selaku Head COC Section:

“Sekarang ada pengaruh konflik di kawasan Timur Tengah sehingga biaya pengiriman meningkat dan beberapa jalur pelayaran terkena tambahan biaya. Untuk Calcutta dan Chittagong sempat terjadi *roll over* karena ada isu perang di *Middle East* sehingga dikenakan *General Rate Adjustment* (GRA) dan banyak *customer* yang tidak melakukan pengiriman ke *port* tersebut.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 6 April 2026).

Dalam industri pelayaran, kondisi tersebut dikenal sebagai *geopolitical disruption* atau *maritime geopolitical risk*, yaitu gangguan rantai pasok akibat konflik politik dan keamanan internasional yang berdampak pada rute pelayaran, biaya operasional, dan waktu pengiriman. Selain itu, perusahaan juga melakukan *monitoring* posisi kapal secara terus menerus untuk memastikan jadwal pengiriman tetap dapat dipantau. Pernyataan tersebut diperkuat oleh informan Q-2 selaku COC Customer Service and Logistics yang menjelaskan:

“Sekarang ada perang Iran dan Amerika Serikat, itu juga jadi faktor hambatan. Yang awalnya aman sekarang jadi lebih sulit dan sering terjadi perubahan *connecting vessel*.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 8 April 2026).

Selain itu, salah satu kendala yang sering terjadi adalah *roll over*, yaitu kondisi ketika *container* yang seharusnya diangkut oleh kapal tertentu harus ditunda ke kapal berikutnya karena keterbatasan kapasitas. Berdasarkan wawancara, informan Q-4 selaku Staff SOC and Sales Marketing menyatakan:

“Tantangan terbesar itu jadwal kapal yang tidak pasti dan *roll over* saat *peak season*. Biasanya terjadi di akhir bulan ketika permintaan pengiriman meningkat.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 8 April 2026).

Untuk meminimalkan dampak keterlambatan tersebut, perusahaan secara aktif melakukan komunikasi dengan pelanggan mengenai perkembangan jadwal kapal dan status pengiriman *container*. Berdasarkan wawancara, informan Q-3 selaku General Agency and Local Agency Section menjelaskan:

“Untuk *tracking* kapal secara *real time* kami menggunakan *Automatic Identification System* (AIS) sehingga posisi kapal dapat dipantau selama perjalanan.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 6 April 2026).

Temuan penelitian ini sesuai dengan teori Rodrigue (2023) yang menyatakan bahwa *ocean freight* merupakan moda transportasi paling efisien dalam perdagangan internasional karena mampu mengangkut barang dalam jumlah besar dengan biaya relatif rendah, namun efektivitasnya sangat dipengaruhi oleh kondisi cuaca, kepadatan pelabuhan, jaringan pelayaran global, dan risiko geopolitik yang terjadi di sepanjang jalur pelayaran.

4.2.1.8 *Discharge* di Pelabuhan Tujuan

Tahap terakhir dalam proses pengelolaan *container* ekspor adalah *discharge* di pelabuhan tujuan, yaitu proses pembongkaran *container* dari kapal setelah tiba di pelabuhan tujuan. Berdasarkan hasil penelitian, PT Samudera *Agencies* Indonesia Kota Semarang tidak terlibat secara langsung dalam proses *discharge* karena kegiatan tersebut menjadi tanggung jawab agen dan terminal operator di negara tujuan. Namun demikian, perusahaan tetap melakukan *monitoring* pergerakan *container* dan memberikan informasi kepada pelanggan apabila terjadi kendala selama proses pengiriman. Berdasarkan wawancara, adapun pernyataan dari informan Q-2 selaku COC *Customer Service and Logistics* adalah sebagai berikut:

“Kalau ada *complain roll over* atau keterlambatan, kita akan informasikan ke *customer* dan mengusulkan ke Singapura apabila memang barangnya *urgent* supaya bisa dipindahkan ke kapal yang lebih cepat.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 8 April 2026).

Penelitian menemukan bahwa hambatan yang sering muncul pada tahap *discharge* adalah terjadinya *congestion* di pelabuhan tujuan maupun *transshipment port*, terutama Singapura, Chittagong dan Calcutta akibat keterbatasan kapasitas terminal dan minimnya arus balik *container* menuju Indonesia.. Kondisi tersebut menyebabkan *container* tertahan lebih lama sebelum dapat diteruskan ke tujuan akhir.

Berdasarkan wawancara, adapun pernyataan dari informan Q-5 selaku *Head COC Section* adalah sebagai berikut:

“Saat ini ada *container* yang berhenti di Singapura sampai satu bulan karena kondisi pelabuhan yang penuh. Kalau *customer* ingin dipercepat harus ada tambahan biaya untuk mencari kapal yang lebih cepat.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 6 April 2026).

Selain itu, kondisi penumpukan *container* juga terjadi di beberapa pelabuhan tujuan seperti Chittagong dan Calcutta. Berdasarkan wawancara, informan Q-5 *Head COC Section* juga menjelaskan:

“*Container* yang dikirim ke Chittagong sering mengalami penumpukan karena kapasitas pelabuhan dan depo di sana terbatas sehingga *container* bisa tertahan cukup lama. Hal ini karena karena ekspor dari sana ke Indonesia sangat sedikit sehingga *movement container* tidak berjalan lancar.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 6 April 2026).

Selain itu, kondisi *congestion* di pelabuhan tujuan juga berdampak terhadap siklus perputaran *container*. Berdasarkan wawancara, informan Q-4 selaku *SOC and Sales Marketing* menyatakan:

“Banyak *container 40 feet* yang berhenti di India dan tidak kembali ke Indonesia karena *movement emptynya* tidak berjalan lancar. Akibatnya stok *container* di Semarang ikut berkurang.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 8 April 2026).

Temuan tersebut menunjukkan bahwa proses *discharge* tidak hanya berpengaruh terhadap penerimaan barang oleh consignee, tetapi juga berdampak pada ketersediaan *container* kosong untuk siklus ekspor berikutnya. Kondisi tersebut diperkuat oleh pernyataan informan Q-1 selaku *Head Sales Marketing Samudera Shipping Line* sebagai berikut:

“Kalau *container* berhenti terlalu lama di *port* tujuan dan tidak kembali ke Indonesia, maka cabang yang mengandalkan *container* tersebut bisa mengalami *shortage*.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 6 April 2026).

Berdasarkan hasil penelitian, dapat diketahui bahwa efektivitas proses *discharge* memiliki pengaruh besar terhadap keseimbangan pergerakan *container (container circulation)* dan ketersediaan *equipment* di pelabuhan asal. Semakin cepat proses *discharge* dan reposisi *container* dilakukan, maka semakin baik pula ketersediaan *container* untuk kegiatan ekspor berikutnya.

Temuan ini sejalan dengan teori *World Shipping Council* (2024) yang menyatakan bahwa *discharge* merupakan tahapan penting dalam rantai logistik global karena menjadi titik awal distribusi barang di negara tujuan sekaligus mempengaruhi kecepatan siklus perputaran *container* dalam jaringan pelayaran internasional. Dengan demikian, keberhasilan proses *discharge* tidak hanya menentukan keberhasilan pengiriman barang kepada *consignee*, tetapi juga berpengaruh terhadap kelancaran pengelolaan *container* ekspor secara keseluruhan.

4.2.2 Hambatan Pengelolaan *Container* Pada Proses Ekspor ke *Port Tujuan* PT Samudera *Agencies* Indonesia Kota Semarang

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan penelitian, proses pengelolaan *container* ekspor di PT Samudera *Agencies* Indonesia Kota Semarang masih menghadapi berbagai hambatan yang mempengaruhi kelancaran operasional ekspor. Hambatan tersebut berasal dari faktor internal maupun eksternal perusahaan, mulai dari keterbatasan *container*, kepadatan pelabuhan, sistem informasi yang belum optimal, hingga kondisi geopolitik global yang mempengaruhi aktivitas pelayaran internasional.

Temuan tersebut sejalan dengan teori yang dikemukakan oleh *United Nations Conference on Trade and Development* (2023), *World Bank* (2023), dan Song (2021) yang menyatakan bahwa hambatan dalam proses ekspor tidak hanya berasal dari aktivitas operasional perusahaan pelayaran, tetapi juga dipengaruhi oleh kapasitas pelabuhan, sistem administrasi, serta faktor eksternal yang memengaruhi rantai pasok global.

4.2.2.1 Hambatan Operational

Hambatan operasional merupakan hambatan yang terjadi dalam aktivitas teknis pengelolaan *container* ekspor dan secara langsung mempengaruhi kelancaran proses pengiriman. Berdasarkan hasil penelitian, hambatan operasional yang paling dominan adalah kekurangan *container* (*container shortage*), keterlambatan jadwal kapal (*schedule unreliability*), dan *roll over* pengiriman.

a. Kekurangan *Container* (*Container Shortage*)

Berdasarkan hasil penelitian, kekurangan *container* merupakan hambatan operasional utama yang dihadapi PT Samudera Agencies Indonesia Kota Semarang, khususnya untuk *container* ukuran 40 HC. Berdasarkan wawancara, adapun pernyataan dari informan Q-5 selaku *Head COC Section* adalah sebagai berikut:

“Sampai sekarang masih *shortage*, dan 40-nya masih kurang. Kalau ada *customer* yang ingin *container* 40 tetapi tidak ada stok di MTCO, maka dilakukan *repo container* dari Jakarta atau Surabaya.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 6 April 2026).

Pernyataan tersebut diperkuat oleh informan Q-2 selaku *COC Customer Service and Logistics*, yaitu:

“Permintaan *customer* menggunakan 40 HC tidak terpenuhi karena *movement empty container* tidak berjalan lancar. Banyak *container* berhenti di India sehingga tidak kembali ke Indonesia.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 8 April 2026). Hasil penelitian menunjukkan bahwa kekurangan *container* terjadi akibat ketidakseimbangan arus ekspor dan impor (*equipment imbalance*), di mana kebutuhan ekspor *container* 40 HC lebih besar dibandingkan jumlah *container* yang kembali melalui aktivitas impor.

b. Keterlambatan Jadwal Kapal (*Schedule Unreliability*)

Hambatan operasional berikutnya adalah keterlambatan jadwal kapal yang menyebabkan terganggunya proses ekspor dan perputaran *container*. Berdasarkan wawancara, adapun pernyataan dari informan Q-3 selaku *General Agency and Local Agency Section* adalah sebagai berikut:

“Untuk penghambat ekspor dari segi operasional itu *delay* kapal, *berthing* kapal yang mundur waktunya bisa karena cuaca, kapal di depannya belum selesai, atau *sea way* yang penuh.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 6 April 2026).

Pernyataan tersebut diperkuat oleh informan Q-4 selaku *SOC and Sales Marketing*, yaitu:

“Semakin lama kapal sandar, semakin lama juga *container* kembali ke depo sehingga mempengaruhi ketersediaan *container* untuk ekspor berikutnya.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 8 April 2026).

c. *Roll Over* Pengiriman

Selain keterlambatan kapal, perusahaan juga menghadapi hambatan berupa *roll over* atau penundaan pengangkutan *container* ke kapal berikutnya akibat keterbatasan *slot* kapal. Berdasarkan wawancara, adapun pernyataan dari informan Q-5 selaku *Head COC Section* adalah sebagai berikut:

“Untuk dari segi pengiriman *container* masih sering *roll over*, terutama untuk tujuan Calcutta dan Chittagong.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 6 April 2026).

Temuan tersebut sejalan dengan teori Stopford (2024) yang menjelaskan bahwa industri pelayaran sangat sensitif terhadap ketidakseimbangan kapasitas kapal dan permintaan pasar sehingga gangguan operasional kecil dapat berdampak pada keseluruhan jaringan pelayaran.

4.2.2.2 Hambatan Infrastruktur Pelabuhan

Selain hambatan operasional, penelitian ini menemukan bahwa hambatan infrastruktur pelabuhan menjadi faktor yang sangat mempengaruhi kelancaran pengelolaan *container* ekspor di PT Samudera Agencies Indonesia Kota Semarang. Menurut *United Nations Conference on Trade and Development (2023)*, keterbatasan infrastruktur pelabuhan dapat menyebabkan peningkatan *dwelling time*, kemacetan terminal, keterlambatan kapal, serta penurunan efisiensi rantai pasok. Berdasarkan hasil penelitian, hambatan infrastruktur pelabuhan yang terjadi antara lain:

a. *Congestion* di Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS)

Berdasarkan hasil penelitian, hambatan infrastruktur yang paling dominan adalah terjadinya *congestion* di Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS). Berdasarkan wawancara, adapun pernyataan dari informan Q-3 selaku *General Agency and Local Agency Section* menyatakan:

“Kondisi TPKS beberapa bulan belakangan ini lagi *crowded* karena kebutuhan di lapangan melebihi kapasitas dan sudah menjadi permasalahan nasional.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 6 April 2026).

Informan Q-3 selaku *General Agency and Local Agency Section* menyatakan:

“Biasanya kapal datang hanya menunggu setengah jam untuk sandar, sekarang bisa menunggu satu sampai dua minggu karena tempat sandar kapal penuh.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 6 April 2026).

b. Keterbatasan *Container Yard*

Selain *congestion*, keterbatasan kapasitas *container yard* juga menjadi hambatan utama dalam pengelolaan *container* ekspor. Berdasarkan wawancara, adapun pernyataan dari informan Q-2 selaku COC *Customer Service and Logistics* adalah sebagai berikut:

“Kalau kondisi *yard* sudah 80 persen ke atas, otomatis *container* yang datang belum bisa masuk kapal dan proses pengapalan menjadi terhambat.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 8 April 2026).

c. Keterbatasan Fasilitas Sandar Kapal

Berdasarkan hasil penelitian, peningkatan jumlah kapal yang masuk ke Pelabuhan Tanjung Emas belum sepenuhnya diimbangi dengan peningkatan kapasitas fasilitas sandar. Sebagaimana dijelaskan oleh informan Q-4 selaku SOC *and Sales Marketing*:

“Jumlah kapal dan *service* yang masuk ke TPKS meningkat, tetapi fasilitas *yard* dan area operasional belum bisa menyesuaikan semuanya.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 8 April 2026).

Temuan tersebut sejalan dengan *United Nations Conference on Trade and Development (2023)* yang menyatakan bahwa keterbatasan infrastruktur pelabuhan dapat meningkatkan waktu tunggu kapal dan memicu penumpukan *container* di terminal dan infrastruktur pelabuhan juga merupakan faktor penting yang menentukan efisiensi logistik dan kelancaran arus *container* ekspor.

4.2.2.3 Hambatan Administratif dan Regulasi (*Customs and Regulatory Barriers*)

Hambatan administratif dan regulasi merupakan hambatan yang berkaitan dengan prosedur administrasi, sistem persetujuan, dokumentasi

ekspor, serta kebijakan yang harus dipenuhi sebelum *container* dapat dikirim ke pelabuhan tujuan. Menurut *World Customs Organization (2023)*, kompleksitas administrasi dan regulasi dapat meningkatkan lead time pengiriman apabila tidak didukung sistem yang terintegrasi dan proses yang efisien.

Berdasarkan hasil penelitian, hambatan administratif yang ditemukan tidak terlalu banyak berasal dari proses kepabeanan, melainkan lebih banyak berasal dari prosedur internal *shipping line* dan koordinasi antar kantor cabang. Salah satu hambatan yang ditemukan adalah proses *approval booking* untuk tujuan *non* Singapura yang harus mendapatkan persetujuan terlebih dahulu dari Jakarta maupun Singapura. Sebagaimana disampaikan oleh Q-2 selaku COC *Customer Service and Logistics* menyatakan:

“Kalau tujuan selain Singapura, kita harus mencarikan *connecting vessel* terlebih dahulu lalu meminta *approval* ke Jakarta sebelum *Booking Confirmation* diterbitkan.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 8 April 2026).

Proses tersebut menyebabkan waktu penerbitan *Booking Confirmation* menjadi lebih lama dibandingkan pengiriman *direct service* ke Singapura. Selain itu, perusahaan juga menghadapi hambatan berupa prosedur tambahan untuk komoditas tertentu seperti *Dangerous Goods* (DG). Q-1 selaku *Head COC Section* menjelaskan:

“Kalau komoditinya *Dangerous Goods*, *shipper* harus melampirkan *DG Application* dan *IMO Number* sebelum *booking* bisa diproses.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 6 April 2026).

Penelitian juga menemukan adanya hambatan administratif yang berasal dari kebijakan biaya tambahan (*surcharge*) seperti *General Rate Adjustment* (GRA), *repair cost*, dan *local charge* yang sering menjadi

sumber keluhan pelanggan. Menurut informan Q-5 selaku *Head COC Section* menyatakan:

“*Complain customer* yang paling sering itu *roll over, repair cost, local charge* di POD, dan *rate* yang tinggi.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 6 April 2026).

Selain itu, sistem administrasi dan informasi perusahaan juga masih bersifat semi-manual sehingga memperlambat proses koordinasi dan *monitoring*. Informan Q-4 selaku *SOC and Sales Marketing* menyampaikan:

“Untuk *tracking shipment* masih belum *real time*. *Shipper* harus tanya ke kami dulu karena belum ada sistem yang bisa diakses langsung oleh *customer*.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 8 April 2026).

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa hambatan administratif di PT Samudera *Agencies* Indonesia tidak hanya berkaitan dengan dokumen ekspor, tetapi juga dengan keterbatasan sistem informasi yang mendukung proses administrasi dan pelayanan pelanggan. Temuan ini sejalan dengan teori *World Customs Organization (2023)* dan *United Nations Conference on Trade and Development (2023)* yang menyatakan bahwa kompleksitas prosedur administrasi dan rendahnya digitalisasi sistem logistik dapat menjadi penyebab meningkatnya biaya logistik dan menurunnya efisiensi perdagangan internasional.

4.2.2.4 Hambatan Teknologi dan Digitalisasi Sistem

Hambatan teknologi dan digitalisasi sistem merupakan hambatan yang muncul akibat belum optimalnya pemanfaatan teknologi informasi dalam mendukung proses pengelolaan *container* ekspor. Dalam industri pelayaran

modern, sistem digital memiliki peran penting dalam meningkatkan visibilitas informasi, mempercepat pengambilan keputusan, serta memudahkan koordinasi antar pihak yang terlibat dalam rantai pasok. Namun berdasarkan hasil penelitian, PT Samudera Agencies Indonesia Kota Semarang masih menghadapi beberapa kendala terkait sistem informasi yang digunakan dalam proses operasional ekspor.

Berdasarkan hasil wawancara, hambatan utama yang ditemukan adalah belum tersedianya sistem *tracking container* dan *cargo* secara *real-time* yang dapat diakses secara langsung oleh pelanggan. Akibatnya, proses *monitoring* pergerakan *container* masih memerlukan pengecekan manual melalui komunikasi dengan kantor cabang, kantor pusat, maupun agen di negara lain.

Berdasarkan wawancara, adapun pernyataan dari informan Q-2 selaku COC *Customer Service and Logistics* adalah sebagai berikut:

“System yang masih manual, untuk *movement* seperti *loading*, *discharge*, dan depo masih harus *update* secara manual. *Shipper* juga belum bisa *tracking cargo* secara *real-time*.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 8 April 2026).

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa informasi mengenai status *container* belum sepenuhnya terintegrasi dalam satu sistem yang dapat memberikan pembaruan secara otomatis kepada pelanggan. Kondisi tersebut berpotensi menyebabkan keterlambatan penyampaian informasi dan meningkatkan ketergantungan pada komunikasi manual. Selain itu, proses pencarian *connecting vessel* untuk pengiriman *transshipment* juga masih dilakukan secara manual sehingga membutuhkan waktu yang lebih lama dalam proses pelayanan pelanggan.

Hal tersebut disampaikan oleh informan Q-4 selaku SOC *and Sales Marketing*, yaitu:

“Untuk saat ini sistemnya masih semi manual dan belum optimal, seperti *connecting vessel* masih harus dicari secara manual dan belum otomatis.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 8 April 2026).

Temuan penelitian juga menunjukkan bahwa keterbatasan digitalisasi menyebabkan perusahaan harus melakukan *monitoring* dan pembaruan data secara berulang melalui email maupun komunikasi langsung dengan kantor pusat dan agen pelayaran lainnya. Kondisi ini berpotensi menimbulkan keterlambatan informasi terutama ketika terjadi perubahan jadwal kapal, *roll over*, maupun gangguan operasional lainnya.

Berdasarkan hasil penelitian tersebut dapat diketahui bahwa hambatan teknologi dan digitalisasi sistem masih menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi efektivitas pengelolaan *container* ekspor di PT Samudera Agencies Indonesia Kota Semarang. Temuan ini sejalan dengan pendapat Teece (2022) yang menyatakan bahwa kemampuan organisasi dalam mengadopsi teknologi digital menjadi faktor penting dalam meningkatkan efisiensi *supply chain*. Selain itu, *United Nations Conference on Trade and Development (2023)* menjelaskan bahwa digitalisasi sistem logistik mampu meningkatkan transparansi informasi, mempercepat koordinasi operasional, serta mengurangi hambatan dalam proses perdagangan internasional.

4.2.2.5 Hambatan Koordinasi Antar Stakeholder (Supply Chain Fragmentation)

Hambatan koordinasi antar *stakeholder* merupakan hambatan yang muncul akibat kurang optimalnya integrasi dan komunikasi antar pihak yang

terlibat dalam proses pengelolaan *container* ekspor. Dalam aktivitas ekspor, berbagai pihak seperti *shipping line*, eksportir, terminal operator, depot *container*, kantor pusat perusahaan, dan agen pelayaran di negara lain harus bekerja secara terkoordinasi untuk memastikan kelancaran pengiriman barang.

Berdasarkan hasil penelitian, salah satu hambatan yang ditemukan adalah ketergantungan PT Samudera *Agencies* Indonesia Kota Semarang terhadap keputusan dari kantor pusat maupun kantor regional dalam beberapa proses operasional. Kondisi tersebut menyebabkan pengambilan keputusan tertentu memerlukan waktu tambahan karena harus melalui proses koordinasi dan persetujuan terlebih dahulu. Berdasarkan wawancara, adapun pernyataan dari informan Q-2 selaku COC *Customer Service and Logistics* adalah sebagai berikut:

“Kalau tujuannya selain Singapura, SSL Semarang harus mencarikan *connecting vessel* terlebih dahulu dan meminta *approval* ke Jakarta sebelum *Booking Confirmation* diterbitkan.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 8 April 2026).

Selain koordinasi dengan kantor pusat, perusahaan juga harus melakukan koordinasi dengan berbagai pihak lain seperti terminal pelabuhan, depot *container*, perusahaan *trucking*, dan agen pelayaran di negara tujuan. Apabila salah satu pihak mengalami kendala operasional, maka dampaknya dapat mempengaruhi keseluruhan proses ekspor. Sebagaimana dijelaskan oleh informan Q-3 selaku *General Agency and Local Agency Section*:

“Sekarang SSL harus menyesuaikan jadwal dari TPKS karena *open stack* dan jadwal *berthing* kapal mengikuti kondisi terminal.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 6 April 2026).

Penelitian juga menemukan bahwa koordinasi dalam penyediaan *container* sering kali melibatkan beberapa pihak sekaligus, terutama ketika terjadi *shortage container*. Dalam kondisi tersebut, perusahaan harus berkoordinasi dengan kantor pusat, cabang lain, maupun perusahaan pelayaran lain yang menyediakan fasilitas *free use container*.

Hal tersebut dijelaskan oleh informan Q-5 selaku *Head COC Section* sebagai berikut:

“Kalau stok *container* tidak ada, biasanya kami mengajukan repo dari Jakarta atau Surabaya, atau menggunakan *free use* dari *shipping line* lain apabila memungkinkan.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 6 April 2026).

Berdasarkan hasil penelitian, kompleksitas koordinasi antar stakeholder menjadi salah satu tantangan dalam pengelolaan *container* ekspor karena setiap pihak memiliki sistem, kebijakan, dan kepentingan operasional yang berbeda. Temuan ini sejalan dengan Christopher (2025) yang menyatakan bahwa *supply chain* yang tidak terintegrasi secara optimal dapat menyebabkan inefisiensi operasional akibat kurang efektifnya koordinasi dan pertukaran informasi antar aktor dalam rantai pasok.

4.2.2.6 Hambatan Eksternal (*External Disruptions*)

Hambatan eksternal merupakan hambatan yang berasal dari faktor di luar kendali perusahaan dan dapat mempengaruhi kelancaran proses pengelolaan *container* ekspor. Hambatan ini umumnya berasal dari kondisi

lingkungan, geopolitik global, maupun gangguan pada jaringan pelayaran internasional.

Berdasarkan hasil penelitian, hambatan eksternal yang paling sering mempengaruhi operasional PT Samudera *Agencies* Indonesia Kota Semarang adalah kondisi cuaca, konflik geopolitik internasional, serta *congestion* pada pelabuhan *transshipment* dan pelabuhan tujuan.

a. Kondisi Cuaca

Kondisi cuaca yang tidak menentu menjadi salah satu penyebab keterlambatan kedatangan maupun keberangkatan kapal. Cuaca buruk dapat mempengaruhi keselamatan pelayaran serta memperpanjang waktu tunggu kapal untuk melakukan sandar di pelabuhan.

Berdasarkan wawancara, adapun pernyataan dari informan Q-3 selaku *General Agency and Local Agency Section* adalah sebagai berikut:

“*Delay* kapal bisa terjadi karena faktor alam atau cuaca sehingga jadwal *berthing* kapal ikut mundur.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 6 April 2026).

Kondisi tersebut menunjukkan bahwa faktor cuaca masih menjadi risiko operasional yang sulit diprediksi dan dapat mempengaruhi jadwal pengiriman barang.

b. Konflik Geopolitik Global

Selain faktor cuaca, penelitian juga menemukan bahwa kondisi geopolitik internasional memberikan dampak terhadap aktivitas pelayaran dan biaya logistik ekspor. Konflik yang terjadi di kawasan Timur Tengah menyebabkan perubahan pola pelayaran serta peningkatan biaya pengangkutan.

Berdasarkan wawancara, adapun pernyataan dari informan Q-5 selaku *Head COC Section* adalah sebagai berikut:

“Untuk Calcutta dan Chittagong sempat terjadi *roll over* karena ada isu perang di *Middle East* sehingga dikenakan *General Rate Adjustment (GRA)*.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 6 April 2026).

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa dinamika politik dan keamanan global dapat memberikan dampak langsung terhadap operasional *shipping line* meskipun terjadi di luar wilayah Indonesia.

c. *Congestion* pada Pelabuhan *Transshipment* dan Pelabuhan Tujuan

Hambatan eksternal lainnya adalah terjadinya *congestion* pada pelabuhan *transshipment* maupun pelabuhan tujuan yang berada di luar kendali perusahaan. Kondisi ini menyebabkan *container* harus menunggu lebih lama sebelum dapat diteruskan ke pelabuhan tujuan akhir. Berdasarkan wawancara, adapun pernyataan dari informan Q-5 selaku *Head COC Section* adalah sebagai berikut:

“Saat ini ada *container* yang berhenti di Singapura sampai satu bulan karena kondisi pelabuhan yang penuh.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 6 April 2026).

Informan Q-5 selaku *Head COC Section* juga menjelaskan:

“*Container* banyak menumpuk di Chittagong dan Calcutta karena ekspor dari sana ke Indonesia sangat sedikit sehingga *movement container* tidak berjalan lancar.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 6 April 2026).

Kondisi tersebut menyebabkan terjadinya keterlambatan pengiriman, terganggunya perputaran *container*, serta meningkatnya risiko *shortage container* di Indonesia.

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan penelitian, ditemukan beberapa hambatan yang mempengaruhi proses pengelolaan *container* ekspor

di PT Samudera *Agencies* Indonesia Kota Semarang. Hambatan tersebut terdiri dari:

a. Hambatan Operasional (*Operational Bottlenecks*)

Hambatan operasional merupakan hambatan yang terjadi dalam aktivitas teknis pengelolaan *container* ekspor. Hambatan yang ditemukan meliputi:

1. Kekurangan *container* (*container shortage*), terutama ukuran 40 HC.
2. Keterlambatan jadwal kapal (*schedule unreliability*)
3. Terjadinya *roll over* akibat keterbatasan *slot* kapal dan *connecting vessel*.
4. Keterlambatan perputaran *container* (*container turnaround time*).

b. Hambatan Infrastruktur Pelabuhan

Hambatan infrastruktur pelabuhan berkaitan dengan keterbatasan fasilitas fisik dan kapasitas pelabuhan dalam menangani arus *container*. Hambatan yang ditemukan meliputi:

1. *Congestion* atau kepadatan di Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS).
2. Keterbatasan kapasitas *container yard* (CY).
3. Keterbatasan fasilitas sandar kapal (*berthing area*).
4. Tingginya waktu tunggu kapal (*waiting time*).

c. Hambatan Administratif dan Regulasi

Hambatan administratif dan regulasi berkaitan dengan proses administrasi, persetujuan operasional, dan kebijakan yang mempengaruhi aktivitas ekspor. Hambatan yang ditemukan meliputi:

1. Proses *approval booking* untuk tujuan tertentu yang memerlukan persetujuan kantor pusat.
2. Koordinasi administratif dalam penyediaan *container*.
3. Kebijakan biaya tambahan pelayaran seperti *General Rate Adjustment* (GRA).
4. Perubahan kebijakan operasional yang mempengaruhi proses pengiriman.

d. Hambatan Teknologi dan Digitalisasi Sistem

Hambatan teknologi dan digitalisasi muncul akibat belum optimalnya pemanfaatan teknologi informasi dalam pengelolaan *container* ekspor. Hambatan yang ditemukan meliputi:

1. Sistem *tracking cargo* belum *real-time*.
2. *Monitoring movement container* masih dilakukan secara manual.
3. Pencarian *connecting vessel* masih semi manual.
4. Belum terintegrasinya data antar sistem operasional.

e. Hambatan Koordinasi Antar *Stakeholder* (*Supply Chain Fragmentation*)

Hambatan koordinasi terjadi akibat kompleksitas hubungan antar pihak yang terlibat dalam proses ekspor. Hambatan yang ditemukan meliputi:

1. Koordinasi antara kantor cabang dan kantor pusat.
2. Koordinasi dengan terminal pelabuhan terkait jadwal *open stack* dan *berthing*.
3. Koordinasi dengan depot *container* terkait ketersediaan *empty container*.
4. Koordinasi dengan agen pelayaran dan perusahaan *trucking*.

f. Hambatan Eksternal (*External Disruptions*)

Hambatan eksternal merupakan hambatan yang berasal dari faktor di luar kendali perusahaan. Hambatan yang ditemukan meliputi:

1. Cuaca buruk yang menyebabkan keterlambatan kapal.
2. Konflik geopolitik internasional yang mempengaruhi jalur pelayaran.
3. *Congestion* di pelabuhan *transshipment* seperti Singapura.
4. Penumpukan *container* di pelabuhan tujuan seperti Chittagong dan Calcutta.

Temuan ini sejalan dengan *United Nations Conference on Trade and Development (2023)* yang menyatakan bahwa gangguan pada jalur pelayaran global, konflik geopolitik, dan kemacetan pelabuhan internasional dapat

menyebabkan peningkatan biaya logistik, ketidakpastian jadwal pengiriman, serta gangguan pada rantai pasok global. Selain itu, Komaromi et al. (2022) menjelaskan bahwa *port congestion* dan *supply chain disruption* merupakan faktor utama yang menyebabkan meningkatnya *lead time* dan menurunnya reliabilitas pengiriman dalam perdagangan internasional.

4.2.3 Strategi Pengelolaan Kontainer dalam Mengatasi Hambatan Proses Ekspor ke *Port Tujuan* PT Samudera Agencies Indonesia Kota Semarang

Berdasarkan hasil penelitian, PT Samudera Agencies Indonesia Kota Semarang telah menerapkan berbagai strategi untuk mengatasi hambatan yang muncul dalam proses pengelolaan *container* ekspor. Strategi tersebut dilakukan untuk menjaga kelancaran operasional ekspor, mengurangi dampak keterlambatan pengiriman, serta meningkatkan efektivitas pengelolaan *container*. Strategi yang diterapkan meliputi digitalisasi sistem logistik, integrasi antar *stakeholder*, pengurangan *dwelling time*, optimalisasi kapasitas terminal, dan pengembangan infrastruktur pelabuhan.

Strategi-strategi tersebut menunjukkan upaya perusahaan dalam menyesuaikan diri terhadap dinamika industri pelayaran yang semakin kompleks, khususnya terkait *shortage container*, *congestion* pelabuhan, keterlambatan kapal, serta perubahan kondisi perdagangan internasional.

4.2.3.1 Strategi Pengelolaan *Container* yang Telah Diterapkan oleh PT Samudera *Agencies* Indonesia Kota Semarang

Berdasarkan hasil penelitian, PT Samudera *Agencies* Indonesia Kota Semarang telah menerapkan berbagai strategi pengelolaan *container* untuk menjaga kelancaran proses ekspor dan meminimalkan hambatan yang terjadi selama aktivitas operasional. Strategi tersebut diterapkan sebagai bentuk upaya perusahaan dalam mengatasi berbagai permasalahan yang muncul, seperti keterbatasan ketersediaan *container*, keterlambatan kapal, *roll over cargo*, *congestion* pelabuhan, serta ketidakseimbangan arus *container* ekspor dan impor.

Penerapan strategi tersebut melibatkan berbagai aspek pengelolaan logistik, mulai dari pemanfaatan teknologi digital, peningkatan koordinasi antar *stakeholder*, pengurangan *dwelling time*, optimalisasi kapasitas terminal, hingga dukungan terhadap pengembangan infrastruktur pelabuhan. Strategi yang diterapkan tidak hanya bertujuan untuk menjaga keberlangsungan operasional perusahaan, tetapi juga untuk meningkatkan efisiensi distribusi *container*, menjaga kualitas pelayanan kepada *customer*, serta memperkuat ketahanan rantai pasok (*supply chain resilience*) dalam menghadapi dinamika perdagangan internasional.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian strategi yang diterapkan telah membantu perusahaan dalam mengurangi dampak hambatan operasional dan menjaga kelancaran proses ekspor. Namun demikian, beberapa strategi masih menghadapi keterbatasan sehingga efektivitasnya belum optimal dalam menyelesaikan seluruh permasalahan

yang terjadi. Oleh karena itu, analisis terhadap strategi yang telah diterapkan menjadi penting untuk mengetahui sejauh mana strategi tersebut mampu mendukung pengelolaan *container* ekspor di PT Samudera Agencies Indonesia Kota Semarang.

Adapun strategi pengelolaan *container* yang telah diterapkan oleh PT Samudera Agencies Indonesia Kota Semarang meliputi digitalisasi sistem logistik, integrasi antar *stakeholder*, pengurangan *dwelling time*, optimalisasi kapasitas terminal, dan pengembangan infrastruktur pelabuhan.

a. Digitalisasi Sistem Logistik

Berdasarkan hasil penelitian, PT Samudera Agencies Indonesia Kota Semarang telah menerapkan digitalisasi sistem logistik dalam pengelolaan *container* ekspor melalui penggunaan sistem informasi untuk *booking*, *monitoring stok container*, pengelolaan dokumen ekspor, serta koordinasi operasional dengan kantor pusat dan cabang lain. Digitalisasi tersebut digunakan untuk mendukung proses pengambilan keputusan terkait ketersediaan *container*, jadwal kapal, serta kebutuhan *repo container*.

Berdasarkan wawancara, informan Q-4 selaku SOC and Sales Marketing menyatakan:

“Untuk koordinasi ke pusat itu biasanya kita ada update setiap hari, masuk berapa, *damage* berapa, di *seaway* berapa, nanti dibuat *forecast* permintaan *shipper* yang pesan. Dari sana bisa dihitung stoknya cukup atau tidak, kemudian disampaikan ke pusat apakah perlu *repo* atau *free use*.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 8 April 2026).

Pernyataan tersebut diperkuat oleh informan Q-1 selaku Head Sales

Marketing Samudera Shipping Line yang menyatakan:

“Sejak saat Singapura stop pengiriman *container*, apabila sudah merasa *container* kurang dan tidak cukup untuk stok satu minggu ke depan langsung laporan ke Singapura. Saat Semarang sempat kekurangan *container* itu juga Singapura bantu mencari *free use*.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 6 April 2026).

Selain itu, digitalisasi juga diterapkan dalam proses administrasi ekspor melalui sistem pengajuan *booking* dan penerbitan *Booking Confirmation* (BC) yang dilakukan secara elektronik melalui email. Meskipun demikian, hasil penelitian menunjukkan bahwa digitalisasi yang diterapkan masih belum optimal. Beberapa proses masih dilakukan secara semi manual, terutama pada pencarian *connecting vessel* dan *tracking* pergerakan *container*. Hal tersebut disampaikan oleh informan Q-5 selaku *Head COC Section* sebagai berikut:

“Untuk saat ini sistemnya SSL itu semi manual dan belum optimal, kayak *connecting vessel* itu harus nyari manual dan belum otomatis.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 6 April 2026).

Temuan ini menunjukkan bahwa digitalisasi telah membantu perusahaan dalam meningkatkan efisiensi operasional, namun masih diperlukan pengembangan sistem *tracking* dan integrasi data secara *real-time* agar visibilitas pengelolaan *container* dapat lebih optimal. Temuan ini sejalan dengan Teece (2022) yang menyatakan bahwa digitalisasi logistik berperan penting dalam meningkatkan efisiensi operasional, transparansi informasi, dan kecepatan pengambilan keputusan.

b. Integrasi Antar *Stakeholder*

Berdasarkan hasil penelitian, strategi utama yang diterapkan PT Samudera *Agencies* Indonesia Kota Semarang dalam mengatasi

hambatan pengelolaan *container* adalah memperkuat koordinasi dan integrasi antar *stakeholder* yang terlibat dalam proses ekspor. *Stakeholder* tersebut meliputi kantor pusat SSL Jakarta, SSL Singapura, depo *container*, TPKS Semarang, *freight forwarder*, *trucking*, eksportir, serta perusahaan pelayaran lainnya.

Koordinasi dilakukan secara intensif terutama ketika terjadi kekurangan *container*, keterlambatan kapal, maupun *roll over* pengiriman.

Berdasarkan wawancara, informan Q-2 selaku selaku COC *Customer Service and Logistics* menyatakan:

“Koordinasi ke Jakarta dan Singapura itu biasanya dari Semarang mengirimkan konfirmasi kebutuhan dan stok *container* untuk satu minggu ke depan. Jadi dilihat *inbound*-nya berapa, *forecast*-nya berapa, jika memang kekurangan stok *container* opsinya bisa *free use* atau *repo* dari Jakarta maupun Surabaya.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 6 April 2026).

Pernyataan tersebut diperkuat oleh informan Q-5 selaku *Head*

COC *Section* yang menyatakan:

“Kalau ada *complain roll over* akan dipropose ke Singapura jika komoditinya *urgent*. Dari mereka biasanya akan respon dan dialokasikan ke kapal terdekat, tetapi ada tambahan biaya.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 8 April 2026).

Selain koordinasi internal, perusahaan juga menjalin kerja sama dengan perusahaan *Non Vessel Operating Common Carrier* (NVOCC) untuk memperoleh *container free use* ketika terjadi *shortage container*.

Berdasarkan wawancara, informan Q-1 selaku *Head Sales Marketing* Samudera *Shipping Line* menjelaskan:

“Bulan Januari dan Februari sempat 20 *feet* tidak ada *container* sama sekali. Yang dilakukan perusahaan adalah menggunakan *container* dari perusahaan lain yaitu NVOCC yang bekerja sama

dengan PT Samudera *Agencies* Indonesia sebanyak kurang lebih 90 *container*.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 6 April 2026).

Temuan tersebut menunjukkan bahwa integrasi antar *stakeholder* menjadi strategi penting dalam menjaga kelancaran proses ekspor ketika terjadi gangguan pada rantai pasok *container*. Temuan ini mendukung teori Bridoux et al. (2022) yang menyatakan bahwa kolaborasi antar *stakeholder* mampu meningkatkan efektivitas organisasi dan memperkuat ketahanan rantai pasok.

c. Pengurangan *Dwelling Time*

Berdasarkan hasil penelitian, PT Samudera *Agencies* Indonesia Kota Semarang menerapkan berbagai upaya untuk mengurangi *dwelling time* melalui percepatan proses administrasi, pengawasan jadwal kapal, serta koordinasi dengan pihak terminal. *Dwelling time* menjadi perhatian penting karena tingginya waktu tunggu *container* di pelabuhan dapat menyebabkan keterlambatan ekspor dan mengurangi ketersediaan *container* kosong.

Berdasarkan wawancara, informan Q-4 selaku SOC and Sales Marketing menyatakan:

“Cara menjaga *trust customer* itu kita harus sering info ke *customer* terkait jadwalnya jadi mereka tahu perkiraannya. Jadi harus sering info dan koordinasi terus dengan TPKS.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 6 April 2026).

Selain itu, informan Q-3 selaku *General Agency and Local Agency Section* menjelaskan:

“Untuk sekarang SSL menyesuaikan dari TPKS karena TPKS punya web yang menunjukkan jadwal *berthing* setiap kapal dan

itu menjadi acuan untuk SSL mendapatkan *open stack*.”

(Wawancara dilakukan pada tanggal 8 April 2026).

Strategi ini dilakukan untuk memastikan *container* dapat segera masuk terminal dan dimuat ke kapal sesuai jadwal sehingga waktu tunggu *container* dapat diminimalkan. Upaya tersebut sejalan dengan teori Teece (2022) yang menyatakan bahwa pengurangan *dwelling time* dapat dilakukan melalui penyederhanaan proses operasional dan peningkatan koordinasi antar instansi yang terlibat dalam aktivitas logistik.

d. Optimalisasi Kapasitas Terminal

Hasil penelitian menunjukkan bahwa PT Samudera *Agencies* Indonesia Kota Semarang juga menerapkan strategi optimalisasi kapasitas terminal dengan melakukan penyesuaian jadwal operasional berdasarkan kondisi terminal, kapasitas yard, serta jadwal sandar kapal. Strategi ini dilakukan karena tingginya tingkat kepadatan di Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS) yang menyebabkan keterlambatan sandar kapal dan penumpukan *container*.

Berdasarkan wawancara, informan informan Q-3 selaku *General Agency and Local Agency Section* menyatakan:

“Untuk sekarang SSL menyesuaikan dari TPKS karena di TPKS ada web yang menunjukkan jadwal *berthing* setiap kapal dan itu menjadi acuan untuk SSL mendapatkan *open stack*.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 8 April 2026).

Pernyataan tersebut diperkuat oleh informan Q-4 selaku *SOC and Sales Marketing* yang menyatakan:

“Sebelum *space* kapal di-*open*, kita harus tahu dari Singapura berangkat tanggal berapa dan sampai Semarang tanggal berapa.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 6 April 2026).

Selain itu, ketika terjadi keterlambatan kapal yang berpotensi mengganggu jadwal operasional berikutnya, perusahaan melakukan percepatan pelayaran (*full speed*) untuk mengejar jadwal yang telah ditetapkan. Strategi tersebut menunjukkan bahwa perusahaan berupaya memaksimalkan penggunaan kapasitas terminal yang tersedia agar proses ekspor tetap berjalan meskipun terjadi kepadatan pelabuhan. Temuan ini sejalan dengan teori Teece (2022) yang menjelaskan bahwa optimalisasi kapasitas terminal diperlukan untuk mengurangi kemacetan operasional dan meningkatkan produktivitas pelabuhan.

e. Pengembangan Infrastruktur Pelabuhan

Berdasarkan hasil penelitian, pengembangan infrastruktur pelabuhan belum sepenuhnya berada dalam kewenangan PT Samudera *Agencies* Indonesia Kota Semarang. Namun perusahaan secara aktif mendorong peningkatan fasilitas pelabuhan melalui koordinasi dengan pihak terminal dan pelabuhan.

Berdasarkan wawancara, informan Q-2 selaku COC *Customer Service and Logistics* menyatakan:

“Harapannya TPKS bisa lebih baik, lahannya bisa diperluas dan depo bisa diperpanjang. Karena kapasitas TPKS terbatas sehingga kapal yang sandar menjadi lebih lama.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 8 April 2026).

Informan Q-3 selaku Staff SOC *and Sales Marketing* juga menyatakan:

“TPKS sudah membuka lahan untuk penumpukan *container empty*, cuma belum maksimal pemanfaatannya.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 6 April 2026).

Selain itu, terdapat rencana pemisahan area sandar kapal domestik dan kapal *feeder* internasional yang diharapkan mampu mengurangi antrean kapal di pelabuhan.

Menurut informan Q-3 selaku *General Agency and Local Agency Section* selaku :

“TPKS ingin memberlakukan tempat sandar khusus kapal domestik sehingga kapal *feeder* yang membawa *cargo* impor memiliki *space* sendiri dan *antriannya* bisa berkurang.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 8 April 2026).

Temuan ini menunjukkan bahwa peningkatan kapasitas *yard*, perluasan area penumpukan *container*, dan penambahan fasilitas sandar menjadi strategi jangka panjang yang diperlukan untuk mengatasi hambatan ekspor. Hal tersebut sesuai dengan teori Teece (2022) yang menyatakan bahwa pengembangan infrastruktur merupakan investasi strategis untuk meningkatkan kapasitas dan daya saing pelabuhan.

4.2.3.2 Perumusan Strategi

Berdasarkan hasil analisis penelitian yang telah dilakukan pada subbab sebelumnya, diketahui bahwa Samudera *Shipping Line* memiliki berbagai kondisi internal dan eksternal yang mempengaruhi efektivitas pengelolaan *container* dalam proses ekspor menuju *port* tujuan. Maka dari itu, disusunlah analisis SWOT untuk mengetahui kelemahan dan kekuatan perusahaan. Analisis SWOT tersebut kemudian digunakan sebagai dasar dalam menyusun perumusan strategi pengelolaan *container* yang lebih

efektif dan adaptif terhadap hambatan proses ekspor. Perumusan strategi dilakukan untuk menghasilkan rekomendasi strategi yang dapat membantu perusahaan meningkatkan efektivitas distribusi *container*, memperkuat koordinasi logistik, meningkatkan efisiensi operasional, serta meminimalkan hambatan yang terjadi dalam proses ekspor. Menurut teori manajemen strategi logistik, strategi pengelolaan *container* diperlukan untuk meningkatkan efisiensi rantai pasok, mempercepat arus distribusi barang, serta meningkatkan kualitas pelayanan logistik.

a. Perumusan Strategi dengan Menggunakan Analisis SWOT

Pada bagian ini akan dijelaskan mengenai hasil perumusan strategi berdasarkan analisis SWOT yang terdiri dari strategi SO (*Strength–Opportunities*), WO (*Weakness–Opportunities*), ST (*Strength–Threats*), dan WT (*Weakness–Threats*). Strategi tersebut merupakan perumusan strategi dari hasil analisis permasalahan PT Samudera Agencies Indonesia, sehingga strategi berikut dapat diterapkan perusahaan untuk mengatasi hambatan proses ekspor dan meningkatkan efektivitas pengelolaan *container*. Berikut perumusan strategi pengelolaan *container* menggunakan analisis SWOT:

Tabel 4.6 Analisis SWOT

	Kekuatan (<i>Strengths</i>)	Kelemahan (<i>Weaknesses</i>)
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Monitoring stok <i>container</i> dilakukan secara rutin setiap hari. 2. Terdapat koordinasi berkala antara cabang Semarang, Jakarta, dan Singapura 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sistem <i>tracking shipment</i> masih semi manual dan belum dapat diakses langsung oleh <i>customer</i>. 2. Integrasi data <i>container</i> antar cabang, depo, dan

<p style="text-align: center;">OT</p> <p style="text-align: center;">SW</p>	<p>terkait kebutuhan <i>equipment</i>.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Perusahaan memiliki alternatif strategi <i>repo container</i> dan <i>free use container</i> saat terjadi <i>shortage</i>. 4. Komunikasi dengan <i>customer</i> terkait jadwal kapal dan <i>shipment</i> cukup aktif. 5. Perusahaan telah melakukan <i>forecasting</i> kebutuhan <i>container</i> berdasarkan <i>booking</i> dan pergerakan <i>equipment</i>. 	<p><i>transshipment port</i> belum optimal.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Ketersediaan <i>container</i> 40HC masih sering mengalami <i>shortage</i>. 4. Ketergantungan terhadap <i>inbound cargo</i> sebagai sumber <i>equipment</i> ekspor masih tinggi. 5. Proses pencarian <i>connecting vessel</i> masih dilakukan secara manual. 6. Keterlambatan jadwal kapal dan tingginya kejadian <i>roll over</i>. 7. Koordinasi penyediaan <i>container</i> dan approval <i>booking</i> masih bergantung pada kantor pusat. 8. Tingginya dampak <i>congestion</i> TPKS terhadap kelancaran operasional. 9. Ketergantungan pada <i>transshipment port</i> menyebabkan risiko keterlambatan pengiriman.
<p style="text-align: center;">Peluang (<i>Opportunities</i>)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Perkembangan digitalisasi logistik dan teknologi <i>supply chain</i>. 2. Peningkatan aktivitas ekspor di wilayah Jawa Tengah dan kawasan industri baru seperti KITB. 	<p style="text-align: center;">Strategi SO (<i>Strength–Opportunities</i>)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mengoptimalkan <i>forecasting</i> kebutuhan <i>container</i> dengan memanfaatkan perkembangan teknologi digital logistik. 2. Memperkuat koordinasi antar cabang dan 	<p style="text-align: center;">Strategi WO (<i>Weakness–Opportunities</i>)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mengembangkan sistem <i>monitoring</i> stok dan <i>movement container</i> secara otomatis. 2. Mengembangkan sistem <i>tracking shipment</i> berbasis digital yang dapat diakses

<ol style="list-style-type: none"> 3. Peluang integrasi sistem logistik antar <i>stakeholder</i> melalui platform digital. 4. Rencana pengembangan fasilitas terminal dan area penumpukan di TPKS. 5. Potensi pengembangan <i>service</i> baru ke negara atau <i>port</i> yang dapat menyeimbangkan arus <i>equipment</i>. 6. Peluang kerja sama operasional dengan perusahaan logistik lain. 	<p><i>stakeholder</i> untuk mendukung integrasi sistem logistik.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Memanfaatkan strategi <i>repo</i> dan <i>free use container</i> untuk mendukung peningkatan permintaan ekspor dari kawasan industri baru. 4. Mengembangkan kerja sama operasional dengan perusahaan pelayaran dan penyedia <i>container</i> lain seperti NVOCC untuk memperluas ketersediaan <i>container</i>. 	<p>secara <i>real-time</i> oleh <i>customer</i>.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Meningkatkan integrasi data antara cabang, depo <i>container</i>, terminal, dan <i>transshipment port</i> melalui platform digital. 4. Mengembangkan sistem <i>forecasting container</i> berbasis data historis dan permintaan pasar. 5. Menambah jaringan <i>service</i> dan <i>port</i> tujuan yang berpotensi menghasilkan <i>inbound container</i> 40HC. 6. Mengotomatisasi proses pencarian <i>connecting vessel</i> dan <i>monitoring shipment</i>.
<p style="text-align: center;">Ancaman (<i>Threats</i>)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Congestion</i> di Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS). 2. Keterlambatan jadwal kapal dan ketidakpastian waktu sandar (<i>berthing</i>). 3. <i>Roll over container</i> pada <i>transshipment port</i>. 4. Ketidakseimbangan arus ekspor-impor yang menyebabkan <i>shortage container</i>. 5. Kenaikan <i>freight rate</i> akibat kondisi pasar global. 6. Konflik geopolitik internasional yang memengaruhi jalur pelayaran dan konektivitas kapal. 7. Keterbatasan kapasitas terminal dan <i>container yard</i>. 	<p style="text-align: center;">Strategi ST (<i>Strength–Threats</i>)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mengoptimalkan <i>monitoring</i> stok <i>container</i> untuk mengantisipasi <i>shortage</i> akibat keterlambatan kapal dan <i>congestion</i>. 2. Memanfaatkan koordinasi dengan kantor pusat dan cabang lain untuk mempercepat <i>repo container</i> saat terjadi ketidakseimbangan <i>equipment</i>. 3. Meningkatkan komunikasi dengan <i>customer</i> terkait perubahan jadwal kapal dan potensi <i>roll over</i> secara <i>real time</i>. 4. Memanfaatkan <i>forecasting</i> kebutuhan <i>container</i> untuk 	<p style="text-align: center;">Strategi WT (<i>Weakness–Threats</i>)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mengurangi ketergantungan terhadap <i>inbound cargo</i> tertentu dengan memperluas jaringan <i>service</i> dan sumber <i>equipment</i>. 2. Menyusun sistem <i>forecasting shortage container</i> minimal dua minggu sebelum kebutuhan aktual. 2. Meningkatkan digitalisasi proses operasional guna mempercepat pengambilan keputusan saat terjadi <i>congestion</i> dan keterlambatan kapal. 3. Membangun sistem peringatan dini (<i>early warning system</i>) terhadap

	mengurangi dampak ketidakpastian pasar dan <i>supply chain</i> global.	potensi <i>shortage container</i> , <i>roll over</i> , dan keterlambatan jadwal kapal. 4. Meningkatkan koordinasi operasional dengan terminal dan <i>transshipment port</i> untuk mengurangi risiko keterlambatan distribusi <i>container</i> .
--	--	--

Sumber : Data Disusun oleh Peneliti, 2026.

Berdasarkan matriks SWOT, kondisi PT Samudera *Agencies* Indonesia Kota Semarang menunjukkan bahwa perusahaan memiliki beberapa kekuatan operasional, namun masih menghadapi kelemahan internal yang cukup dominan, terutama terkait digitalisasi sistem, integrasi data, dan ketersediaan *container* 40HC. Selain itu, perusahaan juga dihadapkan pada ancaman eksternal berupa *congestion* pelabuhan, keterlambatan kapal, *roll over container*, dan ketidakpastian kondisi pelayaran global. Oleh karena itu, strategi yang paling relevan untuk dikembangkan pada tahap selanjutnya adalah strategi WO dan WT, karena kedua strategi tersebut berfokus pada perbaikan kelemahan internal sekaligus mengurangi dampak ancaman eksternal yang menjadi hambatan utama dalam pengelolaan *container* ekspor di PT Samudera *Agencies* Indonesia Kota Semarang.

b. Jenis Strategi

Setelah strategi dirumuskan menggunakan analisis SWOT, strategi tersebut kemudian dikelompokkan berdasarkan jenis strategi pengelolaan *container*, yaitu strategi operasional, strategi koordinasi, dan strategi *supply*. Berikut jenis-jenis strategi berdasarkan hasil perumusan strategi menggunakan analisis SWOT, antara lain:

Tabel 4.7 Pengelompokan Jenis Strategi Pengelolaan *Container*

No	Strategi	Jenis Strategi
1	Pengembangan sistem <i>tracking shipment real-time</i> yang dapat diakses <i>customer</i>	Operasional
2	Integrasi sistem pencarian <i>connecting vessel</i> secara digital	Operasional
3	Pengembangan sistem <i>monitoring</i> stok dan <i>movement container</i> otomatis	Operasional
4	Peningkatan koordinasi dan integrasi dengan <i>transshipment port</i> untuk mengurangi <i>roll over</i>	Koordinasi
5	Penguatan integrasi data operasional antara Semarang, Jakarta, dan Singapura	Koordinasi
6	Peningkatan komunikasi dan <i>update</i> jadwal pengiriman kepada <i>customer</i> secara <i>real-time</i>	Koordinasi
7	<i>Forecasting</i> kebutuhan <i>container</i> berbasis digital menggunakan data historis dan tren <i>booking</i>	<i>Supply</i>
8	Perencanaan repo <i>container</i> minimal dua minggu sebelum <i>shortage</i>	<i>Supply</i>
9	Perluasan kerja sama <i>free use container</i> dengan NVOCC dan shipping line lain	<i>Supply</i>
10	Diversifikasi <i>service</i> dan <i>port</i> tujuan untuk meningkatkan keseimbangan <i>equipment container</i>	<i>Supply</i>

Sumber : Data Disusun oleh Peneliti, 2026.

Pengelompokan strategi ini bertujuan untuk mengetahui fokus utama dari masing-masing rekomendasi strategi dalam mendukung peningkatan efektivitas pengelolaan *container*. Strategi operasional lebih berfokus pada peningkatan efektivitas proses operasional logistik, strategi koordinasi berfokus pada integrasi dan komunikasi antar *stakeholder*, sedangkan strategi *supply* berfokus pada pengelolaan ketersediaan *container* dan distribusi *supply container*.

a. Indikator Keberhasilan Strategi

Tabel 4.8 Indikator Keberhasilan Strategi

Strategi	Jenis Strategi	Indikator 1 Ketepatan Waktu Pengiriman	Indikator 2 Kelancaran Pengiriman Container	Indikator 3 Ketersediaan Container	Indikator 4 Efisiensi Operasional	Indikator 5 Pengurangan Dwelling Time	Indikator 6 Kecepatan Administrasi Logistik	Indikator 7 Transparansi Informasi Shipment	Indikator 8 Koordinasi Antar Stakeholder	Indikator 9 Produktivitas Operasional Terminal	Indikator 10 Kualitas Pelayanan Customer
<i>Tracking shipment real-time</i>	Operasional										
<i>Integrasi pencarian connecting vessel digital</i>	Operasional										

Sistem <i>monitoring</i> stok dan <i>movement</i> <i>container</i>	Operasional			✓	✓				✓		
Koordinasi <i>transhipmen</i> <i>t port</i> untuk mengurangi <i>roll over</i>	Koordinasi	✓	✓						✓		✓
Integrasi data kantor cabang Semarang-	Koordinasi			✓	✓		✓		✓		

Jakarta– Singapura											
Update jadwal pengiriman <i>real-time</i> kepada customer	Koordinasi							✓			✓
Forecasting kebutuhan <i>container</i> berbasis digital	<i>Supply</i>										

Repo <i>container</i> dua minggu sebelum <i>shortage</i>	<i>Supply</i>	✓	✓	✓							
Kerja sama <i>free use</i> <i>container</i> dengan NVOCC	<i>Supply</i>	✓	✓	✓							✓
Diversifikas i service dan port tujuan	<i>Supply</i>										

Sumber : Data Diolah oleh Peneliti, 2026.

Berdasarkan Tabel 4.8, tidak seluruh strategi yang dihasilkan dalam penelitian ini telah diterapkan oleh PT Samudera *Agencies* Indonesia Kota Semarang. Hasil wawancara menunjukkan bahwa perusahaan telah menjalankan beberapa strategi yang terbukti memberikan dampak signifikan terhadap pengelolaan *container* ekspor, sedangkan strategi lainnya masih berupa rekomendasi pengembangan yang belum diterapkan secara optimal.

Strategi yang telah diterapkan perusahaan meliputi sistem *monitoring* stok dan *movement container*, koordinasi *transshipment port* untuk mengurangi *roll over*, integrasi data kantor cabang Semarang–Jakarta–Singapura, *update* jadwal pengiriman kepada *customer*, *repo container* sebelum terjadi *shortage*, serta kerja sama *free use container* dengan *Non-Vessel Operating Common Carrier* (NVOCC). Implementasi strategi tersebut berkontribusi terhadap peningkatan ketersediaan *container*, kelancaran pengiriman, koordinasi antar *stakeholder*, serta kualitas pelayanan pelanggan.

Berdasarkan tabel tersebut, indikator ketersediaan *container* (Indikator 3) merupakan indikator yang paling banyak dipengaruhi oleh strategi yang telah diterapkan perusahaan. Temuan ini menunjukkan bahwa fokus utama perusahaan dalam pengelolaan *container* ekspor adalah menjaga ketersediaan *container* agar kebutuhan pelanggan dapat terpenuhi. Strategi seperti sistem *monitoring* stok dan *movement container*, integrasi data antar cabang, *repo container* sebelum *shortage*, dan kerja sama *free use container* dengan NVOCC terbukti membantu perusahaan mengantisipasi kekurangan *container* yang sering terjadi akibat ketidakseimbangan arus perdagangan.

Selain itu, indikator koordinasi antar *stakeholder* (Indikator 8) juga menjadi indikator yang dominan. Hal ini menunjukkan bahwa keberhasilan pengelolaan *container* ekspor tidak hanya bergantung pada ketersediaan aset fisik berupa *container*, tetapi juga pada efektivitas koordinasi antara kantor cabang, *principal* di Singapura, pelabuhan *transshipment*, serta mitra logistik lainnya. Hasil wawancara menunjukkan bahwa komunikasi yang intensif antar pihak menjadi faktor penting dalam mengatasi permasalahan *shortage container* maupun *roll over*.

Indikator ketepatan waktu pengiriman (Indikator 1) dan kelancaran pengiriman *container* (Indikator 2) juga memperoleh kontribusi dari beberapa strategi yang telah diterapkan, khususnya koordinasi *transshipment port*, *repo container* sebelum *shortage*, dan kerja sama *free use container* dengan NVOCC. Strategi tersebut membantu perusahaan meminimalkan keterlambatan pengiriman akibat keterbatasan *container* maupun kendala pada pelabuhan transit. Sementara itu, indikator kualitas pelayanan *customer* (Indikator 10) dipengaruhi oleh hampir seluruh strategi yang telah diterapkan perusahaan. Hal ini menunjukkan bahwa setiap upaya yang dilakukan perusahaan pada akhirnya diarahkan untuk menjaga kepuasan pelanggan melalui ketersediaan *container* yang memadai, kelancaran pengiriman, serta penyampaian informasi yang lebih baik kepada pelanggan.

Di sisi lain, terdapat beberapa strategi yang belum diterapkan secara optimal, yaitu *tracking shipment real-time*, integrasi pencarian *connecting vessel* secara digital, *forecasting* kebutuhan *container* berbasis digital, dan diversifikasi *service* serta *port* tujuan. Hasil wawancara menunjukkan bahwa

proses *tracking shipment* dan pencarian *connecting vessel* masih dilakukan secara manual sehingga belum mampu memberikan informasi secara cepat kepada pelanggan. Selain itu, *forecasting* kebutuhan *container* masih dilakukan berdasarkan pemantauan dan laporan operasional harian sehingga belum sepenuhnya berbasis sistem digital. Adapun diversifikasi *service* dan *port* tujuan masih dalam tahap kajian sehingga belum memberikan dampak nyata terhadap indikator keberhasilan perusahaan. Dengan demikian, hasil penelitian menunjukkan bahwa strategi yang telah diterapkan perusahaan saat ini lebih berfokus pada pengelolaan ketersediaan *container* dan penguatan koordinasi operasional. Sementara itu, strategi yang belum diterapkan berpotensi menjadi langkah pengembangan perusahaan di masa mendatang untuk meningkatkan efisiensi operasional, transparansi informasi *shipment*, dan kualitas pelayanan pelanggan secara lebih optimal.

b. Rekapitulasi Frekuensi Indikator Keberhasilan Strategi

Setelah dilakukan perumusan strategi berdasarkan hasil analisis SWOT dan pengelompokan ke dalam jenis strategi operasional, strategi koordinasi, dan strategi *supply*, langkah selanjutnya adalah mengkorelasikan setiap strategi dengan indikator keberhasilan strategi pengelolaan *container* yang telah dijelaskan pada Bab II. Analisis ini bertujuan untuk mengetahui indikator mana yang paling banyak didukung oleh strategi yang dirumuskan sehingga dapat menggambarkan fokus utama perbaikan yang diperlukan PT Samudera *Agencies* Indonesia Kota Semarang dalam mengatasi hambatan ekspor.

Berdasarkan hasil pemetaan strategi terhadap indikator keberhasilan, diperoleh rekapitulasi frekuensi dukungan strategi sebagaimana ditunjukkan pada Tabel berikut.

Tabel 4.9 Rekapitul Frekuensi Indikator Keberhasilan Strategi

Indikator	Jumlah Strategi yang Mendukung
Ketepatan Waktu Pengiriman	3
Kelancaran Pengiriman <i>Container</i>	3
Ketersediaan <i>Container</i>	4
Efisiensi Operasional	2
Pengurangan <i>Dwelling Time</i>	0
Kecepatan Administrasi Logistik	1
Transparansi Informasi <i>Shipment</i>	1
Koordinasi Antar <i>Stakeholder</i>	3
Produktivitas Operasional Terminal	0
Kualitas Pelayanan <i>Customer</i>	3

Sumber : Data Diolah oleh Peneliti, 2026.

Berdasarkan rekapitulasi indikator keberhasilan strategi pada Tabel 4.9, terlihat bahwa setiap indikator memperoleh dukungan yang berbeda dari strategi yang telah diterapkan oleh PT Samudera Agencies Indonesia Kota Semarang. Indikator yang memperoleh dukungan terbesar adalah Ketersediaan *Container* (4 strategi). Hal ini menunjukkan bahwa fokus utama perusahaan dalam pengelolaan

container ekspor adalah memastikan ketersediaan *container* untuk memenuhi kebutuhan pelanggan. Temuan ini sejalan dengan hasil wawancara yang menunjukkan bahwa permasalahan *shortage container* menjadi tantangan utama perusahaan, terutama pada periode permintaan ekspor yang tinggi. Oleh karena itu, berbagai strategi seperti sistem *monitoring* stok dan *movement container*, integrasi data antar cabang, *repo container* sebelum *shortage*, serta kerja sama *free use container* dengan NVOCC difokuskan untuk menjaga ketersediaan *container*.

Selanjutnya, indikator Ketepatan Waktu Pengiriman, Kelancaran Pengiriman *Container*, Koordinasi Antar *Stakeholder*, dan Kualitas Pelayanan *Customer* masing-masing didukung oleh tiga strategi. Hasil tersebut menunjukkan bahwa perusahaan tidak hanya berupaya memastikan ketersediaan *container*, tetapi juga berusaha menjaga kelancaran proses pengiriman dan kualitas pelayanan kepada pelanggan. Ketepatan waktu pengiriman dan kelancaran pengiriman *container* didukung melalui strategi koordinasi *transshipment port*, *repo container* sebelum *shortage*, serta kerja sama *free use container* dengan NVOCC. Sementara itu, koordinasi antar *stakeholder* didukung melalui sistem *monitoring container*, integrasi data antar cabang, dan koordinasi dengan berbagai pihak yang terlibat dalam rantai logistik. Kualitas pelayanan *customer* juga menjadi perhatian perusahaan karena berkaitan langsung dengan kepuasan dan loyalitas pelanggan.

Indikator Efisiensi Operasional didukung oleh dua strategi, yaitu sistem *monitoring* stok dan *movement container* serta integrasi data kantor cabang Semarang–Jakarta–Singapura. Kedua strategi tersebut membantu perusahaan memperoleh informasi operasional secara lebih cepat dan akurat sehingga mendukung pengambilan keputusan yang lebih efektif. Sementara itu, indikator Kecepatan Administrasi Logistik dan Transparansi Informasi *Shipment* masing-masing hanya didukung oleh satu strategi. Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan telah melakukan upaya pada aspek administrasi dan penyampaian informasi, namun implementasinya masih terbatas. Kondisi tersebut juga mengindikasikan adanya peluang pengembangan melalui digitalisasi proses administrasi dan sistem informasi pengiriman yang lebih terintegrasi.

Di sisi lain, indikator Pengurangan *Dwelling Time* dan Produktivitas Operasional Terminal belum memperoleh dukungan dari strategi yang telah diterapkan perusahaan. Temuan ini menunjukkan bahwa strategi yang saat ini dijalankan lebih berfokus pada pengelolaan *container* dan koordinasi operasional dibandingkan optimalisasi aktivitas terminal maupun pengurangan *dwelling time* secara langsung. Oleh karena itu, kedua indikator tersebut dapat menjadi area pengembangan bagi perusahaan melalui implementasi strategi baru seperti integrasi pencarian *connecting vessel* digital, *tracking shipment real-time*, *forecasting* kebutuhan *container* berbasis digital, serta diversifikasi *service* dan *port* tujuan.

Secara keseluruhan, hasil rekapitulasi menunjukkan bahwa prioritas utama strategi perusahaan saat ini adalah menjaga ketersediaan *container*, meningkatkan kelancaran pengiriman, memperkuat koordinasi operasional, dan mempertahankan kualitas pelayanan pelanggan. Fokus tersebut sesuai dengan permasalahan utama yang ditemukan dalam penelitian, yaitu *shortage container* dan gangguan kelancaran pengiriman ekspor.

Berdasarkan hasil rekapitulasi indikator keberhasilan strategi, dapat disimpulkan bahwa PT Samudera Agencies Indonesia Kota Semarang saat ini lebih memprioritaskan strategi yang berorientasi pada pemenuhan kebutuhan *container* dan kelancaran layanan ekspor. Hal ini tercermin dari dominannya indikator ketersediaan *container*, ketepatan waktu pengiriman, kelancaran pengiriman *container*, koordinasi antar stakeholder, dan kualitas pelayanan customer dibandingkan indikator lainnya. Dengan demikian, strategi yang diterapkan perusahaan telah selaras dengan permasalahan utama yang dihadapi dalam pengelolaan *container* ekspor.

c. Interpretasi Hasil

Berdasarkan hasil pemetaan antara strategi pengelolaan *container* dengan indikator keberhasilan strategi, dapat diketahui bahwa PT Samudera Agencies Indonesia Kota Semarang telah menerapkan beberapa strategi untuk mendukung kelancaran pengelolaan *container* ekspor. Namun demikian, hasil wawancara menunjukkan bahwa berbagai permasalahan operasional masih sering

terjadi, seperti *shortage container*, *roll over*, keterbatasan *slot connecting vessel*, keterlambatan kedatangan kapal, serta ketidakpastian jadwal pengiriman. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa strategi yang saat ini diterapkan belum sepenuhnya mampu mengatasi seluruh permasalahan yang dihadapi perusahaan sehingga masih diperlukan peningkatan efektivitas strategi yang telah berjalan serta penerapan strategi baru yang belum diimplementasikan. Berikut Interpretasi Hasil secara detailnya sebagai berikut:

1. Ketersediaan *Container* Masih Menjadi Fokus Utama Perusahaan

Indikator ketersediaan *container* memperoleh dukungan dari jumlah strategi terbanyak dibandingkan indikator lainnya. Hasil ini menunjukkan bahwa permasalahan ketersediaan *container* masih menjadi perhatian utama perusahaan dalam mendukung kegiatan ekspor. Meskipun perusahaan telah melakukan *monitoring* stok *container*, integrasi data antar cabang, *repo container* dari wilayah lain, dan kerja sama *free use container* dengan NVOCC, hasil wawancara menunjukkan bahwa kondisi *shortage container* masih terjadi pada periode tertentu, terutama untuk *container* ukuran 40 HC.

Hal ini menunjukkan bahwa strategi yang telah diterapkan mampu membantu mengurangi dampak kekurangan *container*, tetapi belum sepenuhnya menghilangkan permasalahan tersebut. Oleh karena itu, strategi yang telah berjalan perlu terus

ditingkatkan dan didukung oleh strategi tambahan seperti *forecasting* kebutuhan *container* berbasis digital dan diversifikasi *service* maupun *port* tujuan untuk menciptakan perputaran *container* yang lebih seimbang.

Temuan ini sesuai dengan Abdelshafie et al. (2022) yang menjelaskan bahwa keseimbangan *supply-demand container* dan efektivitas reposisi *empty container* merupakan faktor utama dalam menjaga kelancaran distribusi logistik internasional.

2. Kelancaran dan Ketepatan Waktu Pengiriman Masih Menghadapi Berbagai Tantangan

Indikator ketepatan waktu pengiriman dan kelancaran pengiriman *container* memperoleh dukungan dari beberapa strategi yang telah diterapkan perusahaan. Meskipun demikian, hasil wawancara menunjukkan bahwa keterlambatan pengiriman masih menjadi salah satu keluhan utama pelanggan. Permasalahan tersebut dipengaruhi oleh berbagai faktor eksternal maupun internal, seperti *congestion* di terminal, keterbatasan *connecting vessel*, *roll over* di pelabuhan *transshipment*, serta perubahan jadwal kapal yang sulit diprediksi.

Strategi koordinasi *transshipment port*, *repo container* sebelum *shortage*, dan kerja sama *free use container* telah membantu mengurangi dampak permasalahan tersebut, namun

belum mampu menghilangkannya secara menyeluruh. Kondisi ini menunjukkan bahwa perusahaan masih memerlukan strategi tambahan, seperti integrasi pencarian *connecting vessel* secara digital dan sistem *tracking shipment real-time* untuk meningkatkan kemampuan perusahaan dalam mengantisipasi gangguan pengiriman.

Temuan ini sejalan dengan Collins et al. (2023) yang menyatakan bahwa efektivitas sistem penjadwalan dan pengelolaan distribusi *container* merupakan faktor utama dalam meningkatkan *on-time delivery* serta menjaga kelancaran rantai pasok internasional.

3. Koordinasi Antar *Stakeholder* Menjadi Faktor Penting dalam Pengelolaan *Container*

Indikator koordinasi antar *stakeholder* memperoleh dukungan dari beberapa strategi yang telah diterapkan perusahaan. Hal ini menunjukkan bahwa keberhasilan pengelolaan *container* tidak hanya ditentukan oleh ketersediaan *container*, tetapi juga dipengaruhi oleh efektivitas koordinasi antara kantor cabang, *principal* di Singapura, depo *container*, terminal pelabuhan, serta mitra logistik lainnya. Meskipun koordinasi telah dilakukan secara rutin, hasil wawancara menunjukkan bahwa masih terdapat keterlambatan pertukaran informasi terkait ketersediaan *container*, jadwal kapal, maupun kondisi pelabuhan *transshipment*. Oleh karena itu, perusahaan

masih memerlukan penguatan integrasi data dan sistem informasi yang mampu mempercepat arus komunikasi antar *stakeholder*.

Temuan ini mendukung teori Song et al. (2022) yang menyatakan bahwa integrasi informasi dan koordinasi antar *stakeholder* merupakan faktor kunci dalam meningkatkan efisiensi logistik dan *resilience supply chain*.

4. Digitalisasi Masih Menjadi Area Pengembangan yang Potensial

Hasil penelitian menunjukkan bahwa indikator transparansi informasi shipment dan kecepatan administrasi logistik masih memperoleh dukungan yang relatif rendah. Kondisi ini sejalan dengan temuan wawancara yang menunjukkan bahwa beberapa proses operasional masih dilakukan secara manual atau semi-manual. Proses pencarian *connecting vessel*, *tracking shipment*, *monitoring movement container*, serta penyampaian informasi kepada pelanggan masih memerlukan intervensi staf operasional.

Akibatnya, proses pengambilan keputusan dan penyampaian informasi belum dapat dilakukan secara optimal. Temuan ini menunjukkan bahwa digitalisasi merupakan salah satu area pengembangan yang paling potensial bagi perusahaan. Implementasi sistem *tracking shipment real-time*, *dashboard monitoring container*, integrasi data lintas cabang, serta sistem *early warning* operasional dapat menjadi solusi untuk

meningkatkan efisiensi dan transparansi informasi di masa mendatang. Temuan ini sejalan dengan Teece (2022) yang menjelaskan bahwa transformasi digital dalam logistik mampu meningkatkan transparansi informasi, kecepatan pengambilan keputusan, dan efisiensi operasional secara keseluruhan.

5. Kualitas Pelayanan *Customer* Menjadi Tujuan Akhir Seluruh Strategi

Seluruh strategi yang telah diterapkan maupun strategi yang direkomendasikan dalam penelitian ini pada akhirnya bermuara pada peningkatan kualitas pelayanan kepada pelanggan. Hasil wawancara menunjukkan bahwa keluhan pelanggan masih didominasi oleh keterlambatan pengiriman, keterbatasan *container*, ketidakpastian jadwal kapal, serta keterbatasan akses informasi mengenai status pengiriman.

Oleh karena itu, keberhasilan pengelolaan *container* tidak hanya diukur dari kemampuan perusahaan dalam menyediakan *container*, tetapi juga dari kemampuan perusahaan dalam memberikan layanan yang cepat, responsif, dan transparan kepada pelanggan. Semakin efektif strategi yang diterapkan, maka semakin tinggi pula tingkat kepuasan pelanggan yang dapat dicapai.

Menurut Christopher (2025), kepuasan pelanggan dalam industri logistik sangat dipengaruhi oleh kemampuan perusahaan dalam menyediakan layanan yang tepat waktu,

responsif, transparan, dan mampu memenuhi kebutuhan pelanggan secara konsisten. Oleh karena itu, keberhasilan implementasi strategi pengelolaan *container* tidak hanya diukur dari aspek operasional, tetapi juga dari peningkatan kualitas pelayanan dan loyalitas pelanggan yang dihasilkan.

6. Strategi yang Belum Diterapkan Menjadi Peluang Perbaikan di Masa Mendatang

Selain strategi yang telah berjalan, penelitian ini juga menghasilkan beberapa strategi yang belum diterapkan secara optimal, seperti *tracking shipment real-time*, integrasi pencarian *connecting vessel* digital, *forecasting* kebutuhan *container* berbasis digital, serta diversifikasi *service* dan *port* tujuan.

Keempat strategi yang belum diterapkan perusahaan tersebut muncul sebagai respons terhadap berbagai permasalahan yang masih terjadi di perusahaan. Oleh karena itu, strategi tersebut dapat dijadikan sebagai prioritas pengembangan jangka menengah dan jangka panjang untuk meningkatkan efektivitas pengelolaan *container* ekspor.

Temuan ini sejalan dengan Abdelshafie et al. (2022) yang menyatakan bahwa keseimbangan distribusi *container* sangat dipengaruhi oleh pola perdagangan antarwilayah. Semakin seimbang arus ekspor dan impor pada suatu jaringan pelayaran, maka semakin rendah kebutuhan reposisi *empty*

container dan semakin tinggi efisiensi pengelolaan *container* yang dapat dicapai perusahaan.

Dengan demikian, hasil penelitian menunjukkan bahwa perusahaan telah memiliki fondasi strategi yang cukup baik dalam mengelola *container* ekspor. Namun, mengingat masih adanya berbagai hambatan operasional yang ditemukan selama penelitian, diperlukan peningkatan terhadap strategi yang telah berjalan serta implementasi strategi baru yang lebih adaptif agar pengelolaan *container* ekspor dapat dilakukan secara lebih efektif, efisien, dan berkelanjutan.

Berdasarkan hasil analisis SWOT, klasifikasi jenis strategi, serta korelasi terhadap indikator keberhasilan strategi pengelolaan *container*, dapat disimpulkan bahwa hambatan utama yang dihadapi PT Samudera Agencies Indonesia Kota Semarang tidak hanya berasal dari faktor internal perusahaan, tetapi juga dipengaruhi oleh kondisi eksternal seperti *congestion* pelabuhan, ketidakseimbangan arus *container*, keterbatasan *service network*, keterlambatan kapal, serta dinamika perdagangan internasional. Oleh karena itu, strategi yang dirumuskan dalam penelitian ini tidak hanya berorientasi pada penyelesaian permasalahan operasional jangka pendek, tetapi juga diarahkan untuk meningkatkan ketahanan rantai pasok (*supply chain resilience*) dan keberlanjutan pengelolaan *container* dalam jangka panjang.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa perusahaan telah menerapkan beberapa strategi yang berkontribusi terhadap pengelolaan *container*

ekspor, seperti sistem *monitoring* stok dan *movement container*, koordinasi *transshipment port* untuk mengurangi *roll over*, integrasi data antar cabang, *update* informasi pengiriman kepada pelanggan, *repo container* sebelum *shortage*, serta kerja sama *free use container* dengan perusahaan NVOCC. Strategi-strategi tersebut terbukti mendukung peningkatan ketersediaan *container*, kelancaran pengiriman, koordinasi antar *stakeholder*, serta kualitas pelayanan pelanggan.

Meskipun demikian, hasil wawancara menunjukkan bahwa berbagai permasalahan operasional masih sering terjadi, seperti *shortage container*, keterlambatan pengiriman akibat *roll over*, keterbatasan *slot connecting vessel*, perubahan jadwal kapal, serta ketidakseimbangan pergerakan *container* pada beberapa rute pelayaran. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa strategi yang telah diterapkan saat ini belum sepenuhnya mampu mengatasi seluruh permasalahan yang dihadapi perusahaan, sehingga diperlukan peningkatan efektivitas strategi yang sudah berjalan sekaligus penerapan strategi tambahan yang belum diimplementasikan.

Dari aspek ketersediaan *container*, penelitian menunjukkan bahwa indikator ini menjadi fokus utama perusahaan karena memperoleh dukungan dari jumlah strategi terbanyak. Perusahaan telah melakukan *monitoring* stok *container* secara rutin, integrasi data antar cabang, reposisi *container* dari wilayah lain, serta kerja sama *free use container* untuk mengatasi kekurangan *equipment*. Namun demikian, kondisi *shortage container*, khususnya untuk *container* 40 HC, masih ditemukan

pada periode tertentu sehingga diperlukan penguatan strategi yang sudah berjalan. Selain itu, strategi *forecasting* kebutuhan *container* berbasis digital dapat menjadi alternatif pengembangan untuk meningkatkan kemampuan perusahaan dalam mengantisipasi fluktuasi permintaan ekspor. Temuan ini sejalan dengan Abdelshafie et al. (2022) yang menyatakan bahwa reposisi *container* dan pengelolaan *supply container* yang tepat merupakan faktor penting dalam mengurangi risiko ketidakseimbangan distribusi *container*.

Dari aspek operasional, penelitian menunjukkan bahwa ketepatan waktu pengiriman dan kelancaran pengiriman masih menjadi tantangan utama perusahaan. Meskipun koordinasi dengan *transshipment port*, *repo container*, dan kerja sama *free use container* telah membantu mengurangi dampak keterlambatan, hasil wawancara menunjukkan bahwa gangguan seperti *congestion* pelabuhan, *roll over*, dan keterbatasan *connecting vessel* masih berpengaruh terhadap kinerja pengiriman ekspor. Oleh karena itu, diperlukan penguatan koordinasi operasional yang telah berjalan serta pengembangan strategi baru seperti integrasi pencarian *connecting vessel* secara digital untuk meningkatkan respons perusahaan terhadap perubahan jadwal dan kondisi operasional pelayaran.

Dari aspek koordinasi, penelitian menunjukkan bahwa efektivitas pengelolaan *container* sangat dipengaruhi oleh kemampuan perusahaan dalam membangun kolaborasi dengan berbagai *stakeholder*, baik internal maupun eksternal. Strategi berupa integrasi data kantor cabang, *monitoring* operasional *container*, serta koordinasi dengan *transshipment*

port telah memberikan kontribusi positif terhadap kelancaran pertukaran informasi dan pengambilan keputusan operasional. Namun demikian, masih diperlukan peningkatan integrasi informasi agar koordinasi antar *stakeholder* dapat berlangsung lebih cepat dan akurat. Temuan ini sesuai dengan pendapat Song et al. (2022) yang menyatakan bahwa integrasi informasi dan koordinasi antar *stakeholder* merupakan faktor utama dalam meningkatkan efektivitas pengelolaan *container* dan mengurangi risiko gangguan distribusi.

Dari sisi teknologi, hasil penelitian menunjukkan bahwa digitalisasi masih menjadi area yang perlu mendapatkan perhatian lebih lanjut. Walaupun perusahaan telah menggunakan sistem digital dalam beberapa aktivitas operasional, proses *tracking shipment*, pencarian *connecting vessel*, dan *forecasting* kebutuhan *container* masih belum sepenuhnya terintegrasi secara digital. Oleh karena itu, strategi pengembangan *tracking shipment real-time*, integrasi platform digital, *dashboard monitoring container*, dan *forecasting* berbasis data menjadi rekomendasi yang berpotensi meningkatkan visibilitas operasional, kecepatan pengambilan keputusan, serta kualitas pelayanan pelanggan. Temuan ini mendukung teori Teece (2022) yang menjelaskan bahwa digitalisasi logistik mampu meningkatkan efisiensi operasional, transparansi informasi, dan *responsivitas* organisasi dalam menghadapi perubahan lingkungan bisnis.

Selain strategi yang berfokus pada pengelolaan *container* dan operasional ekspor, penelitian ini juga mengidentifikasi pentingnya

pengembangan jaringan layanan (*service network expansion*) sebagai strategi jangka panjang. Hasil wawancara menunjukkan bahwa salah satu penyebab utama *shortage container* adalah ketidakseimbangan arus perdagangan pada rute yang saat ini didominasi tujuan India dan Bangladesh, sementara arus impor kembali ke Indonesia relatif rendah. Akibatnya, banyak *container* tertahan di pelabuhan tujuan sehingga perusahaan harus melakukan reposisi *container* atau memanfaatkan *free use container* untuk memenuhi kebutuhan ekspor berikutnya.

Oleh karena itu, diversifikasi *service* dan pengembangan akses ke *port* tujuan yang memiliki potensi menghasilkan arus perdagangan yang lebih seimbang, seperti China dan Jepang, dapat menjadi alternatif solusi jangka panjang. Strategi ini diharapkan mampu meningkatkan perputaran *container*, mengurangi ketergantungan terhadap reposisi *container*, serta memperkuat ketahanan rantai pasok perusahaan. Temuan ini sejalan dengan Abdelshafie et al. (2022) yang menyatakan bahwa keseimbangan arus perdagangan berpengaruh signifikan terhadap efisiensi distribusi dan perputaran *container* dalam jaringan pelayaran internasional.

Secara keseluruhan, hasil penelitian menunjukkan bahwa perusahaan telah memiliki fondasi strategi yang cukup baik dalam mengelola *container* ekspor melalui kombinasi strategi *supply*, strategi operasional, dan strategi koordinasi. Namun demikian, masih terdapat berbagai permasalahan yang menunjukkan perlunya peningkatan efektivitas strategi yang telah berjalan serta implementasi strategi baru

yang berorientasi pada digitalisasi dan pengembangan jaringan layanan. Dengan demikian, kombinasi antara penguatan strategi *eksisting* dan penerapan strategi rekomendasi diharapkan mampu meningkatkan ketersediaan *container*, memperbaiki ketepatan waktu pengiriman, memperkuat koordinasi logistik, meningkatkan kualitas pelayanan pelanggan, serta mendukung ketahanan rantai pasok PT Samudera Agencies Indonesia Kota Semarang secara berkelanjutan di masa mendatang.

4.3 Output Penelitian

Berdasarkan hasil penelitian, diketahui bahwa PT Samudera Agencies Indonesia Kota Semarang telah memiliki fondasi strategi yang cukup baik dalam mengelola *container* ekspor melalui kombinasi strategi *supply*, strategi operasional, dan strategi koordinasi. Perusahaan telah menerapkan beberapa strategi seperti *monitoring* stok dan *movement container*, koordinasi dengan *transshipment port* untuk mengurangi *roll over*, *repo container*, serta kerja sama *free use container* dengan perusahaan NVOCC. Strategi-strategi tersebut cukup mampu mendukung peningkatan ketersediaan *container*, kelancaran pengiriman, koordinasi antar *stakeholder*, serta kualitas pelayanan pelanggan meskipun belum optimal.

Namun demikian, hasil penelitian juga menunjukkan bahwa berbagai hambatan operasional masih sering terjadi, seperti *shortage container*, keterlambatan pengiriman akibat *roll over*, keterbatasan *slot connecting vessel*, perubahan jadwal kapal, *congestion* pelabuhan, serta ketidakseimbangan arus

container pada beberapa rute pelayaran. Selain itu, dari sisi teknologi, proses *tracking shipment*, pencarian *connecting vessel*, dan *forecasting* kebutuhan *container* masih belum sepenuhnya terintegrasi secara digital. Kondisi ini menunjukkan bahwa strategi yang telah diterapkan saat ini belum sepenuhnya mampu mengatasi seluruh permasalahan yang dihadapi perusahaan, sehingga diperlukan penguatan strategi yang telah berjalan sekaligus penerapan strategi tambahan yang lebih adaptif dan berbasis data.

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, diperoleh *output* berupa Rancangan *Dashboard Market Intelligence* Ekspor untuk Mendukung *Forecasting* dan Perencanaan Kebutuhan Kontainer PT Samudera Agencies Indonesia Cabang Semarang berbasis *website*. *Dashboard* ini dirancang sebagai sistem pendukung keputusan yang mengintegrasikan data historis ekspor ke dalam bentuk visualisasi, analisis tren, prediksi kebutuhan kontainer, sistem peringatan dini (*early warning*), serta rekomendasi reposisi kontainer. *Output* ini dikembangkan untuk membantu perusahaan dalam meningkatkan visibilitas terhadap pola pergerakan ekspor serta mendukung pengambilan keputusan yang lebih cepat, terukur, dan berbasis data.

Rancangan dashboard terdiri atas delapan menu utama, yaitu *Executive Dashboard*, *Dashboard Volume Ekspor*, *Dashboard Komoditas*, *Dashboard Negara Tujuan*, *Dashboard Customer*, *Dashboard Forecast Kebutuhan Container*, *Dashboard Early Warning Shortage*, serta *Dashboard Rekomendasi Reposisi Container*. Masing-masing menu memiliki fungsi analitis yang saling terintegrasi untuk mengubah data operasional menjadi informasi strategis. *Output* yang dihasilkan dalam penelitian ini disusun untuk membantu

menangani permasalahan ketidakseimbangan arus ekspor–impor, kekurangan kontainer 40 HC, kekurangan kontainer 20 FT saat *peak season*, *congestion* pelabuhan, *delay* kapal, serta *roll over container*. *Dashboard* tersebut juga berperan sebagai alat mitigasi dan pengambilan keputusan preventif sehingga dampak operasional dapat dikurangi. Berikut kegunaan dari Output tersebut antara lain:

1. Mengatasi Ketidakseimbangan Arus Ekspor–Impor (*Trade Imbalance*)

Salah satu permasalahan utama yang terjadi pada distribusi peti kemas adalah ketidakseimbangan antara volume ekspor dan impor yang menyebabkan penumpukan atau kekurangan kontainer pada lokasi tertentu. Ketika volume ekspor lebih tinggi dibandingkan ketersediaan kontainer yang kembali dari impor, perusahaan berpotensi mengalami kekurangan stok kontainer. *Output dashboard* ini membantu mengatasi kondisi tersebut melalui integrasi beberapa fitur, terutama pada *Dashboard Executive Summary*, *Dashboard Volume Ekspor*, dan *Dashboard Forecast Kebutuhan Container*. *Dashboard* tersebut mampu menampilkan pola volume ekspor berdasarkan periode, top *customer*, komoditas utama, serta negara tujuan sehingga perusahaan dapat mengidentifikasi kecenderungan peningkatan permintaan kontainer di masa mendatang.

Melalui fitur prediksi kebutuhan kontainer, perusahaan dapat memperkirakan jumlah kontainer yang diperlukan sebelum terjadi ketidakseimbangan. Informasi ini kemudian diperkuat oleh *Dashboard Rekomendasi Reposisi Container* yang memberikan rekomendasi pemindahan kontainer dari lokasi dengan utilisasi rendah menuju lokasi

dengan permintaan tinggi. Dengan demikian, keputusan reposisi tidak lagi dilakukan secara reaktif setelah kekurangan terjadi, tetapi dilakukan secara proaktif berdasarkan hasil *forecasting*.

2. Mengatasi Kekurangan Kontainer 40 HC

Kontainer 40 HC (*High Cube*) umumnya digunakan untuk komoditas dengan volume besar dan sering mengalami keterbatasan ketika permintaan meningkat. *Dashboard* ini membantu mengatasi permasalahan tersebut melalui kombinasi analisis historis dan prediksi pada *Dashboard Komoditas*, *Dashboard Customer*, *Dashboard Forecast* Kebutuhan *Container*, dan *Dashboard Early Warning Shortage*.

Dashboard tersebut dapat menunjukkan komoditas apa yang paling sering menggunakan 40 HC, *customer* dengan permintaan tertinggi, pola penggunaan per periode, serta estimasi kebutuhan beberapa periode ke depan. Fitur proporsi penggunaan 20 FT dan 40 HC memungkinkan perusahaan mengetahui komposisi ideal kebutuhan kontainer berdasarkan tren aktual. Ketika sistem mendeteksi prediksi kebutuhan 40 HC melebihi stok tersedia, maka indikator *early warning shortage* akan menghasilkan *alert* sehingga perusahaan dapat melakukan perencanaan stok kontainer lebih awal, koordinasi dengan kantor pusat terkait stok *container*, dan dapat merencanakan reposisi dari cabang lain apabila stok yang ada *shortage*, serta penyesuaian alokasi *customer* dari jumlah stok kontainer yang tersedia. Karena keputusan dilakukan sebelum kekurangan terjadi, risiko kehilangan *shippert* akibat *unavailable container* dapat dikurangi.

3. Mengatasi Kekurangan Kontainer 20 FT Saat *Peak Season*

Peak season menyebabkan lonjakan permintaan kontainer dalam waktu singkat sehingga sering terjadi *shortage* terutama pada kontainer 20 FT. *Output dashboard* mampu membantu melalui tren ekspor bulanan dan mingguan, *forecast* volume ekspor, simulasi kebutuhan kontainer, serta *alert* potensi *shortage*. Analisis tren memungkinkan perusahaan mengidentifikasi periode dengan pola kenaikan berulang (*seasonality*). Ketika sistem memprediksi adanya peningkatan volume ekspor mendekati *peak season*, maka kebutuhan kontainer 20 FT dapat dihitung lebih awal. Selanjutnya, menu *Dashboard* Rekomendasi Reposisi *Container* akan memberikan simulasi jumlah kontainer yang perlu disiapkan berdasarkan proyeksi volume. Dengan pendekatan ini, perusahaan tidak hanya merespons lonjakan permintaan, tetapi dapat melakukan *capacity planning* sebelum puncak permintaan terjadi.

4. Mengurangi Dampak *Congestion* Pelabuhan

Congestion pelabuhan menyebabkan antrean kapal, keterlambatan bongkar muat, dan meningkatnya *dwelling time* sehingga memengaruhi ketersediaan kontainer. Walaupun dashboard tidak dapat mengendalikan kondisi operasional pelabuhan secara langsung, *output* penelitian ini mampu membantu mengurangi dampak *congestion* melalui kemampuan *monitoring* dan perencanaan. *Dashboard* memungkinkan perusahaan: memantau negara tujuan dan volume ekspor dominan, mengidentifikasi peningkatan *shipment* sebelum terjadi penumpukan, mengatur prioritas alokasi kontainer, serta melakukan penjadwalan kebutuhan lebih awal.

Melalui informasi tersebut, perusahaan dapat melakukan distribusi kontainer secara lebih merata dan mengurangi risiko *bottleneck* operasional.

Berdasarkan uraian tersebut, dapat disimpulkan bahwa Rancangan *Dashboard Market Intelligence* Ekspor berfungsi sebagai sistem pendukung keputusan berbasis data yang meningkatkan kemampuan perusahaan dalam melakukan *forecasting*, *monitoring*, antisipasi, dan perencanaan kebutuhan kontainer secara proaktif. Melalui integrasi visualisasi data historis, prediksi kebutuhan, sistem peringatan dini, dan rekomendasi reposisi, *dashboard* ini mampu membantu PT Samudera *Agencies* Indonesia Cabang Semarang dalam mengurangi risiko ketidakseimbangan arus kontainer dan meningkatkan efektivitas pengelolaan kapasitas kontainer ekspor. Berikut merupakan tampilan awal dan menu yang ada pada *Dashboard Market Intelligence* Ekspor:

PT SAMUDERA AGENCIES INDONESIA Semarang Branch
Sistem Pengolahan Data Ekspor & Simulasi Kebutuhan Peti Kemas

STOK AKTIF DEPO SEMARANG:
● 20ft: 120 Box ● 40HC: 150 Box [Update Stok](#)

DATA ENGINE (TEMPAT INPUT)

1. INPUT DATA UTAMA 20 Baris

DASHBOARD HASIL OLAHAN DATA

- 2 - Executive Summary >
- 3 - Volume Ekspor Bulanan >
- 4 - Komoditas Terbanyak >
- 5 - Negara Tujuan Utama >
- 6 - Portfolio Customer >
- 7 - Forecast Kebutuhan >
- 8 - Early Warning Shortage >
- 9 - Rekomendasi Reposisi >

Input & Kelola Data Log Ekspor

Isi data shipment peti kemas di bawah ini. Anda bisa menginput data satu-persatu atau langsung menyalin massal kolom dari file Excel Anda.

[Export CSV](#) [Load Template Default](#) [Kosongkan Sheet](#)

[Input Satu-per-Satu \(Formulir\)](#) [Copy-Paste Massal dari Excel](#) [Butuh Bantuan Format?](#)

TANGGAL PENGAPALAN * dd/mm/yyyy

CUSTOMER / EKSPORTIR * Contoh: PT Sritex, PT Indofood

JENIS KOMODITAS EKSPOR * Contoh: Textiles, Furniture, Yarn

NEGARA TUJUAN PENGIRIMAN * Contoh: USA, Japan, Germany

JUMLAH KONTAINER 20FT (BOX) 0

JUMLAH KONTAINER 40HC (BOX) 0

[+ Tambahkan ke Tabel](#)

Visualisasi Lembar Sheet Ekspor Aktif

Total data yang terhitung di sistem saat ini. [20 Baris Log Ekspor](#)

Tanggal	Customer	Komoditas	Negara Tujuan	20ft (Box)	40HC (Box)	Total TEUs	Aksi
---------	----------	-----------	---------------	------------	------------	------------	------

Gambar 4.3 Ouput Penelitian Berupa *Website*

Sumber : Data Diolah oleh Peneliti, 2026.

Cara Kerja *Website Dashboard Market Intelligence Ekspor*

Sistem pengolahan data ekspor dan simulasi kebutuhan peti kemas pada PT Samudera *Agencies* Indonesia Cabang Semarang dirancang untuk membantu perusahaan dalam mengelola data operasional ekspor secara lebih terstruktur, cepat, dan akurat. Sistem ini bekerja melalui beberapa tahapan utama yang saling terintegrasi, mulai dari proses input data hingga menghasilkan rekomendasi operasional.

1. Tahap Input Data

Proses dimulai dari tahap input data utama, yaitu tahap dimana pengguna (admin/staff operasional) memasukkan data ekspor ke dalam sistem. Pada tahap ini sistem menyediakan tiga metode input agar lebih fleksibel sesuai kebutuhan operasional, yaitu: input manual satu per satu melalui formulir, copy-paste data massal dari file Excel, atau upload file Excel (.xlsx/.xls) secara langsung. Data yang dimasukkan mencakup beberapa komponen penting seperti:

- 1) Tanggal pengapalan
- 2) Nama *customer* atau eksportir
- 3) Jenis komoditas ekspor
- 4) Negara tujuan pengiriman
- 5) Jumlah kontainer 20ft
- 6) Jumlah kontainer 40HC.

Tahap input ini menjadi fondasi utama karena kualitas output sistem sangat bergantung pada kelengkapan dan akurasi data yang dimasukkan.

2. Tahap Proses Pengolahan Data

Setelah data berhasil diinput, sistem akan memulai proses pengolahan data secara otomatis. Pada tahap ini terdapat beberapa mekanisme utama:

a. Validasi Data

Sistem memeriksa apakah data yang diinput sudah lengkap dan sesuai format yang ditentukan. Misalnya: format tanggal harus valid, jumlah kontainer harus berupa angka dan kolom wajib tidak boleh kosong. Tujuannya adalah untuk meminimalkan kesalahan data.

b. Pengelompokan Data

Data akan dikelompokkan berdasarkan kategori tertentu seperti *customer*, jenis komoditas, negara tujuan, dan bulan pengiriman. Pengelompokan ini bertujuan mempermudah proses analisis.

c. Perhitungan Volume Kontainer

Sistem menghitung total penggunaan peti kemas berdasarkan satuan TEUs (*Twenty-foot Equivalent Unit*). Perhitungan: 1 kontainer 20ft = 1 TEUs, 1 kontainer 40HC = 2 TEUs. Perhitungan ini menjadi dasar *forecasting* kebutuhan kontainer.

d. Penyusunan Informasi Operasional

Data yang sudah diproses akan disusun menjadi informasi yang lebih mudah dipahami dalam bentuk *dashboard*, grafik, dan tabel.

3. Tahap Penyimpanan Database Setelah melalui proses validasi dan pengolahan, data akan tersimpan dalam *database* sistem sebagai arsip operasional. Fungsi penyimpanan ini antara lain menjaga keamanan data, menyediakan histori pengiriman, memudahkan *tracking* aktivitas ekspor

dan menjadi referensi *forecasting*. *Database* ini bersifat dinamis, artinya data dapat diperbarui, dihapus, atau ditambahkan sesuai kebutuhan.

4. Tahap *Generate Output*

Setelah data tersimpan, sistem akan menghasilkan berbagai output analisis dalam bentuk dashboard yang membantu pengambilan keputusan.

a. *Executive Dashboard Summary*

Menampilkan ringkasan utama seperti total volume ekspor, top customer, top komoditas, top negara tujuan dan jumlah shipment. Fungsinya yaitu untuk memberikan gambaran cepat kondisi ekspor perusahaan.

c. Volume Ekspor Bulanan

Sistem menyajikan grafik historis volume ekspor per bulan yang berfungsi untuk melihat tren kenaikan/penurunan pengiriman, dan mengidentifikasi musim ramai ekspor.

d. Komoditas Terbanyak

Menampilkan komoditas yang paling sering dikirim. Fungsinya untuk mengetahui dominasi jenis barang dan menentukan fokus pelayanan logistik

e. Negara Tujuan Utama

Menampilkan negara dengan volume ekspor terbesar. Fungsinya untuk mengidentifikasi pasar utama dan membantu strategi distribusi global.

f. *Data Top Customer*

Menampilkan *customer* aktif beserta volume pengirimannya.

Fungsinya untuk menentukan *customer* prioritas dan menilai kontribusi tiap *customer*.

5. Tahap *Forecast* Kebutuhan Peti Kemas

Salah satu fitur utama sistem adalah *forecasting* kebutuhan peti kemas berdasarkan data historis. Proses *forecasting* dilakukan dengan cara

- a. Menghitung rata-rata penggunaan kontainer.
- b. Membandingkan tren bulanan.
- c. Memproyeksikan kebutuhan periode berikutnya.

Fungsinya untuk menghindari kekurangan stok dan membantu perencanaan kapasitas depo.

6. Tahap *Early Warning Shortage*

Setelah *forecasting* dilakukan, sistem membandingkan hasil prediksi dengan stok kontainer aktif. Contoh:

Stok tersedia = 150 box

Forecast kebutuhan = 180 box

Maka sistem akan mendeteksi *shortage* sebesar: $180 - 150 = 30$ box

Sistem akan memberikan notifikasi sebagai peringatan dini. Hal ini berfungsi untuk mengurangi risiko keterlambatan pengiriman dan menjaga kontinuitas operasional.

7. Tahap Rekomendasi Reposisi

Jika *shortage* terdeteksi, sistem akan memberikan rekomendasi reposisi. Contohnya yaitu mengambil kontainer dari depo lain,

memindahkan stok dari area dengan permintaan rendah dan menyesuaikan jadwal distribusi. Tujuannya untuk menjaga keseimbangan stok dan memastikan pengiriman tetap berjalan lancar.

8. Tahap Tampilan ke *User*

Seluruh hasil analisis ditampilkan dalam *dashboard* interaktif yang dapat diakses oleh Manajemen dan Staff operasional. Melalui *dashboard* ini, pengguna dapat memantau kondisi ekspor secara *real-time*, melihat kebutuhan kontainer, mengambil keputusan lebih cepat, dan mengontrol potensi risiko operasional

Secara keseluruhan alur kerja sistem berjalan melalui proses:

Input Data → Validasi → Pengolahan → Penyimpanan *Database* → Analisis *Dashboard* → *Forecasting* → *Early Warning* → Rekomendasi → Pengambilan Keputusan

Dengan sistem ini, PT Samudera *Agencies* Indonesia dapat meningkatkan efisiensi operasional, akurasi perencanaan kebutuhan peti kemas, serta mengurangi risiko kekurangan kontainer dalam proses ekspor.