

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Perdagangan internasional dapat diartikan secara sederhana menurut kamus ekonomi yaitu perdagangan yang terjadi antara dua negara atau lebih (Christianto, 2013). *Container shortage* merupakan salah satu masalah yang melanda industri pengangkutan barang secara global dalam perdagangan internasional. Hal ini disebabkan oleh sejumlah faktor yang berinteraksi, termasuk pertumbuhan perdagangan global yang cepat, gangguan dalam rantai pasokan, dan kebutuhan yang terus meningkat untuk pengiriman barang-barang melalui kapal laut.

Beberapa hal yang menyebabkan *container shortage* adalah permintaan akan barang-barang konsumen terus meningkat, serta terjadinya ketidakseimbangan distribusi *container* antara masukan (*import*) dan keluar (*export*) yang menyebabkan tidak mampunya kebutuhan untuk ekspor karena jumlah impor yang lebih sedikit dibandingkan dengan permintaan ekspor. Selain itu, regulasi dan kebijakan pemerintah juga dapat mempengaruhi ketersediaan petikemas. Salah satu contohnya adalah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2021 tentang Penataan dan Pengendalian Peti Kemas Kosong. Peraturan ini memiliki dampak signifikan terhadap penataan dan pengendalian petikemas kosong di pelabuhan-pelabuhan di Indonesia, yang dapat mempengaruhi ketersediaan petikemas secara keseluruhan di pasar global (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2021).

Container shortage merupakan permasalahan global yang signifikan, perusahaan-perusahaan pelayaran dihadapkan pada tantangan besar dalam hal ekspor produk mereka ke pasar global. Diperlukan berbagai strategi yang diterapkan oleh perusahaan untuk mengatasi tantangan ini. Kekurangan petikemas global telah menyebabkan peningkatan biaya ekspor dan penundaan dalam pengiriman. Beberapa perusahaan pelayaran mengurangi dampak negatif ini melalui diversifikasi rantai pasokan, negosiasi kontrak dengan pemasok logistik, dan peningkatan efisiensi operasional. Dengan menyoroti pentingnya fleksibilitas, adaptasi, dan kolaborasi dalam menghadapi tantangan logistik yang kompleks di era petikemas global yang terbatas (Yi, 2022)

Pada tahun 2021 industri pelayaran ekspor impor menghadapi tantangan global seperti *container shortage* yang signifikan, perusahaan-perusahaan pelayaran dihadapkan pada tekanan besar untuk menyesuaikan strategi harga mereka dan menganalisis pendapatan mereka dengan cermat. Keadaan ini dipengaruhi oleh berbagai faktor, termasuk peningkatan permintaan ekspor, gangguan dalam rantai pasokan global akibat pandemi COVID-19, serta ketidakseimbangan dalam distribusi petikemas di seluruh dunia. Studi terbaru menunjukkan bahwa kelangkaan petikemas telah mempengaruhi operasi perusahaan pengiriman dengan cara yang signifikan, termasuk peningkatan biaya operasional dan penurunan efisiensi. Namun, ada kebutuhan yang mendesak untuk memahami bagaimana perusahaan-perusahaan ini dapat mengoptimalkan strategi harga dan menganalisis pendapatan dalam menghadapi *container shortage* (Dominguez, 2022).

Seiring dengan peningkatan kinerja ekspor impor pasca COVID-19, jumlah penggunaan petikemas di Indonesia pun turut mengalami kenaikan. UNTAD mencatat bahwa perkembangan lalu lintas petikemas untuk kegiatan ekspor dan impor di Indonesia selama 2000-2020 mengalami peningkatan rata-rata per tahun sebesar 7,56%. Jumlah petikemas yang beredar di Indonesia pada tahun 2020 mencapai 14,03 juta *TEU's* untuk petikemas ukuran 20 *feet*. Pandemi Covid-19 yang merebak di Indonesia menyebabkan jumlah petikemas yang beredar pada tahun 2020 mengalami penurunan sebesar 5,00% dibandingkan tahun sebelumnya (UNCTAD, Oktober 2022). Dalam konteks ini, peran teknologi digital menjadi semakin penting dalam mengatasi tantangan yang dihadapi oleh industri pelayaran di bawah pandemi COVID-19. Teknologi digital seperti platform berbasis cloud, Internet of Things (IoT), analitik data, dan kecerdasan buatan telah menjadi kunci dalam meningkatkan efisiensi, ketepatan waktu, dan visibilitas dalam manajemen petikemas serta mengoptimalkan penggunaan kapasitas petikemas yang tersedia. Meskipun demikian, implementasi teknologi digital dalam industri petikemas tidak selalu berjalan lancar. Tantangan seperti integrasi sistem, keamanan data, dan kesenjangan digital antara pemangku kepentingan di berbagai sektor industri seringkali menjadi hambatan dalam mengadopsi teknologi digital secara menyeluruh (Rodrigue, et all, 2023).

Indonesia merupakan negara kepulauan yang besar, yang menjadi potensi dalam menjalani perdagangan internasional. Indonesia memiliki beberapa pelabuhan besar untuk menunjang kegiatan perdagangan internasional, diantaranya adalah Pelabuhan Tanjung Perak di Surabaya, Pelabuhan Tanjung Emas di

Semarang, dan beberapa pelabuhan lainnya. Namun, dalam beberapa tahun terakhir, terjadi kelangkaan petikemas yang signifikan, yang menjadi masalah serius bagi kegiatan perdagangan dan perekonomian di wilayah ini. Pengaruh permasalahan ini dirasakan secara nasional, beberapa dampaknya yaitu, peningkatan biaya pengiriman dan penundaan dalam proses pengiriman. Hal ini disebabkan karena ketidakseimbangan antara permintaan dan ketersediaan petikemas. Volume ekspor dan impor di Indonesia menjadi menurun dan mempengaruhi neraca perdagangan. Pemerintah tentunya mengambil tindakan dengan cara memperluas fasilitas pelabuhan dan mendorong investasi dalam industri petikemas (Widiarma, 2022).

Perdagangan internasional memainkan peran krusial dalam pertumbuhan ekonomi suatu negara, dan petikemas merupakan tulang punggung dari sistem perdagangan global. Namun, dalam beberapa tahun terakhir, Indonesia telah menghadapi masalah serius terkait kelangkaan petikemas yang menghambat kelancaran aliran barang lintas negara. Faktor-faktor seperti ketidakseimbangan antara penawaran dan permintaan, gangguan dalam rantai pasokan global, serta pembatasan kapasitas produksi telah menyebabkan ketegangan yang signifikan dalam sistem ini (Trisnawati, 2024). Hal ini juga berdampak pada salah satu perusahaan pelayaran asal Indonesia, yaitu PT Samudera Agencies Indonesia. PT Samudera Agencies Indonesia merupakan salah satu unit bisnis milik PT Samudera Agencies Indonesia yang telah berdiri pada tahun 1953. Selama berdiri, perusahaan ini berhasil dalam menjejakkan langkahnya kedalam perdagangan internasional. Sekarang PT Samudera Agencies Indonesia telah mengageni beberapa pelayaran asing atau *Main Line Operator (MLO)* sebagai perwakilannya di Indonesia,

diantaranya adalah *Samudera Shipping Line (SSL)* milik Singapore, *Hapag-Lloyd* milik Jerman, lalu *KMTC (Korea Marine Transport Co. Ltd)* Korea Selatan, serta *Kyowa Shipping Co. Ltd* dan *NYK Bulk & Projects* milik Jepang.

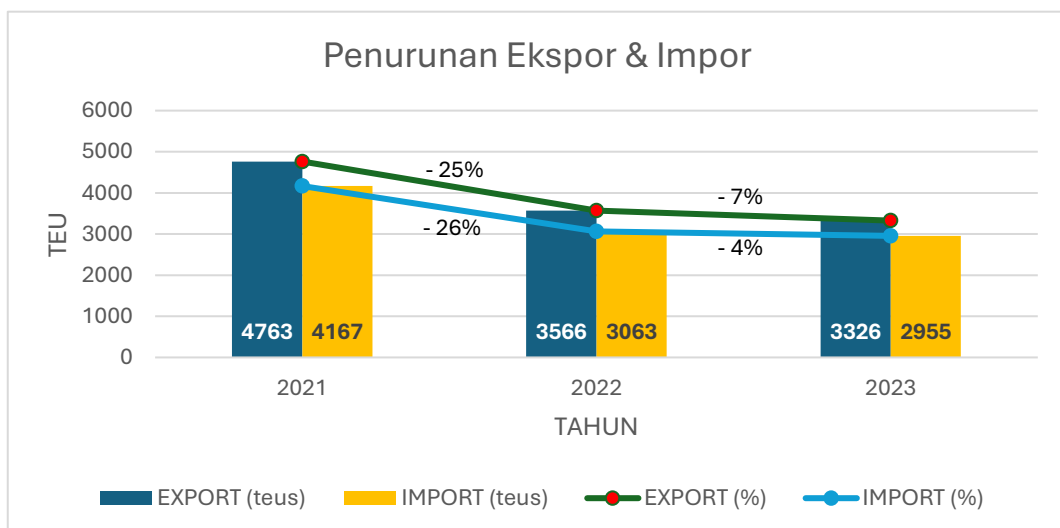
Berikut adalah data *performance* KMTC Line di PT Samudera Agencies Indonesia Semarang 3 tahun terakhir:

Tabel 1. 1 Data Ekspor dan Impor KMTC Line 2021-2023

TAHUN	EXPORT (teus)	IMPORT (teus)	SELISIH
2021	4763	4167	596
2022	3566	3063	503
2023	3326	2955	371

Sumber: *Performance Report* KMTC Line Semarang 2021-2023

Berdasarkan tabel diatas, KMTC Line cabang semarang ketidakseimbangan antara ekspor dan impor yang menjadi penyebab dari kelangkaan petikemas atau *container shortage*. Juga terjadi penurunan performa dari tahun 2021 hingga tahun 2023, dapat dilihat pada *chart* dibawah ini:



Gambar 1. 1 *Chart* Penurunan Ekspor & Impor 2021-2023

Sumber: Data diolah peneliti, 2024

Dapat dilihat presentase dari penurunan jumlah petikemas jika diakumulasikan yaitu, penurunan jumlah petikemas *import* sebesar 26% pada tahun 2021 - 2022, lalu berlanjut menurun sebesar 4% pada tahun 2022 – 2023. Sedangkan untuk penurunan jumlah petikemas *export* sebesar 25% pada tahun 2021 – 2022 dan berlanjut menurun sebesar 7% pada tahun 2022 - 2023. Satuan yang digunakan pada tabel dan *chart* adalah TEUS, dimana 1 TEUS sama dengan kontainer 20 *feet*, sedangkan 40 *feet* maka dihitung 2 TEUS. Angka selisih antara jumlah petikemas impor dengan ekspor menunjukkan ketidakseimbangan antara impor dan ekspor, dimana impor lebih sedikit dibandingkan dengan ekspor, dan jumlahnya terus menurun dari tahun 2021 hingga tahun 2023.

Kondisi tersebut merupakan hal yang perlu diperhatikan, dimana dampak dari *container shortage* menyebabkan beberapa masalah dan perlu analisis lebih lanjut. Hal ini memiliki beberapa akar penyebab dan setiap penyebab diperlukan strategi untuk menemukan solusi yang tepat dalam menangani masalah tersebut. Permasalahan *container shortage* perlu dianalisis dengan metode *fishbone diagram* karena metode ini membantu mengidentifikasi berbagai penyebab yang berkontribusi terhadap masalah secara sistematis dan terstruktur. *Fishbone diagram*, juga dikenal sebagai diagram sebab-akibat atau Ishikawa, memecah masalah menjadi beberapa kategori penyebab potensial seperti manusia, mesin, metode, material, lingkungan, dan manajemen. Dengan pendekatan ini, setiap faktor yang berpotensi menyebabkan kekurangan kontainer dapat dieksplorasi secara mendetail, membantu tim untuk menemukan akar masalah yang sebenarnya dan bukan hanya gejalanya. Metode ini sangat efektif dalam situasi kompleks seperti kekurangan

kontainer, di mana banyak faktor dapat saling berinteraksi dan mempengaruhi satu sama lain. Analisis mendalam ini memungkinkan perusahaan untuk mengembangkan solusi yang lebih tepat dan komprehensif untuk mengatasi kekurangan kontainer tersebut (Ilie & Ciocoiu, 2010).

Berdasarkan dari pengalaman magang peneliti di PT Samudera Agencies Indonesia Semarang, peneliti melihat dan mengalami masalah ketersediaan petikemas dimana persediaan peti kemas khususnya tipe 20 *feet* mengalami kelangkaan di KMTC *Line* di Semarang. Oleh karena itu peneliti mengangkat permasalahan ini lebih lanjut untuk digali dan hal tersebut yang menjadi dasar peneliti untuk membuat Tugas Akhir yang berjudul “**Optimalisasi Strategi Untuk Menghadapi *Container Shortage* Dengan Metode *Fishbone Diagram* Pada KMTC *Line* di PT Samudera Agencies Indonesia Semarang**”

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana Optimalisasi Strategi Untuk Menghadapi *Container Shortage* Dengan Metode *Fishbone Diagram* Pada KMTC *Line* di PT Samudera Agencies Indonesia Semarang?
2. Apa saja faktor-faktor kendala Optimalisasi Strategi Untuk Menghadapi *Container Shortage* Dengan Metode *Fishbone Diagram* Pada KMTC *Line* di PT Samudera Agencies Indonesia Semarang?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk mendeskripsikan Optimalisasi Strategi Untuk Menghadapi *Container Shortage* Dengan Metode *Fishbone Diagram* Pada *KMTC Line* di PT Samudera Agencies Indonesia Semarang.
2. Untuk menganalisis dan mendeskripsikan faktor-faktor kendala dari Optimalisasi Strategi Untuk Menghadapi *Container Shortage* Dengan Metode *Fishbone Diagram* Pada *KMTC Line* di PT Samudera Agencies Indonesia Semarang.

1.4 Manfaat Penelitian

Tugas Akhir ini memiliki beberapa manfaat yakni sebagai berikut:

1. Bagi Peneliti

Tugas Akhir ini untuk memperluas pengetahuan dan menerapkan teori yang telah dipelajari, serta mengembangkan kemampuan berfikir kritis dalam mengatasi kendala *container shortage* di *KMTC Line* di PT Samudera Agencies Indonesia Semarang.

2. Bagi Program Studi D4 Manajemen dan Administrasi Logistik

Tugas Akhir ini diharapkan dapat menjadi jembatan bagi prodi D4 Manajemen dan Administrasi Logistik untuk menjalin kerja sama dengan perusahaan PT Samudera Agencies Indonesia.

3. Bagi Perusahaan

Tugas Akhir ini diharapkan untuk dapat memberikan informasi tambahan ataupun gambaran terhadap pemecahan suatu masalah *container shortage* yang di hadapi oleh *KMTC Line* di PT Samudera Agencies Indonesia Semarang.