

BAB II

KAJIAN TEORI

2.1 Kajian Teori

2.1.1 Perdagangan Internasional

2.1.1.1 Definisi Perdagangan Internasional

Menurut Ibrahim et al., (2021) Perdagangan internasional merupakan aktivitas transaksi komersial yang menjembatani kebutuhan antar negara melalui pertukaran barang dan layanan jasa. Lingkup pelaku ekonomi sangat luas, mulai dari warga negara secara perorangan hingga entitas bisnis skala besar seperti perusahaan ekspor-impor dan perusahaan negara. Faktor utama yang menggerakkan hubungan ekonomi global ini adalah ketimpangan distribusi sumber daya, di mana setiap negara memiliki keterbatasan dan keunggulan yang berbeda dalam hal Sumber daya alam, modal, tenaga kerja, serta kemajuan teknologi. Sehingga secara singkat, perdagangan internasional menjadi solusi penting untuk mengoptimalkan pemanfaatan sumber daya yang tidak merata antar negara. Selain itu, aktivitas ini juga mendorong pertumbuhan ekonomi dengan membuka peluang pasar yang lebih luas serta meningkatkan kerja sama global.

Di tengah arus globalisasi yang semakin cepat, setiap negara dituntut untuk mampu beradaptasi dan memanfaatkan peluang ekonomi yang ada. Oleh karena tersebut, keterlibatan aktif dalam perdagangan internasional menjadi langkah strategis untuk meningkatkan daya saing dan memperkuat posisi ekonomi nasional. Menurut Ghifary et al., (2025), perdagangan internasional telah menjadi bagian penting dari pertumbuhan ekonomi suatu negara di era globalisasi ini. Indonesia,

sebagai salah satu negara berkembang dengan struktur ekonomi yang terbuka, Pemerintah Indonesia telah mengadopsi berbagai kebijakan untuk mendorong ekspor, memperkuat industri domestik, dan menarik investasi asing. Upaya tersebut dilakukan dengan menjadikan perdagangan internasional sebagai salah satu instrumen utama dalam strategi pembangunan nasional.

2.1.2 Ekspor

2.1.2.1 Definisi Ekspor

Menurut I Gede Wiyasa Ms & Tiara Ratnaningrum, (2024) Ekspor dapat dipahami sebagai kegiatan memobilisasi barang hasil produksi domestik untuk dikirimkan menuju wilayah di luar batas pabean. Proses ini melibatkan aktivitas penjualan komoditas secara komersial dari pihak eksportir kepada pembeli yang berada di pasar internasional. Secara operasional, tindakan tersebut bertujuan untuk mendistribusikan produk buatan dalam negeri agar dapat diakses dan digunakan oleh konsumen di berbagai negara tujuan. Sehingga secara singkat, Ekspor merupakan kegiatan penjualan dan distribusi barang produksi dalam negeri ke pasar internasional untuk memenuhi kebutuhan konsumen di berbagai negara.

Menurut Wijayati, M.A & Murdani M.A, (2025) Ekspor merupakan proses distribusi atau penjualan barang dari dalam wilayah pabean Indonesia ke luar negeri. Berdasarkan ketentuan hukum kepabeanan yang berlaku, inti dari kegiatan ini adalah perpindahan fisik komoditas melewati batas kepabeanan negara. Komoditas yang dikirimkan pun sangat variatif, meliputi penyediaan bahan mentah, komponen industri, maupun produk akhir yang ditujukan untuk memenuhi kebutuhan pasar internasional.

2.1.2.2 Metode Ekspor

Menurut Wijayati, M.A & Murdani M.A, (2025) kegiatan ekspor dilakukan dengan beragam cara, tergantung pada metode atau tata cara yang dipilih dari pihak eksportir atau importir. Masing-masing metode memiliki risiko dan keuntungan tersendiri. Berikut Adalah beberapa metode ekspor.

1) *General Export*

General export merupakan ekspor umum yang dilakukan dengan kesepakatan antara eksportir dan importir. Barang akan dikirim ke negara importir sesuai dengan peraturan perdagangan internasional yang berlaku. Jadi secara singkat, *General export* adalah kegiatan ekspor yang dilakukan berdasarkan kesepakatan antara eksportir dan importir dengan mengikuti regulasi perdagangan internasional yang berlaku.

2) Barter (Imbal Dagang)

Secara umum, barter diartikan sebagai pertukaran barang. Sedangkan dalam kegiatan perdagangan internasional, barter diartikan sebagai pengiriman barang ke luar negeri untuk ditukar langsung dengan barang yang dibutuhkan di dalam negeri. Dalam kegiatan barter, pihak eksportir tidak menerima pembayaran berbentuk uang atau devisa, melainkan dalam bentuk barang. Barang tersebut selanjutnya dapat dijual lagi di dalam negeri. Barter dalam perdagangan internasional adalah kegiatan ekspor berupa pertukaran barang dengan barang tanpa menggunakan pembayaran uang, di mana barang yang diterima dapat dimanfaatkan atau dijual kembali di dalam negeri.

2.1.2.3 Manfaat Ekspor Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia

Menurut Utami et al., (2024) Aktivitas ekspor memiliki peran strategis sebagai penggerak utama stabilitas dan pertumbuhan ekonomi nasional. Berikut beberapa manfaat-manfaat ekspor terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia :

a. Peningkatan Devisa dan Pendapatan Negara

Kegiatan ekspor membantu meningkatkan cadangan devisa negara secara signifikan. Semakin tinggi volume ekspor, maka pendapatan negara akan meningkat, yang pada gilirannya berdampak positif pada pertumbuhan ekonomi secara keseluruhan.

b. Penciptaan Lapangan Kerja

Sebagai pilar ekonomi, ekspor berkontribusi langsung dalam pembukaan lapangan pekerjaan baru di berbagai sektor industri. Jadi, kegiatan ekspor berperan dalam menciptakan lapangan kerja baru di berbagai sektor industri, sehingga membantu meningkatkan kesempatan kerja bagi masyarakat.

c. Perluasan Akses Pasar dan Daya Saing

Melalui ekspor, produk lokal dapat memperluas jangkauan ke pasar global dan meningkatkan daya saing industri manufaktur domestik. Jadi, Melalui ekspor, produk lokal dapat dipasarkan ke berbagai negara sehingga jangkauannya menjadi lebih luas dan membantu meningkatkan daya saing industri dalam negeri.

2.1.2.4 Dokumen Ekspor

Menurut Rinaldy Febrian Panggabean et al., (2025) salah satu fungsi EMKL yaitu pengurusan dokumen Ekspor, Berikut dokumen yang diperlukan dalam proses Ekspor:

1) *Packing list*

Dokumen yang memberikan Informasi rincian barang yang akan di ekspor.

Informasi yang tercantum meliputi:

- a). Nomor dan tanggal daftar pengepakan
- b). Identitas lengkap eksportir
- c). Persyaratan tambahan dalam *Letter of Credit*
- d). Deskripsi barang
- e). Kuantitas barang
- f). Berat kotor dan bersih
- g). Dimensi volume

2) *Comercial Invoice*

Dokumen Penagihan yang dikeluarkan oleh eksportir yang menginformasikan barang dan harga, yang mencakup:

- a. Tanggal penerbitan
- b. Identitas lengkap eksportir
- c. Identitas lengkap importir
- d. Deskripsi barang Kuantitas barang
- e. Harga satuan
- f. Total nilai pesanan

3) *Shipping Instruction (SI)*

Shipping Instruction adalah dokumen yang berisi instruksi pengiriman barang dari eksportir kepada perusahaan pelayaran atau EMKL. Dokumen tersebut digunakan sebagai acuan dalam pembuatan *draft Bill of Lading* (B/L) dan penyampaiannya dapat dilakukan secara manual maupun secara elektronik sesuai dengan prosedur operasional yang diterapkan oleh perusahaan pelayaran.

4) *Delivery Order (DO)*

Dokumen ini merupakan dokumen resmi yang diterbitkan oleh perusahaan pelayaran kepada eksportir sebagai bukti pemesanan dan hak pengambilan *container* kosong di depo. Meskipun setiap perusahaan pelayaran dapat menggunakan istilah yang berbeda, seperti *booking confirmation*, atau *booking receipt*, seluruh dokumen tersebut pada dasarnya memiliki fungsi dan tujuan yang sama, yaitu sebagai bukti sah atas pemesanan ruang muat dan *container* yang akan digunakan dalam kegiatan ekspor.

5) *Equipment Interchange Receipt (EIR)*

Equipment Interchange Receipt (EIR) adalah dokumen resmi yang diterbitkan oleh depo peti kemas, terminal, atau pihak yang menyerahkan peti kemas sebagai bukti serah terima peti kemas antara dua pihak

6) *Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB)*

Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) merupakan dokumen kepabeanan yang digunakan untuk melaporkan kegiatan ekspor barang kepada instansi Bea dan Cukai. Dokumen ini dapat disampaikan dalam bentuk formulir

tertulis maupun melalui sistem elektronik dan umumnya diajukan untuk setiap transaksi ekspor. Dalam pelaksanaannya, PEB biasanya disusun dan diajukan oleh Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) yang telah ditunjuk oleh eksportir sebagai pihak yang mewakili proses pengurusan ekspor.

7) Nota Pelayanan Ekspor (NPE)

Nota Pelayanan Ekspor yaitu barang sudah mendapatkan izin untuk ekspor dan berhak mendapatkan pelayanan dari instansi yang ada di pelabuhan.

8) *Certificate of Origin* (COO)

Dokumen resmi dari Kementerian Perdagangan yang menyatakan bahwa barang yang diekspor benar-benar diproduksi di Indonesia. Sertifikat menjelaskan detail barang, transaksi, dan konfirmasi asal produksi.

2.1.2.5 Faktor Kelancaran Ekspor

Menurut Song, (2021) salah satu faktor kelancaran ekspor yaitu *container*, karena berfungsi sebagai sarana utama dalam sistem rantai pasok pengiriman global yang menghubungkan seluruh proses distribusi barang dari eksportir hingga importir. *Container* tidak hanya berfungsi sebagai alat angkut, tetapi juga sebagai bagian integral dari sistem logistik yang mencakup pengelolaan aliran, penyimpanan, serta distribusi barang melalui berbagai moda transportasi. Pengelolaan *container* yang optimal, baik dari aspek ketersediaan, jenis, kondisi, maupun distribusinya, sangat berpengaruh terhadap efisiensi operasional, ketepatan waktu pengiriman, serta keamanan barang. Sebaliknya, ketidakseimbangan atau kesalahan dalam pengelolaan *container* dapat menimbulkan keterlambatan, peningkatan biaya logistik, serta risiko kerusakan atau penolakan barang. Oleh

karena itu, *container* memiliki peran strategis dalam mendukung keberhasilan dan kelancaran kegiatan ekspor.

2.1.3 Peran

2.1.3.1 Definisi Peran

Menurut Akbar & Soemitra, (2023) Peran merupakan bagian dari tugas pokok yang harus dilaksanakan oleh individu sesuai dengan posisi atau kedudukannya, baik dalam konteks organisasi maupun masyarakat. Peran mencerminkan serangkaian tindakan, tanggung jawab, serta perilaku yang diharapkan dari individu berdasarkan status yang dimilikinya. Dalam lingkungan kerja, peran berkaitan dengan pelaksanaan tanggung jawab yang disesuaikan dengan harapan dari suatu jabatan. Dengan demikian, peran berfungsi sebagai batasan sekaligus pedoman bagi individu atau organisasi dalam melaksanakan aktivitas guna mencapai tujuan yang telah ditetapkan secara optimal.

2.1.4 Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL)

2.1.4.1 Definisi EMKL

Menurut Rinaldy Febrian Panggabean et al., (2025) Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) merupakan entitas bisnis yang bertindak sebagai agen resmi untuk mewakili kepentingan pihak eksportir maupun importir. Peran strategis EMKL adalah memberikan efisiensi bagi pemilik kargo dengan mengkonsolidasikan seluruh urusan birokrasi administrasi hingga proses distribusi berjalan lancar. cakupan kerja EMKL sangat komprehensif, meliputi penanganan fisik barang, penyelesaian kewajiban kepabeanan (customs clearance), hingga penerbitan

dokumen angkutan resmi demi menjamin komoditas tiba di tangan penerima yang sah.

Menurut Sarasati & Karnain, (2022) Perusahaan EMKL berperan sebagai penyedia jasa untuk memperlancar proses perdagangan ekspor-impor. Dengan demikian, transaksi menjadi lebih mudah bagi eksportir sebagai penjual maupun importir sebagai pembeli atau sebaliknya. Jadi, Perusahaan EMKL berperan sebagai penyedia jasa yang mempermudah dan memperlancar proses transaksi ekspor maupun impor bagi eksportir dan importir.

2.1.4.2 Peran EMKL

Menurut Rinaldy Febrian Panggabean et al., (2025) EMKL mempunyai peran sangat penting sebagai jembatan operasional ekspor maupun Impor Berikut peran-peran EMKL dalam operasional Ekspor.

a. Perantara (*Intermediary*)

EMKL berperan sebagai perantara bagi pengirim (eksportir) dan penerima barang (importir). Jadi, Perusahaan EMKL berperan sebagai penyedia jasa yang mempermudah dan memperlancar proses transaksi ekspor-impor bagi eksportir dan importir.

b. Pengurusan Dokumen

Kewajiban utama EMKL meliputi tata kelola administrasi dokumen serta pengawasan seluruh aktivitas operasional yang berkaitan dengan proses penerimaan maupun penyerahan kargo yang didistribusikan melalui jalur pelayaran laut. Layanan ini mencakup pengurusan dokumen kepabeanan, pembayaran pajak, uang dermaga, dan biaya lain di pelabuhan. Secara singkat,

EMKL bertanggung jawab mengurus dokumen dan berbagai kebutuhan biaya terkait pengiriman barang melalui laut agar prosesnya berjalan lancar.

c. Koordinasi Operasional

Perusahaan ini bertugas mencari sarana transportasi terbaik darat, laut, maupun udara untuk pengiriman. Selain itu, EMKL menghubungkan eksportir dengan berbagai pihak seperti Bea Cukai, *shipping line*, perusahaan *trucking*, depo *container*, dan terminal pelabuhan. Jadi, EMKL bertugas menyediakan transportasi dan menjadi penghubung antara eksportir dengan berbagai pihak yang terlibat dalam proses pengiriman barang.

2.1.5 Container

2.1.5.1 Definisi Container

Menurut Wiryawan, (2024) *Container* merupakan unit penyimpanan berbentuk persegi panjang dengan standarisasi ukuran tertentu yang dirancang untuk penggunaan berulang dalam mobilitas logistik. Selain berfungsi sebagai tempat pengangkutan, *Container* berperan penting dalam menjaga keamanan barang guna memastikan kelancaran proses distribusi hingga ke tangan penerima. Secara singkat, *Container* adalah tempat penyimpanan yang kuat dan dapat digunakan berulang untuk melindungi serta mengangkut barang agar tetap aman selama proses distribusi.

2.1.5.2 Ukuran Container

Menurut Suswati et al., (2019) *Container* tersedia dalam berbagai jenis dan ukuran, dengan dua ukuran standar International Standard Organization (ISO) digunakan, yaitu 20 kaki dan 40 kaki.

a. *Container 20 kaki*

Ukuran luas : Panjang 6.058 m X Lebar
2,438 m X Tinggi 2,591 m

Berat kotor : 24.000 kilogram

Berat Kosong : 2.200 kilogram

Berat Bersih : 21.800 kilogram

b. *Container 40 kaki*

Ukuran luas : Panjang 12,190 m X Lebar
2,438 m X Tinggi 2,591 m

Berat kotor : 30.480 kilogram

Berat Kosong : 4.200 kilogram

Berat Bersih : 26.240 kilogram

c. *High Cube 40'*

Ukuran luas : Panjang 13,716m X Lebar 2,438
m X Tinggi 2,926 m

Berat kotor : 30.480 kilogram

Berat Kosong : 4.200 kilogram

Berat Bersih : 26.240 kilogram

2.1.5.3 Jenis- Jenis *Container*

Menurut (Silen, 2021) pada dasarnya jenis petikemas adalah sebagai berikut :

1) *General Cargo Container*

General cargo container merupakan jenis peti kemas standar untuk mengangkut barang umum.



Gambar 2. 1 *General Cargo Container*

Sumber: <https://share.google/dabCMKaUoGLWG7EHN>

2) *Open Side Container*

Side Open Container merupakan jenis container yang memiliki pintu pada bagian samping sehingga memudahkan proses pemuatan dan pembongkaran barang.



Gambar 2. 2 *Open Side Container*

Sumber: <https://share.google/ntqTguPZAzTJMhIjC>

3) Open-Top Container

Open Top Container adalah *container* yang dirancang dengan bagian atas yang dapat dibuka untuk memudahkan kegiatan memasukkan dan mengeluarkan barang melalui akses atas.



Gambar 2. 3 Open Top Container

Sumber: <https://share.google/mnjmCk39qtd2F7cf3>

4) Reefer Container

Reefer Container adalah *container* khusus yang dilengkapi dengan unit pendingin yang berfungsi mengatur dan mempertahankan suhu di dalam *container* sesuai dengan karakteristik muatan. Jenis *container* ini umumnya digunakan untuk mengangkut komoditas yang bersifat mudah rusak (*perishable goods*)



Gambar 2. 4 Reefer Container

Sumber: <https://share.google/2ZgMmxWLDK5a9cyft>

5) Tank Container

Tank *container* adalah tangki yang ditempatkan kerangka *Container* yang dipergunakan untuk muatan, baik muatan cair atau muatan gas.



Gambar 2. 5 Tank Container

Sumber: <https://share.google/DSge540GXvs2JEPQQ>

6) Dry Bulk Container

Dry Bulk Container merupakan jenis *container* yang dirancang khusus untuk mengangkut muatan curah kering (*dry bulk cargo*), seperti biji-bijian, pupuk, atau bahan baku industri. Proses pemuatan barang dilakukan melalui lubang Kusus yang terletak pada bagian atas *container*, sedangkan proses pembongkaran dilakukan melalui bukaan yang tersedia pada bagian bawah



Gambar 2. 6 Dry Bulk Container

Sumber : <https://share.google/qQfOmY0PzacACfDAy>

2.1.5.4 Grade *Container*

Menurut (Dwiyanto et al., 2024) Untuk meningkatkan pelayanan kepada pengguna *container*, menjaga kualitas *container*, serta mengurangi biaya operasional, *container* mempunyai 4 kategori *grade* sebagai berikut.

a. *Grade A*

Grade A adalah kondisi *container* yang tergolong baru atau masih dalam kondisi sangat baik. Bagian interior dan eksterior bersih, bebas dari noda, karat, serta material asing sehingga *container* layak digunakan untuk pengangkutan berbagai jenis muatan umum.

b. *Grade B*

Grade B adalah kondisi *container* yang tergolong cukup baik. Bagian interior dan eksterior masih dalam kondisi layak, meskipun sudah terdapat sedikit tanda pemakaian. Sekitar 10% *container* dalam kategori ini biasanya digunakan untuk muatan non-animal feed, kulit, dan barang sejenis lainnya.

c. *Grade C*

Grade C adalah kondisi *container* dengan bagian interior dan eksterior yang mengalami karat sekitar 25% pada panel *container*. Namun, kondisi lantai *container* masih baik dan layak digunakan. *Container* dalam kategori ini umumnya digunakan untuk muatan seperti pakan ternak, kulit, dan barang non-sensitif lainnya.

2.1.5.5 Proses *Stuffing* barang

Menurut Rinaldy Febrian Panggabean et al., (2025) kegiatan *stuffing* merupakan kegiatan muat barang untuk proses ekspor, berikut kegiatannya:

- 1) Proses diawali dengan pihak eksportir menyerahkan daftar kebutuhan *container* yang akan digunakan sesuai dengan spesifikasi muatan yang akan diekspor.
- 2) Selanjutnya, bagian operasional melakukan pemilihan dan penyiapan *container* yang memenuhi standar kelayakan serta sesuai dengan karakteristik barang yang akan dimuat.
- 3) Setelah *container* ditentukan, perusahaan melakukan koordinasi dengan pihak manajemen *trucking* untuk menyiapkan armada truk trailer sesuai jadwal operasional yang telah ditetapkan.
- 4) Bagian operasional kemudian menuju depo atau lapangan penumpukan *container* untuk melakukan proses pengambilan *container* kosong dengan menyerahkan dokumen *Delivery Order* (DO) dan membayar biaya lift on. Setelah *container* ditempatkan di atas sasis truk, dilakukan pemeriksaan kondisi fisik *container*,
- 5) *Container* yang telah dinyatakan layak selanjutnya diangkut menuju gudang atau lokasi *stuffing* untuk proses pemuatan barang.
- 6) Kegiatan *stuffing* dilakukan di gudang *shipper* atau pemilik barang dengan memuat komoditas kelapa yang akan diekspor ke dalam *container*.

- 7) Setelah proses *stuffing* selesai dilaksanakan, pihak EMKL memberikan informasi kepada pihak lapangan bahwa kegiatan pemuatan barang telah selesai dilakukan.
- 8) Tahap berikutnya adalah pengajuan *Certificate of Origin* (COO) dengan melampirkan dokumen pendukung berupa *Bill of Lading* (B/L), *Invoice*, *Packing List*, Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB), dan Nota Pelayanan Ekspor (NPE). Proses pengajuan tersebut dilakukan secara daring (*online*).
- 9) Setelah seluruh dokumen ekspor terpenuhi, *container* yang telah berisi muatan dikirim menuju pelabuhan untuk dimuat ke atas kapal dan selanjutnya dikirim ke negara tujuan ekspor.

2.1.5.6 Pemeriksaan *Container*

Menurut Budhi Hartanto et al., (2025) *container* harus diperiksa sebelum digunakan dengan mengikuti prosedur standar yang bertujuan untuk memastikan bahwa kondisi fisik *container* tidak membahayakan barang maupun keselamatan orang, serta untuk menilai kelayakan *container* tersebut sebelum digunakan. Berikut beberapa bagian *container* yang harus diperiksa.

- A. Pemeriksaan bagian dalam *container*
 1. Periksa lantai bagian dalam untuk kerusakan, kelembapan, atau kontaminasi.
 2. Periksa dinding dalam, langit-langit, dan sudut sambungan untuk kebocoran atau deformasi.
 3. Pastikan tidak ada bau menyengat atau sisa bahan berbahaya.
- B. Pemeriksaan bagian luar *container*

- 1) Periksa dinding, atap, lantai, dan pintu untuk mendeteksi penyok, retakan, korosi, atau lubang.
- 2) Periksa kelengkapan dan fungsi engsel, kunci, serta kerapatan pintu.
- 3) Rangka dan sudut pengangkat: Pastikan tidak ada kerusakan pada corner casting dan frame utama

C. Alat Pemeriksaan *Container*

1. Senter

Alat ini berfungsi untuk memeriksa bagian dalam peti kemas, terutama area gelap

2. Mirror on extendable rod

Alat ini berfungsi untuk melihat bagian bawah atau area tersembunyi

3. Camera atau Smartphone

Alat ini berfungsi untuk dokumentasi kerusakan atau kondisi tertentu

2.1.6 Manajemen Risiko

2.1.6.1 Definisi Risiko

Menurut Haryanti & Hutomo, (2024) risiko didefinisikan sebagai ketidakpastian yang dapat membawa dampak positif maupun negatif terhadap pemenuhan tujuan perusahaan. Bagi pelaku usaha logistik, kegagalan mengantisipasi risiko operasional berupa barang rusak, keterlambatan pengiriman, dan kelalaian kerja akan menjadi penghambat utama aktivitas bisnis. Pada akhirnya, rentetan gangguan operasional ini berpotensi merugikan konsumen dan merusak kredibilitas perusahaan di pasar.

Menurut Vorst et al., (2018) Risiko didefinisikan sebagai efek ketidakpastian terhadap tujuan, di mana efek tersebut bisa berupa dampak positif, negatif, atau penyimpangan dari hasil yang diharapkan. Risiko juga merupakan kombinasi kemungkinan terjadinya suatu peristiwa dengan konsekuensinya, yang dapat berkisar dari peluang keuntungan hingga potensi kerugian. Secara singkat, Risiko adalah efek ketidakpastian yang dapat menimbulkan dampak positif maupun negatif terhadap pencapaian tujuan, tergantung pada kemungkinan terjadinya dan besarnya akibat yang ditimbulkan.

2.1.6.2 Definisi Risiko Operasional

Menurut Iskandar & Novanto, (2025) Risiko operasional merupakan kemungkinan terjadinya risiko akibat kekurangan dalam proses internal, kesalahan manusia, kegagalan sistem, dan pengaruh dari faktor eksternal yang mempengaruhi operasional suatu perusahaan. Untuk menangani risiko-risiko ini, diperlukan penerapan pengendalian yang memastikan kelancaran operasional dan penyusunan laporan yang dapat dipercaya. Dampak dari risiko-risiko ini dapat menyebabkan gangguan pada aktivitas operasional, sehingga penting untuk mengidentifikasi berbagai jenis risiko operasional sebagai ukuran keberhasilan atau kegagalan dalam manajemen risiko. Secara singkat, Risiko operasional adalah kemungkinan gangguan dalam kegiatan perusahaan akibat kesalahan proses, manusia, sistem, atau faktor eksternal yang perlu dikendalikan agar operasional tetap berjalan lancar.

2.1.6.3 Definisi Manajemen Risiko

Menurut Sugianto et al., (2024) manajemen risiko dipahami sebagai sebuah sistem yang dirancang untuk mengendalikan berbagai probabilitas kerugian.

Penerapannya melibatkan serangkaian prosedur dan metodologi sistematis yang dimulai dari tahap mengidentifikasi potensi bahaya, mengukur tingkat risiko, melakukan pemantauan secara berkelanjutan, hingga mengambil langkah pengendalian yang tepat. Fokus utama dari aktivitas ini adalah untuk memastikan bahwa setiap risiko yang muncul tidak menghambat jalannya kegiatan operasional perusahaan, melainkan dapat dimitigasi demi tercapainya efisiensi operasional, kepatuhan hukum, serta perlindungan terhadap reputasi perusahaan. Secara singkat, Manajemen risiko adalah proses sistematis untuk mengidentifikasi, menilai, memantau, dan mengendalikan risiko agar tidak mengganggu operasional serta menjaga efisiensi dan reputasi perusahaan.

Menurut Mesiono et al., (2023) Manajemen risiko adalah cara mengumpulkan informasi, menganalisis, dan mengendalikan risiko di seluruh pekerjaan agar lebih efektif dan efisien. Secara sederhana, ini langkah mengenali dan mengukur semua risiko dalam proyek atau bisnis untuk menentukan cara terbaik mengatasinya. Manajemen risiko juga berupa penerapan kebijakan dan prosedur sistematis untuk melindungi pekerja, operasional, masyarakat, dan lingkungan dari dampak risiko.

2.1.6.4 Definisi *Fishbone* Diagram

Menurut Muhammad Bangkit Adi Kusuma et al., (2024) Analisis *Fishbone* atau Diagram Tulang Ikan merupakan metode yang digunakan untuk menelusuri dan mengidentifikasi akar penyebab suatu permasalahan secara sistematis. Metode ini banyak diterapkan dalam berbagai bidang, termasuk manajemen risiko dan pengambilan keputusan. Melalui analisis *Fishbone*, organisasi dapat memahami

hubungan antara penyebab dan dampak yang ditimbulkan. Sehingga metode ini berperan penting dalam penyusunan rekomendasi solusi yang lebih efektif, terarah, dan sesuai dengan sumber permasalahan yang sebenarnya.

2.1.6.5 Proses analisis

Menurut Vorst et al., (2018) Analisis sebab-akibat sebaiknya dilakukan oleh tim yang memahami permasalahan yang sedang dihadapi. Adapun langkah-langkah dalam melakukan analisis ini adalah sebagai berikut :

- a. Tentukan efek atau masalah yang akan dianalisis, lalu tuliskan dalam sebuah diagram *fishbone*
- b. Tentukan kategori penyebab utama yang akan digunakan dalam diagram *Fishbone*, misalnya manusia, mesin, metode, material, dan lingkungan, sesuai dengan konteks masalah.
- c. Lakukan peninjauan terhadap seluruh cabang untuk memastikan bahwa penyebab yang diidentifikasi sudah lengkap, konsisten, dan relevan dengan masalah utama.
- d. Tentukan penyebab yang paling mungkin terjadi berdasarkan hasil diskusi tim (*brainstorming*) .
- e. Memberikan rekomendasi strategi langkah preventif penyebab utama dari risikonya

2.2 Kajian Penelitian Terdahulu

Meninjau penelitian-penelitian terdahulu merupakan tahap penting dalam proses penelitian. Kegiatan ini bertujuan untuk menelaah dan membandingkan hasil-hasil studi yang relevan dengan topik yang sedang dikaji. Melalui kajian tersebut, peneliti dapat memahami perkembangan penelitian pada bidang yang sama, mengidentifikasi adanya kesenjangan penelitian (*research gap*), serta menghindari pengulangan studi yang tidak memberikan kontribusi baru. Oleh sebab itu, peneliti menyajikan tinjauan terhadap penelitian sebelumnya melalui studi pustaka sebagai berikut:

1. Penelitian berjudul “ Efisiensi Pengiriman Barang Menggunakan *Container* oleh PT. SPIL” ditulis oleh Slamet Pamujianto¹, Ningrum Astriawati, Handoyo Widyanto, Fridaylia Tamara Kusumaningtyas, dan Ahmad Sabiq pada tahun 2025. Bertujuan untuk menganalisis efisiensi operasional, kualitas layanan, serta kontribusi perusahaan terhadap perekonomian lokal dalam proses pengiriman barang menggunakan *Container*. Permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini adalah keterlambatan kedatangan kapal yang berdampak pada terganggunya pelayanan di pelabuhan serta mempengaruhi kinerja pengelola terminal, perusahaan pelayaran, dan konsumen, di samping adanya tantangan operasional seperti efisiensi logistik, kualitas pelayanan, dan adaptasi terhadap teknologi serta sumber daya manusia. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif dengan teknik pengumpulan data melalui wawancara, observasi, dan studi dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa PT Salam Pacific Indonesia Lines (SPIL) telah menerapkan sistem pengiriman yang terstruktur dan terintegrasi melalui

pemanfaatan teknologi seperti mySPIL dan *Container Inventory Control (CIC)* sehingga mampu meningkatkan efisiensi dan transparansi layanan, serta didukung oleh standarisasi *Container* dan pelatihan sumber daya manusia. Persamaannya terletak pada pembahasan penggunaan *container* sebagai faktor utama dalam kegiatan logistik. Perbedaannya, penelitian tersebut berfokus pada efisiensi operasional secara umum, sedangkan penelitian ini lebih berfokus pada proses pemilihan dan inspeksi *container* serta Penyebab risiko yang menyertainya.

2. Penelitian berjudul “Analisis Penyebab Kecacatan Produk Topi Menggunakan Metode *Fishbone* Diagram Di PT. Jawa Tiga Sekawan Kabupaten Bandung” ditulis oleh Gilang Ramadhan dan Erna Pujihartanti pada tahun 2025. Penelitian tersebut bertujuan untuk menganalisis penyebab kecacatan produk topi , dengan permasalahan utama berupa tingginya tingkat kecacatan produk yang mencapai rata-rata 15,08% dan menyebabkan kerugian finansial , dan hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor material menjadi penyebab dominan selain faktor manusia, mesin, metode, dan pengukuran , serta menggunakan metode penelitian kualitatif deskriptif melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi dengan analisis *Fishbone*. Persamaannya terletak pada penggunaan pendekatan kualitatif dan analisis penyebab masalah untuk mengidentifikasi faktor-faktor kendala. Perbedaannya, penelitian tersebut berfokus pada penyebab kecacatan produk manufaktur, sedangkan penelitian ini berfokus pada kesalahan pemilihan dan kelayakan *container* dalam kegiatan ekspor.
3. Penelitian berjudul "Penanganan Empty *Container* di Depo PT. Greeting Fortune Logistik" ditulis oleh Luthfiah Hanisa Isdanarko, Nur Rohmah, dan Samsul Huda

pada tahun 2024. Penelitian tersebut bertujuan untuk mengetahui proses penanganan *empty container*, mengidentifikasi kendala yang terjadi, serta upaya yang dilakukan agar *container* siap digunakan kembali. Permasalahan utama dalam penelitian ini adalah ketidaksesuaian prosedur pengambilan *container* oleh pihak EMKL, seperti penukaran *empty container* tanpa pemberitahuan yang menyebabkan ketidaksesuaian dengan *Delivery Order (DO)*, *container* tertahan di pelabuhan, serta adanya *container* yang tidak layak pakai sehingga menghambat proses logistik. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif dengan teknik pengumpulan data melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi serta uji keabsahan data menggunakan triangulasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa proses penanganan *empty container* telah dilakukan sesuai SOP, mulai dari pengajuan request order, penerbitan DO, booking confirmation, hingga penerbitan Equipment Interchange Receipt (EIR). Persamaannya terletak pada pembahasan kondisi *container* sebagai faktor penting dalam kegiatan logistik. Perbedaannya, penelitian tersebut berfokus pada penanganan *empty container* di depo, sedangkan penelitian ini lebih berfokus pada proses pemilihan dan inspeksi *container* sebelum *stuffing*.

4. Penelitian berjudul “Analisis Diagram *Fishbone* dalam Kebijakan Pengelolaan Sampah di Kota Surabaya” ditulis oleh Ramadhani dan Winardini pada tahun 2024. bertujuan untuk mengidentifikasi permasalahan pengelolaan sampah melalui analisis sebab-akibat, dengan fokus pada masalah meningkatnya volume sampah, kurangnya fasilitas, rendahnya kesadaran masyarakat, serta lemahnya peran pemerintah, dan menghasilkan temuan bahwa faktor utama penyebab masalah

meliputi aspek manusia, metode, material, dan mesin, dengan metode penelitian kualitatif. Persamaannya terletak pada penggunaan pendekatan analisis penyebab masalah untuk mengidentifikasi faktor risiko. Perbedaannya, penelitian tersebut berfokus pada Pengelolaan sampah di Kota Surabaya, sedangkan penelitian ini berfokus pada kesalahan pemilihan dan kelayakan *container* dalam kegiatan ekspor.

5. Penelitian berjudul "Penanganan Pengangkutan Barang Melalui *Container* Pada PT. Elang Sriwijaya Perkasa Palembang" ditulis oleh Dafid Ginting, Muhammad Sahid, dan Dodo Fernando Surbakti pada tahun 2021. Penelitian tersebut bertujuan untuk mengetahui proses penanganan pengangkutan barang melalui *container* serta mengidentifikasi faktor-faktor penghambat operasional yang terjadi di lapangan. Permasalahan utama dalam penelitian ini adalah terjadinya keteledoran pihak operasional berupa kesalahan pemilihan *container* kosong yang berujung pada penolakan dan pemulangan *container* dari gudang muat, keterlambatan pengiriman dokumen oleh eksportir/importir, kerusakan teknis armada truk, serta kerusakan alat berat (forklift dan side loader) pemindah *container* di area depo penumpukan. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif dengan teknik pengumpulan data melalui observasi dan wawancara langsung. Hasil penelitian menunjukkan bahwa proses penanganan pengangkutan barang melalui *container* pada PT. Elang Sriwijaya Perkasa Palembang secara umum sudah berjalan sesuai dengan Standard Operasional Perusahaan (SOP) perusahaan, namun masih kerap terjadi kesalahan teknis dan keterlambatan akibat hambatan tak terduga di lapangan penumpukan, gudang muat, dan pelabuhan. Persamaannya terletak pada pembahasan mengenai peran vital perusahaan EMKL dalam penanganan dan

penentuan *container* kosong di area depo demi menjaga kelancaran serta keamanan arus barang ekspor. Perbedaannya, penelitian tersebut berfokus pada evaluasi manajemen pengangkutan barang secara makro (meliputi ranah ekspor dan impor) beserta hambatan operasional armada transportasinya, sedangkan penelitian Peneliti lebih spesifik menganalisis manajemen risiko pada tahapan pemilihan dan inspeksi kelayakan fisik *container* kosong sebelum proses *stuffing* dilakukan menggunakan pendekatan *Fishbone* Diagram

6. Penelitian berjudul "*Integrated marketing strategies between container seaports and their complementary dry ports: A contingency framework for selected ports in South Africa and Germany*" ditulis oleh Chuma Myoli¹, Kai U. Wellner, dan Nomtha Hadi, pada tahun 2026. bertujuan untuk merancang kerangka kerja strategi integrasi pemasaran antara pelabuhan laut *container* dan *dry port* pelengkapannya berdasarkan kondisi struktur pasar. Hasilnya menunjukkan bahwa pemulihan layanan operasional dasar wajib diutamakan pada pasar BUMN yang monopoli, sementara integrasi *Container* di pasar bebas membutuhkan perantara netral. Persamaannya terletak pada objek kajian terkait rantai pasok dan kelancaran ekosistem logistik *Container*. Perbedaannya, penelitian terdahulu berfokus pada strategi tata kelola makro antar entitas pelabuhan, sedangkan penelitian ini fokus pada ranah teknis operasional sebelum *stuffing Container*.

7. Penelitian berjudul "*A Systematic Literature Review of Cargo Loss Risks in Road Transportation: Impacts and Future Directions*" ditulis oleh Praiyya Panjee, Varunya Kaewchueaknang, dan Sataporn Amornsawadwatana pada tahun 2025 bertujuan untuk mengidentifikasi dan mendiskusikan risiko kehilangan atau kerusakan kargo

spesifik beserta dampaknya dan strategi mitigasinya. Hasilnya menunjukkan pengelompokan risiko ke dalam lima domain utama (*Man, Method, Machine, Material, Environment*) menggunakan analisis *Fishbone* Diagram. Persamaannya terletak pada penggunaan pendekatan analisis sebab-akibat (*Fishbone*) untuk memetakan akar masalah kegagalan kargo. Perbedaannya, penelitian sebelumnya berfokus pada moda transportasi darat melalui tinjauan literatur sistematis, sedangkan penelitian ini fokus pada permasalahan pemilihan *Container* pra-ekspor pada transportasi laut oleh perusahaan EMKL.

8. Penelitian berjudul "*Root Cause Analysis of The Most Frequently Occurring Problems in The Iraqi Building Industry Through Fishbone Diagram*" ditulis oleh Ghaleb dan Ahmed (2025) bertujuan untuk mendiagnosis penyebab utama dan akar masalah dari klaim serta sengketa yang paling sering terjadi pada proyek konstruksi bangunan di Irak. Hasilnya menunjukkan keberhasilan identifikasi asal-usul akar penyebab sengketa proyek melalui instrumen *Fishbone* Diagram untuk membentuk strategi manajemen yang terstruktur. Persamaannya terletak pada penggunaan metode *Root Cause Analysis* dengan alat *Fishbone* Diagram untuk menelusuri akar permasalahan. Perbedaannya, penelitian terdahulu dilakukan pada lingkup sengketa industri konstruksi bangunan, sedangkan penelitian ini fokus pada evaluasi kelayakan teknis *Container* di industri jasa logistik ekspor.

9. Penelitian berjudul "*The influence of management functions on the productivity of yard cargo handling equipment in container terminals*" ditulis oleh Nguyen (2024) bertujuan untuk mengeksplorasi dampak fungsi manajemen seperti perencanaan dan pengendalian terhadap produktivitas peralatan penanganan kargo di lapangan

terminal *Container*. Hasilnya menunjukkan bahwa perencanaan, pengorganisasian, dan pengendalian berpengaruh positif secara signifikan terhadap efisiensi operasional alat berat di lapangan. Persamaannya terletak pada fokus kajian mengenai efisiensi operasional di dalam ekosistem pergerakan *Container* (*container*). Perbedaannya, penelitian sebelumnya berfokus pada manajemen peralatan berat di area terminal pelabuhan, sedangkan penelitian ini fokus pada prosedur pemilihan fisik *Container* di depo oleh pihak EMKL.

10. Penelitian berjudul "*Research on maritime unpacking inspection mechanism of ship-borne dangerous goods containers: take Fujian MSA as an example*" ditulis oleh Wang (2021) bertujuan untuk meneliti mekanisme inspeksi pembongkaran maritim terhadap *container* barang berbahaya yang diangkut kapal di bawah yurisdiksi Fujian MSA. Hasilnya menunjukkan usulan mekanisme seleksi target inspeksi *container* yang lebih baik serta tata letak operasional untuk meminimalkan risiko keamanan muatan. Persamaannya terletak pada kajian mengenai pentingnya prosedur inspeksi fisik *Container* untuk memastikan keamanan dan kelancaran pengiriman. Perbedaannya, penelitian Tersebut dilakukan dari perspektif regulasi otoritas maritim terhadap muatan barang berbahaya, sedangkan penelitian ini fokus pada mekanisme pemilihan *dry container* standar dari sudut pandang operasional .

Tabel 2. 1 Kajian Penelitian Terdahulu

No.	Judul Penelitian, oleh, dan tahun	Metode	Tujuan	Masalah	Hasil	Persamaan	Perbedaan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
1.	Efisiensi Pengiriman Barang Menggunakan <i>Container</i> oleh PT. SPIL Pamujianto et al., (2025)	Kualitatif	Menganalisis efisiensi operasional, kualitas layanan, dan kontribusi SPIL	Keterlambatan kapal dan kendala operasional	Perusahaan menggunakan sistem digital untuk meningkatkan efisiensi dan keamanan barang.	Penelitian ini memiliki kesamaan dalam membahas penggunaan <i>container</i> sebagai faktor penting dalam kelancaran proses distribusi barang.	Fokus pada evaluasi efisiensi operasional perusahaan pelayaran (shipping line) secara makro, sedangkan penelitian Peneliti spesifik pada analisis kegagalan pemilihan <i>container</i> oleh pihak EMKL.
2.	Analisis Penyebab Kecacatan Produk Topi Menggunakan Metode <i>Fishbone</i> Diagram Di PT. Jawara Tiga Sekawan Kabupaten Bandung Ramadhan & Pujihartanti, (2025)	Kualitatif	Menganalisis penyebab kecacatan produk topi menggunakan Diagram <i>Fishbone</i> .	Tingginya tingkat kecacatan produk yang menyebabkan kerugian finansial.	Teridentifikasi faktor material menjadi penyebab dominan kecacatan sebesar (28,9%).	Penelitian ini memiliki kesamaan dalam penggunaan metode kualitatif dan menggunakan <i>Fishbone</i> diagram.	Fokus pada evaluasi penyebab kecacatan produk manufaktur, sedangkan penelitian Peneliti spesifik pada analisis kesalahan dan kelayakan pemilihan <i>container</i> .

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
3.	Penanganan <i>Empty Container</i> di Depo PT. Greating Fortune Logistik Isdanarko dkk., (2024)	Kualitatif	Mengetahui proses, kendala, dan upaya penanganan <i>empty container</i>	Kurangnya koordinasi dan kualitas <i>container</i> yang tidak layak	Proses berjalan sesuai SOP, perlu peningkatan koordinasi dan kontrol kualitas	Persamaannya menyoroti pentingnya kelayakan fisik <i>container</i> dan kendala operasional akibat kerusakan unit	Berfokus pada penanganan dan perbaikan <i>Container</i> di area pihak ketiga (Depo), sedangkan penelitian Peneliti berfokus pada proses pemilihan kelaikan oleh pihak EMKL.
4.	Analisis Diagram <i>Fishbone</i> dalam Kebijakan Pengelolaan Sampah di Kota Surabaya Ramadhani & Winardini, (2024)	Kualitatif	Mengidentifikasi permasalahan pengelolaan sampah di Surabaya beserta sebab-akibatnya untuk solusi yang efektif.	Terdapat tumpukan sampah di TPS Bukit Barisan yang belum dikelola dengan baik.	Akar masalah teridentifikasi pada empat aspek (Man, Machine, Method, Material) dengan rekomendasi penguatan pada fasilitas modern, kebijakan informasi, edukasi, dan koordinasi pemerintah.	Kedua penelitian sama-sama menggunakan <i>Fishbone</i> Diagram untuk mengidentifikasi akar penyebab masalah secara terstruktur.	penelitian terdahulu membahas kebijakan publik dan pengelolaan sampah, sedangkan penelitian Peneliti berfokus pada manajemen risiko logistik ekspor dalam pemilihan <i>container</i> di perusahaan EMKL.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
5.	Penanganan Pengangkutan Barang Melalui <i>Container</i> Pada PT. Elang Sriwijaya Perkasa Palembang Ginting et al., (2021)	Kualitatif	Menganalisis proses penanganan pengangkutan barang lewat <i>container</i> dan mengidentifikasi faktor penghambat di lapangan.	Masih terjadi kendala dalam pemilihan dan penanganan <i>container</i> ekspor.	Penanganan pengangkutan secara umum berjalan sesuai SOP, namun masih kerap terjadi kendala teknis lapangan dan keterlambatan pada kegiatan ekspor-impor.	Kedua penelitian membahas peran EMKL dalam kelancaran proses ekspor melalui penanganan <i>container</i> .	Penelitian terdahulu mengkaji proses pengangkutan barang, sedangkan penelitian Peneliti menganalisis kelayakan <i>container</i> dengan Diagram <i>Fishbone</i> .
6.	Integrated marketing strategies between <i>container</i> seaports and their complementary dry ports. Myoli1 et al ., (2026)	Kualitatif	Merancang strategi integrasi (IMS) antara pelabuhan laut dan dry port	Masih terjadi kendala pada rantai pasok <i>container</i>	Peningkatan operasional dan SDM menjadi prioritas untuk mendukung pengelolaan <i>container</i> yang lebih baik.	Sama-sama menggunakan metode kualitatif untuk mengevaluasi efisiensi operasional pada rantai pasok <i>Container</i> .	Penelitian terdahulu berfokus pada strategi makro dan tata kelola antar-pelabuhan. Penelitian Peneliti berfokus pada prosedur teknis internal EMKL dalam pemilihan kelayakan <i>Container</i> .

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
7.	A Systematic Literature Review of Cargo Loss Risks in Road Transportation: Impacts and Future Directions. Panjee et al., (2025)	Kualitatif	Mengidentifikasi risiko kehilangan atau kerusakan kargo dalam transportasi darat beserta dampak, dan strategi mitigasinya.	Meningkatnya kebutuhan logistik menyebabkan risiko kerusakan dan kehilangan muatan.	Menghasilkan <i>Fishbone</i> Diagram yang mengelompokkan risiko kargo dalam lima domain serta merekomendasikan mitigasi berbasis teknologi.	Kedua penelitian sama-sama membahas manajemen risiko menggunakan Diagram <i>Fishbone</i> .	Penelitian terdahulu berfokus pada transportasi darat, sedangkan penelitian ini merupakan studi kasus transportasi laut pada pemilihan kelayakan <i>Container</i> .
8.	Root Cause Analysis of The Most Frequently Occurring Problems in The Iraqi Building Industry Ghaleb et al ., (2025)	Kualitatif	Mengidentifikasi akar penyebab klaim dan sengketa konstruksi di Irak	Sengketa proyek berdampak pada biaya dan waktu pelaksanaan	Mengidentifikasi akar penyebab klaim dan sengketa melalui <i>Fishbone</i> Diagram untuk mendukung kebijakan manajemen sengketa yang terstruktur.	Kedua penelitian sama-sama menggunakan Root Cause Analysis dengan <i>Fishbone</i> Diagram untuk mengidentifikasi akar masalah.	Penelitian terdahulu membahas sengketa konstruksi di Irak, sedangkan penelitian Peneliti berfokus pada logistik dan transportasi laut (EMKL).

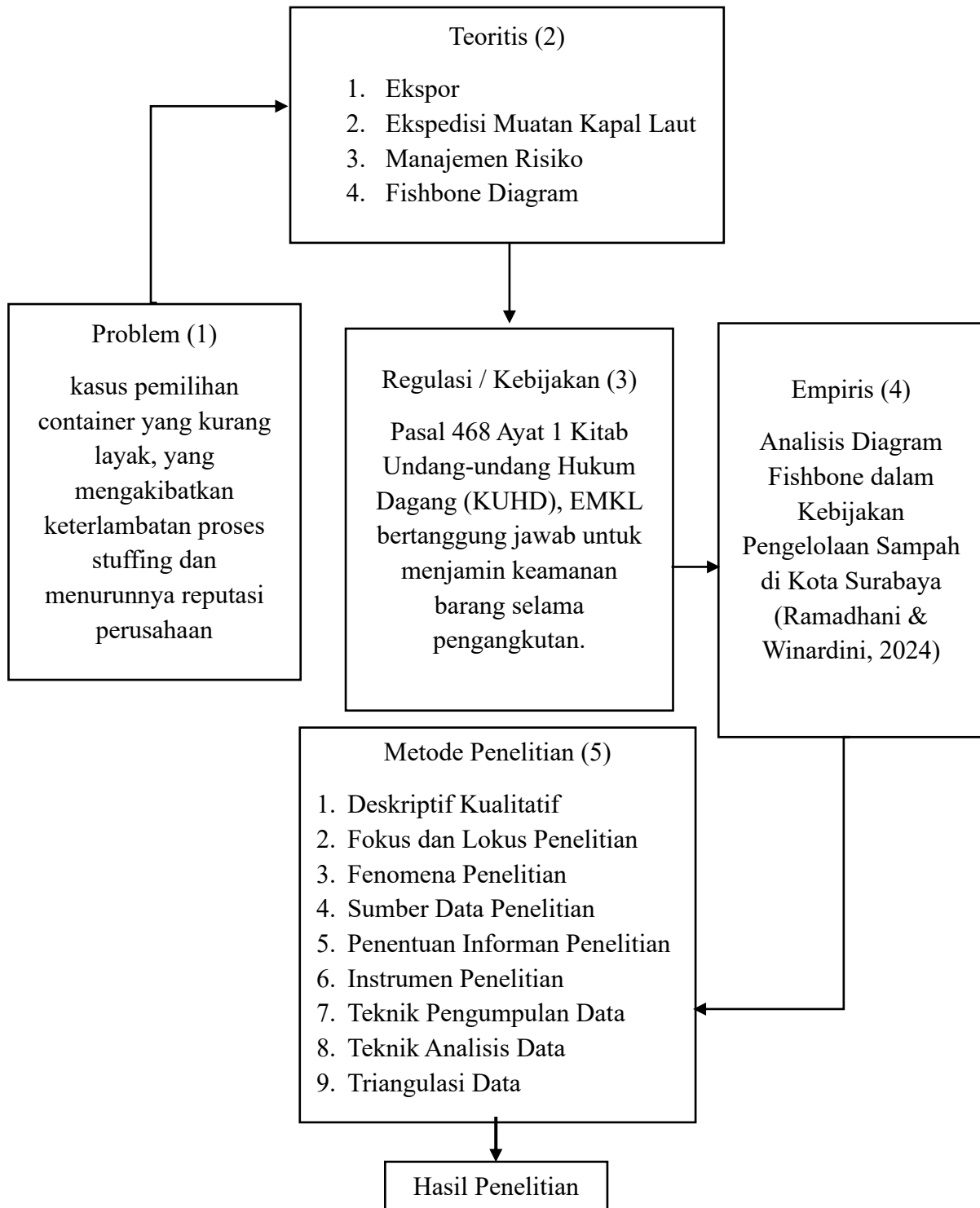
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
9.	The influence of management functions on the productivity of yard cargo handling equipment in <i>container</i> terminals Luong Hai Nguyen, (2024)	Kualitatif	Mengevaluasi pengaruh fungsi manajemen (POAC) terhadap produktivitas peralatan penanganan kargo lapangan.	Kurangnya bukti empiris mengenai bagaimana perilaku manajemen memengaruhi efisiensi peralatan di terminal.	Perencanaan, pengorganisasian, dan pengawasan berpengaruh signifikan terhadap produktivitas peralatan.	Sama-sama menyoroti pentingnya fungsi pengawasan (Controlling) dalam manajemen untuk memastikan kinerja operasional di area terminal berjalan efektif.	Penelitian terdahulu menguji pengaruh perilaku manajer, sedangkan penelitian ini berfokus pada manajemen risiko di bidang logistik.
10.	Maritime Unpacking Inspection Mechanism of Ship-borne Containers Zhou dkk., (2023)	Kualitatif	Mengembangkan inspeksi pembongkaran muatan untuk mendeteksi kerusakan di pelabuhan.	Kurangnya standarisasi dalam prosedur pemeriksaan fisik <i>container</i> di terminal.	Diperlukan sistem koordinasi yang lebih baik antara otoritas pelabuhan dan operator untuk validasi kondisi fisik.	Membahas prosedur pemeriksaan fisik dan mekanisme kontrol kelaikan <i>Container</i> .	Berfokus pada regulasi maritim di terminal. Penelitian ini fokus pada tahap <i>pra-stuffing</i> dan pemilihan unit di depo

2.3 Alur Kerangka Penelitian

Distribusi barang ekspor melalui penggunaan *container* merupakan aspek penting dalam menunjang kelancaran operasional perusahaan logistik, khususnya pada PT. Arindo Jaya Mandiri. Namun, dalam pelaksanaannya masih sering ditemukan penggunaan *container* yang tidak layak, seperti bocor, berkarat, atau tidak sesuai dengan karakteristik muatan. Permasalahan ini menyebabkan keterlambatan proses *stuffing*, meningkatkan risiko kerusakan barang, serta penurunan kepercayaan konsumen. Selain itu, tingginya volume kegiatan *stuffing* menjadi tantangan dalam menjaga kualitas proses pemilihan dan pemeriksaan *container*. Oleh karena itu, diperlukan evaluasi terhadap sistem yang ada, mengingat proses yang berjalan masih bersifat korektif dan berpotensi menimbulkan kerugian operasional.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan deskriptif kualitatif dengan studi kasus pada PT. Arindo Jaya Mandiri. Data dikumpulkan melalui wawancara dengan pihak manajer, asisten manajer operasional, serta staf operasional yang terlibat langsung dalam proses pemilihan dan pemeriksaan *container*. Selain itu, data juga diperoleh melalui observasi lapangan dan dokumentasi yang berkaitan dengan kegiatan operasional. Analisis data dilakukan menggunakan pendekatan *Fishbone Diagram* (Ishikawa) untuk mengidentifikasi faktor-faktor penyebab permasalahan yang meliputi aspek manusia (*man*), material, metode (*method*), mesin (*machine*), dan lingkungan (*environment*).

Sebagai hasil akhir, penelitian ini merekomendasikan penyusunan Standar Operasional Prosedur (SOP) dalam proses pemilihan dan pemeriksaan *container*, mengingat perusahaan belum memiliki SOP yang terstruktur dan terdokumentasi secara formal. SOP yang disusun diharapkan dapat menjadi pedoman baku yang mencakup tahapan pemeriksaan, kriteria kelayakan *container*, serta mekanisme penanganan apabila ditemukan ketidaksesuaian. Dengan penerapan SOP tersebut, perusahaan diharapkan mampu mengurangi kesalahan dalam pemilihan *container*, meminimalkan risiko kerusakan barang, serta menekan waktu operasional akibat keterlambatan dan penggantian *container*, sehingga pada akhirnya dapat meningkatkan efektivitas dan efisiensi proses ekspor secara keseluruhan.



Gambar 2. 7 Alur Kerangka Penelitian

Sumber: Olahan data peneliti, 2026