

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Kajian Teori

2.1.1 Manajemen Strategi

2.1.1.1 Definisi Manajemen Strategi

Menurut Farid (2022), manajemen strategi merupakan salah satu cabang ilmu manajemen yang memiliki peran sangat penting dalam menentukan arah, keberlangsungan, serta keberhasilan suatu organisasi dalam jangka panjang. Dalam lingkungan bisnis yang semakin dinamis, kompetitif, dan penuh ketidakpastian, organisasi dituntut untuk mampu menyusun strategi yang tepat agar dapat bertahan, berkembang, dan memiliki keunggulan dibandingkan pesaing. Oleh karena itu, manajemen strategi menjadi pendekatan yang digunakan organisasi untuk mengelola berbagai sumber daya secara efektif dan efisien guna mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

Secara umum, manajemen strategi dapat dipahami sebagai suatu proses sistematis yang melibatkan kegiatan perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan, pengendalian, dan evaluasi strategi organisasi. Proses ini dilakukan untuk memastikan bahwa organisasi mampu menyesuaikan diri terhadap perubahan lingkungan internal maupun eksternal secara berkelanjutan. Menurut Farid (2022), manajemen strategi adalah serangkaian keputusan dan tindakan manajerial yang

dengannya kita dapat menentukan kinerja jangka panjang dari perusahaan atau organisasi mana pun.

Definisi ini menunjukkan bahwa manajemen strategi tidak hanya berkaitan dengan penyusunan rencana, tetapi juga mencakup proses pengambilan keputusan strategis yang melibatkan seluruh bagian organisasi. Selain itu, Teece (2022) menjelaskan bahwa manajemen strategi berkaitan erat dengan konsep *dynamic capabilities*, yaitu kemampuan organisasi untuk mengintegrasikan, membangun, dan mengkonfigurasi ulang kompetensi internal maupun eksternal guna menghadapi perubahan lingkungan bisnis yang cepat. Menurut Teece (2022), organisasi yang mampu beradaptasi terhadap perubahan teknologi, pasar, dan regulasi akan memiliki peluang lebih besar untuk mempertahankan keunggulan kompetitif dalam jangka panjang.

Menurut Bridoux et al. (2022), manajemen strategi modern berkembang menjadi pendekatan yang lebih berorientasi pada *stakeholder*. Dalam pandangan ini, organisasi tidak hanya bertanggung jawab kepada pemilik modal, tetapi juga kepada pihak-pihak lain yang terlibat, seperti karyawan, pelanggan, pemerintah, dan masyarakat. Bridoux et al. (2022) menjelaskan bahwa strategi yang efektif harus mampu menciptakan hubungan kolaboratif antara organisasi dan *stakeholder* agar tercipta keberlanjutan bisnis yang lebih baik.

Dalam konteks Indonesia, Fikri et al. (2024) menjelaskan bahwa manajemen strategi merupakan proses pengambilan keputusan yang dilakukan secara sistematis melalui analisis lingkungan internal dan

eksternal organisasi untuk mencapai tujuan perusahaan secara efektif dan efisien. Menurut Fikri et al. (2024), keberhasilan strategi sangat dipengaruhi oleh kemampuan organisasi dalam memahami kondisi lingkungan bisnis serta memanfaatkan peluang yang ada. Selanjutnya, Muhammad Ikhsan dkk. (2026) menjelaskan bahwa manajemen strategi merupakan instrumen penting dalam meningkatkan kinerja organisasi melalui formulasi, implementasi, dan evaluasi strategi secara terintegrasi. Mereka menekankan bahwa organisasi yang menerapkan manajemen strategi secara konsisten akan lebih mampu meningkatkan efektivitas operasional, efisiensi penggunaan sumber daya, serta daya saing organisasi dalam jangka panjang.

Berdasarkan berbagai definisi tersebut, dapat disimpulkan bahwa manajemen strategi merupakan suatu proses manajerial yang sistematis dan berkelanjutan yang dilakukan organisasi melalui: analisis lingkungan internal dan eksternal, penetapan visi, misi, dan tujuan organisasi, formulasi strategi, implementasi strategi serta pengendalian dan evaluasi strategi, dengan tujuan untuk menciptakan keunggulan kompetitif, meningkatkan efektivitas organisasi, serta menjaga keberlanjutan organisasi dalam menghadapi perubahan lingkungan bisnis.

2.1.1.2 Tujuan Manajemen Strategi

Menurut Teece (2022), manajemen strategi bertujuan membantu organisasi membangun kemampuan adaptif (*dynamic capabilities*) agar mampu menghadapi perubahan teknologi, perubahan pasar, dan

persaingan global secara berkelanjutan. Adapun tujuan manajemen strategi dapat dijelaskan sebagai berikut:

a. Menentukan Arah dan Tujuan Organisasi

Salah satu tujuan utama manajemen strategi adalah menentukan arah organisasi melalui penetapan visi, misi, tujuan, dan sasaran jangka panjang. Dengan adanya arah yang jelas, organisasi dapat menjalankan aktivitas secara lebih terstruktur dan terkoordinasi. Manajemen strategi dapat membantu organisasi untuk menentukan prioritas organisasi, menetapkan target yang ingin dicapai, menyusun rencana jangka pendek dan jangka panjang, dan mengarahkan seluruh aktivitas organisasi menuju tujuan yang sama.

b. Meningkatkan Efektivitas dan Efisiensi Organisasi

Manajemen strategi bertujuan meningkatkan efektivitas dan efisiensi organisasi dalam menggunakan sumber daya yang dimiliki, seperti sumber daya manusia, teknologi, informasi, keuangan dan infrastruktur. Melalui strategi yang tepat, organisasi dapat meminimalkan pemborosan, meningkatkan produktivitas, serta mengoptimalkan penggunaan sumber daya untuk mencapai hasil yang maksimal.

c. Meningkatkan Daya Saing Organisasi

Dalam lingkungan bisnis yang kompetitif, organisasi perlu memiliki keunggulan kompetitif agar mampu bertahan dan berkembang. Oleh karena itu, manajemen strategi bertujuan membantu organisasi menciptakan nilai tambah yang membedakannya dari

pesaing. Keunggulan kompetitif dapat diperoleh melalui inovasi produk dan layanan, pengembangan teknologi, peningkatan kualitas pelayanan, efisiensi operasional, dan penguatan hubungan dengan pelanggan. Menurut Bridoux et al. (2022) strategi yang efektif mampu menciptakan nilai bagi organisasi dan *stakeholder* sehingga dapat meningkatkan keberlanjutan serta daya saing organisasi dalam jangka panjang.

d. Membantu Organisasi Beradaptasi terhadap Perubahan

Lingkungan bisnis terus mengalami perubahan akibat perkembangan teknologi, globalisasi, perubahan regulasi, dan perubahan kebutuhan pasar. Oleh karena itu, manajemen strategi bertujuan membantu organisasi beradaptasi terhadap perubahan tersebut. Organisasi yang mampu beradaptasi akan lebih siap menghadapi perubahan pasar, persaingan bisnis, perubahan teknologi, ketidakpastian ekonomi dan perubahan kebijakan pemerintah. Menurut Nurdiansyah et al. (2026), organisasi modern memerlukan strategi yang dinamis dan fleksibel agar mampu mempertahankan keberlanjutan organisasi di tengah perubahan lingkungan bisnis yang cepat.

e. Mendukung Pengambilan Keputusan

Pengambilan keputusan strategis sangat penting karena berkaitan dengan: penentuan kebijakan organisasi, pengembangan bisnis, pengelolaan risiko, serta penentuan prioritas organisasi. Dengan

adanya strategi yang jelas, organisasi dapat mengurangi risiko kesalahan dalam pengambilan keputusan.

f. Menjaga Keberlanjutan Organisasi

Organisasi perlu memastikan bahwa aktivitas yang dilakukan tidak hanya memberikan keuntungan sesaat, tetapi juga mampu mendukung pertumbuhan dan perkembangan organisasi secara berkelanjutan. Keberlanjutan organisasi dapat dicapai melalui adanya pengelolaan sumber daya yang baik, adaptasi terhadap perubahan, inovasi berkelanjutan, serta peningkatan kualitas organisasi.

2.1.1.3 Manfaat Manajemen Strategi

Penerapan manajemen strategi memberikan berbagai manfaat bagi organisasi karena membantu meningkatkan efektivitas pengelolaan organisasi secara menyeluruh. Manfaat tersebut dapat dirasakan dalam aspek operasional, pengambilan keputusan, pengembangan organisasi, maupun peningkatan daya saing. Menurut Ikhsan dkk. (2026), organisasi yang menerapkan manajemen strategi secara konsisten cenderung memiliki kinerja organisasi yang lebih baik dibandingkan organisasi yang tidak memiliki perencanaan strategis yang jelas. Adapun manfaat manajemen strategi adalah sebagai berikut:

a. Membantu Organisasi Mencapai Tujuan

Manajemen strategi membantu organisasi mencapai tujuan secara lebih terarah karena seluruh aktivitas organisasi disusun berdasarkan strategi yang telah ditetapkan. Dengan adanya strategi

yang jelas akan menghasilkan aktivitas organisasi menjadi lebih fokus, tujuan organisasi lebih mudah dicapai, serta kinerja organisasi lebih terukur.

b. Meningkatkan Efisiensi Penggunaan Sumber Daya

Manajemen strategi membantu organisasi mengelola sumber daya secara lebih optimal sehingga dapat mengurangi pemborosan dan meningkatkan produktivitas. Sumber daya yang dikelola meliputi sumber daya manusia, keuangan, teknologi, informasi dan infrastruktur. Pengelolaan sumber daya yang baik akan meningkatkan efisiensi operasional organisasi.

c. Meningkatkan Kualitas Pengambilan Keputusan

Manajemen strategi membantu organisasi mengambil keputusan berdasarkan data dan analisis yang sistematis. Hal ini membuat keputusan organisasi menjadi lebih rasional, lebih tepat sasaran, lebih efektif serta memiliki risiko yang lebih kecil.

d. Meningkatkan Koordinasi Organisasi

Penerapan strategi membantu meningkatkan koordinasi antar bagian organisasi karena seluruh unit memiliki tujuan dan arah yang sama. Koordinasi yang baik akan membantu mengurangi konflik internal, meningkatkan kerja sama tim, mempercepat proses kerja, dan meningkatkan efektivitas organisasi.

e. Meningkatkan Daya Saing Organisasi

Manajemen strategi membantu organisasi menciptakan keunggulan kompetitif melalui inovasi, peningkatan kualitas, dan

efisiensi operasional. Organisasi yang memiliki strategi yang baik akan lebih mampu menghadapi persaingan bisnis, menarik pelanggan, mengembangkan pasar, dan mempertahankan keberlanjutan bisnis secara lebih baik.

f. Membantu Organisasi Menghadapi Risiko dan Perubahan

Manajemen strategi membantu organisasi mengidentifikasi peluang dan ancaman yang berasal dari lingkungan eksternal. Dengan demikian, organisasi akan lebih siap menghadapi ketidakpastian bisnis, perubahan teknologi, perubahan pasar, krisis ekonomi, serta persaingan global. Organisasi yang memiliki strategi yang baik akan lebih fleksibel dan adaptif terhadap perubahan lingkungan bisnis.

g. Meningkatkan Kinerja Organisasi

Penerapan manajemen strategi secara efektif dapat meningkatkan produktivitas organisasi, efisiensi operasional, kinerja keuangan, kepuasan pelanggan serta kualitas pelayanan. Hal ini menunjukkan bahwa manajemen strategi memiliki kontribusi besar terhadap keberhasilan organisasi secara keseluruhan.

2.1.1.4 Karakteristik Manajemen Strategi

Manajemen strategi memiliki sejumlah karakteristik yang membedakannya dari fungsi manajemen lainnya. Karakteristik ini menunjukkan bahwa manajemen strategi bersifat kompleks, dinamis, dan berorientasi jangka panjang.

a. Berorientasi Jangka Panjang

Strategi disusun tidak hanya untuk menyelesaikan permasalahan jangka pendek, tetapi juga untuk memastikan keberlangsungan organisasi di masa depan. Menurut Ikhsan dkk. (2026), orientasi jangka panjang dalam manajemen strategi penting untuk membangun *organizational resilience* atau ketahanan organisasi dalam menghadapi perubahan lingkungan bisnis.

b. Bersifat Dinamis dan Adaptif

Lingkungan bisnis selalu mengalami perubahan akibat perkembangan teknologi, globalisasi, perubahan regulasi, perubahan perilaku konsumen, serta kondisi ekonomi dunia. Menurut Nurdiansyah et al. (2026), organisasi modern membutuhkan manajemen strategi yang dinamis agar mampu menyesuaikan diri terhadap perubahan lingkungan bisnis yang cepat, khususnya pada era digitalisasi dan transformasi teknologi.

c. Melibatkan Analisis Lingkungan Internal dan Eksternal

Manajemen strategi memerlukan analisis lingkungan internal dan eksternal organisasi untuk mengidentifikasi kekuatan (*strengths*), kelemahan (*weaknesses*), peluang (*opportunities*), dan ancaman (*threats*). Menurut Fikri et al. (2024), analisis lingkungan menjadi dasar penting dalam pengambilan keputusan strategis karena membantu organisasi memahami kondisi aktual yang mempengaruhi pencapaian tujuan organisasi. Analisis ini umumnya dilakukan

menggunakan metode SWOT untuk menentukan strategi yang paling sesuai dengan kondisi organisasi.

d. Berorientasi pada Keunggulan Kompetitif

Manajemen strategi bertujuan menciptakan keunggulan kompetitif (*competitive advantage*) yang membedakan organisasi dari pesaingnya. Menurut Teece (2022), organisasi yang memiliki kemampuan strategis dan *dynamic capabilities* akan lebih mampu mempertahankan daya saing dalam menghadapi perubahan pasar global. Keunggulan kompetitif dapat diperoleh melalui inovasi, efisiensi operasional, kualitas produk dan layanan, penguasaan teknologi, dan hubungan dengan pelanggan.

e. Melibatkan Seluruh Tingkatan Organisasi

Manajemen strategi tidak hanya menjadi tanggung jawab manajemen puncak, tetapi juga melibatkan seluruh tingkatan organisasi. Menurut Zhang (2024), keberhasilan implementasi strategi dipengaruhi oleh keterlibatan sumber daya manusia, koordinasi antar bagian, serta integrasi strategi dengan seluruh aktivitas organisasi. Strategi seringkali gagal bukan karena rencananya salah, tetapi karena eksekusinya lemah.

2.1.1.5 Tahapan Manajemen Strategi

Manajemen strategi merupakan suatu proses yang dilakukan secara sistematis dan berkelanjutan dalam organisasi. Proses ini tidak hanya berhenti pada penyusunan strategi, tetapi juga mencakup pelaksanaan serta

evaluasi terhadap strategi yang telah diterapkan. Oleh karena itu, manajemen strategi terdiri dari beberapa tahapan yang saling berkaitan dan membentuk suatu siklus yang berkesinambungan. Secara umum, tahapan manajemen strategi terdiri dari:

1. Formulasi strategi (*strategy formulation*)
2. Implementasi strategi (*strategy implementation*)
3. Evaluasi strategi (*strategy evaluation*)

Ketiga tahapan tersebut memiliki peran penting dalam menentukan keberhasilan organisasi dalam mencapai tujuan jangka panjang.

1. Formulasi Strategi (*Strategy Formulation*)

Formulasi strategi merupakan tahap awal dalam manajemen strategi yang berfokus pada proses penyusunan strategi organisasi. Tahap ini dilakukan melalui analisis lingkungan internal dan eksternal untuk menentukan strategi yang paling tepat sesuai dengan kondisi organisasi. Menurut Agustina et al. (2023), Manajemen strategis umumnya dipahami sebagai rangkaian langkah: perumusan (formulasi), implementasi, evaluasi, dan pengendalian strategi.

Menurut Farid (2022), Formulasi strategi disebut sebagai salah satu langkah paling penting untuk pendekatan pemecahan masalah yang ilmiah dan realistis dalam perusahaan. Pada tahap formulasi strategi, organisasi melakukan berbagai analisis, seperti:

- a. Analisis SWOT (*Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats*)
- b. Analisis lingkungan industri
- c. Analisis kompetitor

d. Analisis kebutuhan pasar

Tujuan utama dari formulasi strategi adalah untuk menentukan arah organisasi dalam jangka panjang serta menciptakan strategi yang mampu memberikan keunggulan kompetitif. Menurut Agustina et al. (2023), formulasi strategi menjadi tahap yang sangat penting karena menentukan arah dan kebijakan organisasi dalam menghadapi persaingan bisnis yang dinamis dan kompleks. Formulasi strategi yang baik akan membantu organisasi dalam memanfaatkan peluang dan meminimalkan risiko yang mungkin terjadi.

Selain itu, Fikri et al. (2024) menjelaskan bahwa formulasi strategi harus dilakukan berdasarkan kondisi aktual organisasi agar strategi yang dihasilkan bersifat realistis, adaptif, dan sesuai dengan kebutuhan lingkungan bisnis. Dalam praktiknya, formulasi strategi melibatkan beberapa aktivitas utama, yaitu:

- a. Penetapan visi dan misi organisasi
- b. Penentuan tujuan strategis
- c. Analisis lingkungan internal dan eksternal
- d. Penyusunan alternatif strategi
- e. Pemilihan strategi terbaik

Tahap formulasi strategi sangat menentukan keberhasilan tahap berikutnya karena strategi yang tidak dirumuskan dengan baik akan sulit untuk diimplementasikan secara efektif.

2. Implementasi Strategi (*Strategy Implementation*)

Implementasi strategi merupakan tahap pelaksanaan dari strategi yang telah dirumuskan sebelumnya. Pada tahap ini, organisasi mengubah rencana strategis menjadi tindakan nyata melalui berbagai program dan aktivitas operasional. Implementasi strategi sering dianggap sebagai tahap yang paling sulit dalam manajemen strategi karena melibatkan:

- a. Pengelolaan sumber daya manusia
- b. Pengalokasian anggaran
- c. Pengembangan struktur organisasi
- d. Koordinasi antar bagian organisasi

Menurut Duchidze (2025), Implementasi sendiri digambarkan sebagai proses mengalokasikan sumber daya, membuat keputusan, dan mencapai tujuan spesifik. Keberhasilan implementasi strategi dipengaruhi oleh beberapa faktor, antara lain:

- a. Kepemimpinan organisasi
- b. Komunikasi yang efektif
- c. Budaya organisasi
- d. Kompetensi sumber daya manusia
- e. Dukungan teknologi dan sistem informasi

Menurut Sumaryono dkk. (2024), manajemen strategis menekankan bahwa formulasi saja tidak cukup dalam menjalankan sumber daya perusahaan, keberhasilan sangat bergantung pada implementasi strategi seperti penetapan tujuan tahunan, kebijakan,

alokasi sumber daya, dan budaya yang mendukung agar strategi benar-benar berjalan. Implementasi strategi yang efektif mampu meningkatkan stabilitas perusahaan melalui optimalisasi operasional dan pengelolaan sumber daya yang lebih efisien. Selain itu, Nurdiansyah et al. (2026) menjelaskan bahwa pada era digitalisasi, implementasi strategi harus didukung oleh kemampuan organisasi dalam mengadopsi teknologi dan melakukan transformasi digital agar mampu bersaing secara global.

Dalam implementasi strategi, organisasi biasanya melakukan beberapa kegiatan, seperti penyusunan program kerja, pengalokasian sumber daya, penyesuaian struktur organisasi, pengembangan budaya kerja dan pelaksanaan pengawasan operasional. Tahap implementasi sangat penting karena strategi yang baik tidak akan memberikan hasil optimal apabila tidak dilaksanakan dengan tepat.

3. Evaluasi Strategi (*Strategy Evaluation*)

Evaluasi strategi merupakan tahap akhir dalam manajemen strategi yang bertujuan untuk menilai efektivitas strategi yang telah diterapkan. Evaluasi dilakukan untuk mengetahui apakah strategi mampu mencapai tujuan organisasi sesuai target yang telah ditentukan. Menurut Fahrurrozi (2024), evaluasi strategi adalah rangkaian kegiatan untuk menilai apakah strategi yang dijalankan masih sesuai, efektif, dan mendukung pencapaian visi, misi, dan tujuan organisasi. Evaluasi ini juga menjadi dasar koreksi dan perbaikan strategi agar organisasi tetap kompetitif dan adaptif. Evaluasi strategi mencakup

pengawasan kinerja organisasi dengan tolok ukur atau kriteria yang jelas.

Menurut Fahrurrozi (2024), aktivitas utamanya adalah untuk mengukur kinerja organisasi, membandingkan hasil aktual dengan rencana, menyelidiki deviasi, mengevaluasi kinerja individu, dan menilai perkembangan pencapaian tujuan. Tahap evaluasi sangat penting karena lingkungan bisnis bersifat dinamis sehingga strategi perlu disesuaikan dengan perubahan kondisi yang terjadi. Menurut Ikhsan (2026), evaluasi strategi membantu organisasi memastikan bahwa strategi yang diterapkan tetap relevan dan mampu mendukung peningkatan kinerja organisasi secara berkelanjutan. Proses evaluasi strategi biasanya dilakukan melalui:

- a. *Monitoring* kinerja organisasi
- b. Pengukuran *Key Performance Indicators* (KPI)
- c. Analisis pencapaian target
- d. Identifikasi hambatan dan penyimpangan
- e. Penyusunan tindakan perbaikan

Evaluasi strategi memungkinkan organisasi untuk melakukan *continuous improvement* atau perbaikan berkelanjutan agar strategi tetap efektif dalam menghadapi perubahan lingkungan bisnis.

2.1.1.6 Manajemen Strategi dalam Konteks Pengelolaan *Container*

Manajemen strategi memiliki peran yang sangat penting dalam sektor logistik dan pengelolaan *container* karena sektor ini merupakan

salah satu komponen utama dalam mendukung kelancaran perdagangan internasional dan rantai pasok global. Dalam era globalisasi dan perkembangan perdagangan internasional yang semakin kompleks, organisasi logistik dan pelabuhan dituntut untuk mampu meningkatkan efisiensi operasional, mempercepat arus distribusi barang, serta meningkatkan kualitas pelayanan agar mampu bersaing secara nasional maupun internasional. Menurut Teece (2022), sektor logistik modern menghadapi berbagai tantangan, seperti:

- a. Tingginya volume perdagangan internasional
- b. Perkembangan teknologi digital
- c. Persaingan antar pelabuhan dan perusahaan logistik
- d. Kompleksitas koordinasi antar *stakeholder*
- e. efisiensi biaya dan waktu distribusi

Kondisi tersebut menyebabkan organisasi logistik memerlukan penerapan manajemen strategi yang tepat agar dapat mengelola sumber daya, teknologi, serta sistem operasional secara efektif dan berkelanjutan. Menurut Teece (2022), organisasi logistik perlu memiliki kemampuan adaptif (*dynamic capabilities*) agar mampu menghadapi perubahan teknologi, perubahan regulasi perdagangan internasional, serta dinamika pasar global. Dalam konteks logistik dan pengelolaan *container*, manajemen strategi tidak hanya berfokus pada aspek operasional, tetapi juga mencakup:

- a. Perencanaan sistem logistik
- b. Pengelolaan infrastruktur

- c. Pengembangan teknologi informasi
- d. Pengambilan keputusan strategis
- e. Integrasi antar *stakeholder*

Penerapan strategi yang tepat akan membantu organisasi logistik meningkatkan efisiensi rantai pasok (*supply chain efficiency*), mengurangi hambatan distribusi, serta mempercepat arus keluar masuk barang di pelabuhan. Menurut Teece (2022), berikut merupakan penerapan strategi dalam sektor pengelolaan kontainer, antara lain:

1. Digitalisasi Sistem Logistik

Salah satu bentuk penerapan manajemen strategi dalam sektor logistik adalah digitalisasi sistem logistik. Digitalisasi dilakukan untuk meningkatkan efisiensi proses operasional melalui penggunaan teknologi informasi dan sistem berbasis digital. Digitalisasi dalam pengelolaan *container* dapat mencakup:

- a. Sistem *tracking container* secara *real-time*
- b. Otomatisasi dokumen ekspor dan impor
- c. Integrasi data antar instansi
- d. Penggunaan sistem *Terminal Operating System* (TOS)
- e. Pemanfaatan teknologi *Internet of Things* (IoT)

Digitalisasi membantu organisasi logistik dalam mempercepat proses administrasi, mengurangi kesalahan manual (*human error*), meningkatkan transparansi data, mempermudah *monitoring* operasional Menurut Alam (2026), perencanaan strategis sistem informasi mampu meningkatkan integrasi data, efisiensi operasional,

serta kualitas pengambilan keputusan dalam organisasi. Sistem informasi yang terintegrasi memungkinkan organisasi mengelola informasi secara lebih cepat, akurat, dan efektif. Dalam konteks pelabuhan, digitalisasi juga mendukung penerapan konsep *smart port*, yaitu pelabuhan yang menggunakan teknologi digital untuk meningkatkan produktivitas dan efisiensi pelayanan logistik.

2. Integrasi Antar *Stakeholder*

Kegiatan logistik dan pengelolaan *container* melibatkan banyak pihak (*multi-stakeholder*), seperti pelabuhan, bea cukai, perusahaan pelayaran, *freight forwarder*, eksportir dan importir dan perusahaan Transportasi darat. Karena melibatkan banyak pihak, koordinasi dan integrasi sistem menjadi faktor yang sangat penting dalam meningkatkan kelancaran arus logistik. Manajemen strategi diperlukan untuk menciptakan sistem komunikasi yang efektif, integrasi data antar instansi, sinkronisasi proses operasional, dan kolaborasi antar *stakeholder*. Kurangnya integrasi antar *stakeholder* dapat menyebabkan keterlambatan proses administrasi, penumpukan *container*, tingginya biaya logistik serta ketidakefisienan distribusi barang. Menurut Bridoux et al. (2022), strategi modern harus mampu membangun hubungan kolaboratif antar *stakeholder* untuk menciptakan nilai dan meningkatkan efektivitas organisasi secara berkelanjutan.

3. Pengurangan *Dwelling Time*

Dwelling time merupakan waktu yang dibutuhkan sejak *container* dibongkar dari kapal hingga keluar dari area pelabuhan. Tingginya *dwelling time* menjadi salah satu masalah utama dalam pengelolaan *container* karena dapat menyebabkan penumpukan barang di pelabuhan, keterlambatan distribusi, peningkatan biaya logistik dan menurunnya produktivitas pelabuhan. Manajemen strategi berperan penting dalam merumuskan kebijakan dan langkah operasional untuk mengurangi *dwelling time* melalui penyederhanaan proses administrasi, digitalisasi dokumen, percepatan proses *clearance*, integrasi sistem antar instansi, serta pengaturan kapasitas terminal. Pengurangan *dwelling time* menjadi indikator penting dalam meningkatkan efisiensi pelabuhan dan daya saing logistik nasional.

4. Optimalisasi Kapasitas Terminal

Terminal *container* memiliki kapasitas tertentu dalam menangani arus keluar masuk barang. Jika kapasitas terminal tidak dikelola secara optimal, maka dapat menyebabkan kemacetan operasional, penumpukan *container*, keterlambatan pelayanan kapal serta penurunan produktivitas pelabuhan. Manajemen strategi diperlukan untuk mengatur kapasitas penumpukan *container*, mengoptimalkan penggunaan alat bongkar muat, mengatur jadwal operasional kapal, meningkatkan efisiensi penggunaan lahan terminal. Optimalisasi kapasitas terminal bertujuan untuk meningkatkan produktivitas pelabuhan dan mempercepat arus logistik.

5. Pengembangan Infrastruktur Pelabuhan

Infrastruktur pelabuhan merupakan faktor penting dalam mendukung kelancaran sistem logistik dan pengelolaan *container*. Infrastruktur yang memadai akan meningkatkan kecepatan pelayanan, kapasitas distribusi barang serta efisiensi operasional pelabuhan. Pengembangan infrastruktur dapat meliputi penambahan dermaga, pengembangan area penumpukan *container*, modernisasi alat bongkar muat, dan pengembangan akses Transportasi darat. Menurut Teece (2022), organisasi yang mampu melakukan inovasi dan pengembangan sumber daya secara berkelanjutan akan lebih mampu menghadapi perubahan lingkungan bisnis dan meningkatkan daya saing organisasi.

Berdasarkan uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa manajemen strategi memiliki peran yang sangat penting dalam sektor logistik dan pengelolaan *container*. Penerapan manajemen strategi membantu organisasi logistik meningkatkan efisiensi operasional, memperkuat integrasi sistem, serta meningkatkan daya saing pelabuhan dalam perdagangan internasional. Penerapan strategi dalam logistik dapat dilakukan melalui digitalisasi sistem logistik, integrasi antar *stakeholder*, pengurangan *dwelling time*, optimalisasi kapasitas terminal, serta pengembangan infrastruktur pelabuhan. Dengan penerapan manajemen strategi yang efektif, organisasi logistik akan lebih mampu menghadapi tantangan globalisasi, perkembangan teknologi, serta dinamika perdagangan internasional secara berkelanjutan.

2.1.2 Strategi

2.1.2.1 Pengertian Strategi

Dalam lanskap bisnis modern, strategi tidak lagi dipandang sebagai rencana statis, melainkan sebagai proses integrasi kapabilitas organisasi yang komprehensif. Menurut Farid (2022) strategi digambarkan sebagai serangkaian keputusan dan tindakan manajerial yang menentukan kinerja jangka panjang organisasi, mencakup penyusunan, implementasi, evaluasi, dan pemantauan strategi. Strategi yang efektif mengharuskan seluruh elemen organisasi, mulai dari manajemen puncak hingga staf operasional untuk bergerak dalam satu kesatuan yang kohesif.

Integrasi ini menjadi krusial karena dalam industri yang kompleks seperti logistik dan keagenan kapal, setiap fungsi memiliki ketergantungan yang tinggi. Tanpa adanya sinkronisasi yang kuat antara visi strategis dan eksekusi taktis, sumber daya perusahaan akan tersebar tanpa arah yang jelas. Oleh karena itu, strategi berfungsi sebagai "benang merah" yang menyatukan kebijakan internal dengan rangkaian tindakan nyata, memastikan bahwa setiap keputusan yang diambil berkontribusi langsung pada pencapaian nilai jangka panjang perusahaan.

Achmad et al. (2025) menekankan bahwa kinerja organisasi yang unggul ditentukan oleh kemampuan manajemen dalam menyatukan lingkungan internal (sumber daya dan kapabilitas) dengan lingkungan eksternal secara inovatif. Strategi yang dirumuskan secara tajam memungkinkan organisasi untuk mengalokasikan modal, teknologi, dan

sumber daya manusia secara efektif dengan mempertimbangkan kekuatan internal serta mengantisipasi perubahan pasar yang fluktuatif.

Sebagai puncak dari integrasi dan alokasi sumber daya, organisasi dituntut memiliki agilitas untuk bertransformasi di tengah ketidakpastian. Pitelis et al (2023) menjelaskan bahwa strategi masa kini adalah tentang adaptasi berkelanjutan melalui proses *sensing* (merasakan perubahan), *seizing* (menangkap peluang), dan *transforming* (rekonfigurasi kapabilitas). Pendekatan ini menunjukkan bahwa strategi yang sukses adalah strategi yang bersifat dinamis, bukan sebuah dokumen mati yang disimpan di atas meja kerja.

Keterkaitan antara ketiga fase ini sangat jelas, tanpa integrasi yang kohesif dan alokasi sumber daya yang tepat, sebuah organisasi tidak akan memiliki kelincahan untuk melakukan transformasi. Agilitas strategis memungkinkan perusahaan keagenan untuk tetap tangguh dalam menghadapi disrupsi teknologi maupun perubahan regulasi pelabuhan. Dengan memadukan visi yang terintegrasi, pemanfaatan sumber daya yang inovatif, dan kemampuan adaptasi yang cepat, organisasi dapat mempertahankan daya saing dan memastikan keberlanjutan usahanya di tengah lingkungan bisnis yang terus bergejolak. Menurut Yu (2021) yang menyatakan bahwa inti dari strategi adalah interdependensi, yaitu keterkaitan antara berbagai elemen organisasi. Terdapat tiga elemen kunci strategi, yaitu:

1. Tujuan jangka panjang yang jelas dan terarah, sebagai pedoman utama organisasi

2. Pemahaman mendalam terhadap pelanggan dan pesaing, yang menjadi dasar dalam membangun keunggulan kompetitif
3. Penilaian serta pemanfaatan sumber daya secara efektif, agar organisasi dapat menciptakan nilai dan mempertahankan keberlanjutan.

Konsep ini menekankan bahwa strategi bukan hanya soal perencanaan internal, tetapi juga tentang bagaimana organisasi memposisikan diri dalam lingkungan persaingan. Berdasarkan berbagai pendapat tersebut, dapat disimpulkan bahwa strategi merupakan suatu perencanaan jangka panjang yang disusun secara sistematis dan terintegrasi, yang mencakup penentuan tujuan, penyusunan kebijakan, penetapan tindakan, serta pengalokasian sumber daya secara efektif. Strategi juga bersifat adaptif terhadap dinamika lingkungan internal dan eksternal, serta berfungsi sebagai pedoman utama dalam menentukan arah organisasi. Secara konseptual, strategi dapat dipahami sebagai kombinasi antara arah (*direction*), rencana (*plan*), pola tindakan (*pattern*), dan posisi kompetitif (*position*) yang dirancang untuk mencapai keunggulan dan keberlanjutan organisasi dalam jangka panjang.

2.1.2.2 Karakteristik Strategi

Strategi memiliki sejumlah karakteristik fundamental yang membedakannya secara signifikan dari sekadar rencana operasional harian

atau keputusan taktis jangka pendek. Karakteristik ini menjadi indikator mengapa sebuah strategi bersifat kompleks, multidimensi, dan menjadi penentu arah hidup organisasi dalam jangka panjang. Di tengah lingkungan bisnis yang semakin tidak menentu, pemahaman terhadap karakteristik strategi memungkinkan manajemen untuk tidak hanya bertahan, tetapi juga menciptakan nilai yang berkelanjutan. Berdasarkan tinjauan literatur kontemporer, Menurut Hitt et al. (2023) karakteristik strategi organisasi dapat dijabarkan secara mendalam sebagai berikut:

1. Berorientasi pada Masa Depan dan Keberlanjutan (*Future-Oriented & Sustainability*)

Karakteristik utama strategi di era modern adalah fokusnya yang melampaui penyelesaian masalah sesaat. Menurut Hitt et al. (2023), strategi adalah rangkaian komitmen terintegrasi yang dirancang untuk mengeksploitasi kompetensi inti guna mencapai keunggulan kompetitif jangka panjang. Strategi harus mampu memproyeksikan posisi perusahaan di masa depan dengan mempertimbangkan aspek keberlanjutan. Artinya, keputusan yang diambil saat ini tidak hanya bertujuan untuk profitabilitas jangka pendek, tetapi juga memastikan eksistensi organisasi tetap relevan di tengah perubahan zaman dan tuntutan lingkungan (ESG).

2. Bersifat Menyeluruh dan Terintegrasi (*Comprehensive & Integrated*)

Strategi tidak dapat berdiri sendiri dalam satu departemen, melainkan harus mencakup seluruh fungsi dan unit dalam organisasi. Achmad et al. (2025) menekankan bahwa integrasi strategis yang

menyatukan lingkungan internal secara kohesif adalah kunci untuk meningkatkan kinerja organisasi secara total. Karakteristik ini menunjukkan bahwa strategi berfungsi sebagai pengikat lintas fungsional (pemasaran, keuangan, operasional, dan SDM).

3. Adaptabilitas Berbasis Analisis Lingkungan Dinamis (*Environment-Driven Adaptability*)

Strategi modern disusun berdasarkan analisis mendalam terhadap dinamika yang terus berubah. Sadraei et al. (2025) menjelaskan bahwa strategi yang efektif di era turbulensi saat ini adalah strategi yang memiliki agilitas untuk melakukan *sensing* (merasakan perubahan) dan *seizing* (menangkap peluang).

4. Penciptaan Keunggulan Kompetitif dan Diferensiasi (*Competitive Advantage*)

Tujuan akhir dari setiap strategi adalah memosisikan organisasi agar lebih unggul dibandingkan pesaingnya. Cuthbertson dkk. (2022) menyatakan bahwa di era transformasi digital, keunggulan kompetitif diperoleh melalui inovasi yang berkelanjutan dan penciptaan nilai unik yang sulit direplikasi. Karakteristik ini menuntut strategi untuk mampu mengidentifikasi serta mengelola sumber daya strategis perusahaan (baik fisik maupun non-fisik) menjadi sebuah tawaran nilai yang berbeda di mata pelanggan. Strategi tanpa unsur keunggulan hanya akan membuat organisasi terjebak dalam persaingan harga yang tidak sehat.

5. Melibatkan Pengambilan Keputusan Tingkat Tinggi (*High-Level Decision Making*)

Karena dampaknya yang luas dan melibatkan alokasi sumber daya yang besar, strategi memerlukan keterlibatan kepemimpinan puncak. Ansyari dkk. (2024) menegaskan bahwa pengambilan keputusan strategis melibatkan penilaian risiko yang mendalam terhadap arah masa depan organisasi. Karakteristik ini menunjukkan bahwa keputusan strategis bersifat fundamental, sekali diputuskan, akan ada konsekuensi jangka panjang bagi seluruh hierarki perusahaan. Oleh karena itu, diperlukan visi yang tajam dan pertimbangan yang matang dari jajaran direksi atau manajemen senior dalam merumuskannya.

2.1.2.3 Tujuan Strategi

Strategi disusun untuk membantu organisasi mencapai tujuan jangka panjang secara efektif dan efisien. Dalam lingkungan bisnis yang dinamis dan kompetitif, strategi menjadi pedoman penting bagi organisasi dalam menentukan arah kebijakan, mengambil keputusan, mengelola sumber daya, serta menghadapi perubahan lingkungan internal maupun eksternal. Selain itu, Teece (2022) menjelaskan bahwa strategi bertujuan membantu organisasi membangun kemampuan adaptif (*dynamic capabilities*) agar mampu menghadapi perubahan teknologi, dinamika pasar, dan persaingan global secara berkelanjutan.

Menurut Agustina et al. (2023), strategi memiliki tujuan untuk membantu organisasi menentukan arah, meningkatkan efektivitas pengelolaan organisasi, dan menciptakan keunggulan kompetitif dalam mencapai tujuan organisasi. Adapun tujuan strategi dapat dijelaskan sebagai berikut:

a. Mencapai Tujuan Organisasi

Salah satu tujuan utama strategi adalah membantu organisasi mencapai visi, misi, dan sasaran yang telah ditetapkan. Strategi memberikan arah yang jelas mengenai langkah-langkah yang harus dilakukan organisasi agar tujuan dapat tercapai secara efektif. Dengan adanya strategi, organisasi memiliki pedoman dalam menjalankan aktivitas, seluruh bagian organisasi dapat bekerja secara terarah, prioritas organisasi menjadi lebih jelas serta target jangka pendek maupun jangka panjang dapat dicapai secara sistematis. Menurut Mcgahan (2022), strategi berfungsi sebagai pola tindakan organisasi dalam menciptakan nilai dan mencapai keberlanjutan organisasi di tengah perubahan lingkungan global.

b. Meningkatkan Daya Saing

Strategi bertujuan membantu organisasi menciptakan keunggulan kompetitif (*competitive advantage*) agar mampu bersaing dengan organisasi lain. Dalam lingkungan bisnis modern, persaingan semakin ketat akibat globalisasi, perkembangan teknologi, perubahan kebutuhan pasar, dan munculnya kompetitor baru. Oleh karena itu, organisasi perlu memiliki strategi yang

mampu menciptakan nilai tambah dan membedakan organisasi dari pesaingnya.

Keunggulan kompetitif dapat diperoleh melalui inovasi produk dan layanan, peningkatan kualitas pelayanan, efisiensi operasional, penggunaan teknologi, serta penguatan hubungan dengan pelanggan. Menurut Bridoux et al. (2022), strategi membantu organisasi menciptakan nilai bersama (*shared value*) dengan *stakeholder* sehingga organisasi dapat meningkatkan daya saing dan mempertahankan keberlanjutan bisnis dalam jangka panjang.

c. Mengoptimalkan Penggunaan Sumber Daya

Strategi bertujuan membantu organisasi menggunakan sumber daya secara efektif dan efisien agar mampu menghasilkan kinerja yang optimal. Sumber daya organisasi meliputi sumber daya manusia, keuangan, teknologi, informasi, infrastruktur, dan waktu operasional. Melalui strategi yang tepat, organisasi dapat mengurangi pemborosan, meningkatkan produktivitas, mengalokasikan sumber daya sesuai prioritas, dan mengoptimalkan proses operasional. Menurut Teece (2022), strategi membantu organisasi menentukan alokasi sumber daya yang tepat untuk mendukung pencapaian tujuan jangka panjang organisasi.

d. Membantu Organisasi Beradaptasi terhadap Perubahan

Lingkungan bisnis selalu mengalami perubahan akibat perkembangan teknologi, perubahan ekonomi, globalisasi, serta

perubahan kebutuhan pasar. Oleh karena itu, strategi bertujuan membantu organisasi beradaptasi terhadap perubahan tersebut. Menurut Nurdiansyah et al. (2026), strategi yang dinamis dan fleksibel memungkinkan organisasi mempertahankan keberlanjutan dan meningkatkan daya saing dalam lingkungan bisnis digital yang terus berkembang. Selain itu, Teece (2022) menjelaskan bahwa kemampuan adaptif menjadi salah satu faktor utama dalam keberhasilan organisasi menghadapi perubahan lingkungan bisnis global.

e. Mengurangi Risiko Organisasi

Risiko organisasi dapat berasal dari persaingan bisnis, perubahan teknologi, krisis ekonomi, perubahan regulasi pemerintah, serta gangguan operasional. Melalui strategi yang tepat, organisasi dapat melakukan perencanaan Risiko, menyusun langkah antisipasi, mengurangi dampak kerugian, dan menjaga stabilitas organisasi. Strategi membantu organisasi menjadi lebih siap dalam menghadapi kondisi yang tidak pasti sehingga organisasi dapat mempertahankan keberlangsungan operasionalnya. Menurut Ikhsan dkk. (2026), strategi membantu organisasi meningkatkan kemampuan pengendalian dan pengambilan keputusan sehingga risiko organisasi dapat diminimalkan secara lebih efektif.

2.1.2.4 Proses Perumusan Strategi

Dalam praktik manajemen strategis modern, strategi tidak lagi dipahami sebagai konsep tunggal yang kaku, melainkan sebuah struktur hierarkis yang terbagi berdasarkan ruang lingkup dan level pengambilan keputusan. Pembagian tingkatan strategi sangat krusial bagi organisasi untuk menyelaraskan visi besar perusahaan dengan aktivitas operasional sehari-hari. Struktur ini memastikan adanya aliran koordinasi yang lancar dari tingkat direksi hingga staf operasional di lapangan. Menurut Wheelen et al. (2017) dalam Ciucescu et al (2022), strategi dalam organisasi diklasifikasikan menjadi tiga tingkatan utama, yaitu strategi korporat (*corporate strategy*), strategi bisnis (*business strategy*), dan strategi fungsional (*functional strategy*). Ketiga tingkatan strategi tersebut saling terintegrasi dalam mendukung pencapaian tujuan organisasi secara menyeluruh, antara lain:

1. Strategi Korporat (*Corporate Strategy*)

Strategi korporat merupakan level tertinggi dalam organisasi yang menentukan arah keseluruhan perusahaan serta *portofolio* bisnis yang dikelolanya. Menurut Pitelis et al. (2023), strategi korporat berfokus pada pengambilan keputusan mengenai ekspansi, diversifikasi, dan alokasi sumber daya di antara berbagai unit bisnis untuk memaksimalkan nilai jangka panjang. Pada tingkat ini, fokus utama adalah menentukan bidang usaha yang akan digeluti perusahaan serta bagaimana kantor pusat dapat memberikan sinergi

yang menciptakan nilai tambah melampaui total nilai unit bisnis yang berdiri sendiri.

2. Strategi Bisnis (*Business Strategy*)

Strategi bisnis berada pada tingkat unit usaha atau *Strategic Business Unit* (SBU). Fokus utamanya adalah bagaimana organisasi bersaing secara efektif dalam suatu industri atau segmen pasar tertentu. Wheelen et al. (2017) dalam Ciucescu et al. (2022) dalam literatur manajemen strategis terbaru menjelaskan bahwa strategi bisnis menekankan pada perbaikan posisi kompetitif produk atau layanan perusahaan dalam industri spesifik yang dilayani. Strategi ini dirancang untuk menciptakan keunggulan kompetitif yang berkelanjutan dengan cara merespons dinamika pasar secara lebih cepat dan akurat dibandingkan dengan kompetitor.

3. Strategi Fungsional (*Functional Strategy*)

Strategi fungsional merupakan level yang paling teknis dan operasional, yang merujuk pada area departemen seperti pemasaran, SDM, keuangan, serta logistik. Ciucescu et al. (2022) menekankan bahwa strategi fungsional adalah pendekatan yang diambil oleh setiap area fungsional untuk mencapai target operasional yang mendukung strategi tingkat bisnis dan korporat. Pada level ini, strategi diterjemahkan ke dalam kebijakan-kebijakan prosedural yang memastikan efisiensi pemanfaatan sumber daya di lapangan, sehingga setiap departemen mampu mengeksekusi visi besar organisasi secara konkret dan terukur.

2.1.2.5 Implementasi Strategi

Implementasi strategi merupakan tahapan krusial yang mengubah rencana strategis menjadi tindakan nyata untuk mencapai tujuan organisasi. Tahap ini sering dianggap sebagai fase yang paling menantang dalam manajemen strategis karena melibatkan koordinasi seluruh elemen organisasi, mulai dari struktur, budaya, hingga sumber daya manusia. Tanpa eksekusi yang tepat, strategi yang telah dirumuskan secara matang hanya akan menjadi dokumen administratif tanpa dampak nyata bagi kinerja perusahaan. Menurut Wheelen et al. (2017) dalam Ciucescu et al. (2022), implementasi strategi dapat dijabarkan melalui poin-poin berikut:

1. Penerjemahan Strategi ke dalam Kerangka Operasional

Implementasi strategi menuntut kemampuan organisasi untuk menerjemahkan visi besar menjadi langkah-langkah teknis yang terukur. Menurut Rothaermel (2024), implementasi yang efektif melibatkan pengembangan proses internal yang selaras dengan tujuan strategis, di mana setiap unit kerja memahami peran spesifik mereka dalam rantai penciptaan nilai. Hal ini memastikan bahwa strategi tidak hanya berhenti pada level manajerial, tetapi terinternalisasi hingga ke prosedur kerja harian di tingkat staf.

2. Sinkronisasi Sumber Daya dan Teknologi Digital

Di era transformasi industri, implementasi strategi sangat bergantung pada integrasi teknologi dan alokasi sumber daya yang cerdas. Pradana dkk. (2024) menekankan bahwa keberhasilan

eksekusi strategi di perusahaan modern ditentukan oleh kemampuan manajemen dalam mendayagunakan aset digital dan infrastruktur teknologi untuk mendukung efisiensi operasional. Pengalokasian sumber daya secara presisi pada sektor-sektor prioritas memungkinkan organisasi untuk merespons dinamika pasar dengan lebih cepat dan akurat.

3. Kepemimpinan Adaptif dan Manajemen Perubahan

Faktor manusia dan kepemimpinan menjadi penentu utama apakah sebuah strategi dapat dijalankan dengan baik. Cardoso dkk. (2025) menjelaskan bahwa implementasi strategi memerlukan kepemimpinan adaptif yang mampu mengelola resistensi terhadap perubahan serta membangun komitmen kolektif di seluruh tingkatan organisasi. Pemimpin berfungsi sebagai jembatan yang mengomunikasikan urgensi strategi sehingga tercipta budaya kerja yang *supportif* dan berorientasi pada hasil (*result-oriented culture*).

4. Sistem Pengendalian dan Evaluasi Kinerja *Real-Time*

Proses implementasi harus disertai dengan mekanisme pengawasan yang ketat untuk memastikan seluruh tindakan tetap berada pada jalurnya. Gamble et al (2022) menyatakan bahwa mengelola implementasi strategi melibatkan pemantauan kemajuan secara berkelanjutan dan pengambilan tindakan korektif apabila terjadi penyimpangan dari target yang ditetapkan. Dengan adanya sistem evaluasi yang transparan, organisasi dapat mengidentifikasi hambatan eksekusi secara dini dan melakukan penyesuaian taktis

tanpa harus mengubah arah strategis utama. Implementasi strategi umumnya meliputi:

1. Penyusunan Program Kerja

Program kerja merupakan penjabaran strategi ke dalam kegiatan operasional yang lebih rinci.

2. Pembagian Tugas dan Tanggung Jawab

Setiap individu atau unit kerja harus memahami perannya dalam pelaksanaan strategi.

3. Pengalokasian Anggaran

Sumber daya finansial harus dialokasikan secara proporsional sesuai prioritas strategi.

4. Penetapan Timeline

Penentuan jadwal pelaksanaan penting untuk memastikan strategi berjalan sesuai target waktu.

5. Penentuan Indikator Kinerja (KPI)

KPI digunakan untuk mengukur tingkat keberhasilan implementasi strategi secara kuantitatif maupun kualitatif.

Implementasi strategi bukan sekadar akhir dari proses perencanaan, melainkan awal dari perjuangan organisasi dalam memenangkan persaingan. Kesuksesan tahap ini memerlukan sinergi antara operasionalisasi yang terukur, dukungan teknologi digital, kepemimpinan yang adaptif, serta sistem evaluasi yang konsisten. Melalui implementasi yang runtut dan detail, strategi yang kompleks dapat diterjemahkan menjadi keunggulan kompetitif yang nyata bagi perusahaan.

2.1.3 Ekspor

2.1.3.1 Definisi Ekspor

Menurut Maharani dkk. (2023) Ekspor merupakan salah satu aktivitas utama dalam sistem perdagangan internasional yang memiliki peran strategis dalam mendorong pertumbuhan ekonomi suatu negara. Secara umum, ekspor dapat diartikan sebagai kegiatan menjual dan mengirimkan barang atau jasa dari dalam wilayah suatu negara ke negara lain melalui mekanisme perdagangan lintas batas, dengan tujuan utama memperoleh manfaat ekonomi, khususnya dalam bentuk devisa.

Berdasarkan Undang-Undang Kepabeanan Indonesia, ekspor adalah kegiatan mengeluarkan barang dari daerah pabean. Definisi ini menekankan aspek yuridis dan teritorial, yaitu adanya batas wilayah kepabeanan yang menjadi dasar pengawasan aktivitas ekspor. Menurut (*Trade Organization, 2024*), WTO mendefinisikan ekspor sebagai aliran barang dan jasa dari satu unit ekonomi ke unit ekonomi lainnya di negara yang berbeda, yang dicatat sebagai pengurangan stok sumber daya material suatu negara. WTO menekankan bahwa ekspor modern saat ini sangat bergantung pada kepatuhan terhadap standar teknis dan regulasi nontarif global.

Menurut Davenport (2023) dalam konteks ekonomi digital, Davenport memandang ekspor sebagai pengiriman nilai (*value delivery*) lintas batas yang kini tidak lagi hanya berupa komoditas fisik, melainkan juga berupa aset digital dan pengetahuan yang terukur. Secara konseptual, ekspor tidak hanya dipahami sebagai aktivitas transaksi jual beli biasa, tetapi sebagai suatu

proses ekonomi yang terintegrasi yang melibatkan berbagai tahapan, mulai dari produksi, distribusi, hingga pemasaran internasional. Dalam proses tersebut, terjadi perpindahan nilai (*value transfer*) dari dalam negeri ke pasar global, yang kemudian dikonversikan menjadi penerimaan negara atau pendapatan perusahaan.

Dalam praktiknya, kegiatan ekspor tidak hanya terbatas pada perpindahan fisik barang, tetapi juga mencakup ekspor jasa, seperti jasa konsultasi, teknologi, dan Transportasi. Selain itu, ekspor melibatkan berbagai aspek penting, seperti:

- a. Aspek administratif : dokumen ekspor, perizinan
- b. Aspek legal : kepatuhan terhadap regulasi nasional dan internasional
- c. Aspek logistik : Transportasi, pengemasan, dan distribusi
- d. Aspek keuangan : sistem pembayaran internasional

2.1.3.2 Unsur-Unsur Utama dalam Ekspor

Berdasarkan berbagai definisi tersebut, dapat diidentifikasi beberapa unsur utama yang membentuk kegiatan ekspor, yaitu:

1. Adanya Barang atau Jasa yang Diperdagangkan

Ekspor melibatkan komoditas yang memiliki nilai ekonomi dan dapat dipasarkan di tingkat internasional. Komoditas ini dapat berupa barang mentah (*raw materials*), barang setengah jadi, barang jadi (*finished goods*), jasa (*services*). Keberhasilan ekspor sangat bergantung pada kualitas, harga, dan daya saing komoditas tersebut.

2. Terjadinya Perpindahan Lintas Negara

Ekspor ditandai dengan adanya perpindahan barang atau jasa dari satu negara ke negara lain. Perpindahan ini melibatkan sistem Transportasi internasional (laut, udara, darat). proses distribusi global dan perbedaan sistem hukum dan regulasi antar negara. Aspek ini menjadikan ekspor lebih kompleks dibandingkan perdagangan domestik.

3. Adanya Proses Legal dan Administrasi

Kegiatan ekspor harus memenuhi berbagai persyaratan administratif dan hukum, seperti:

- a. Dokumen kepabeanan (*customs clearance*)
- b. Perizinan ekspor
- c. Sertifikasi produk
- d. Kepatuhan terhadap standar internasional

Proses ini bertujuan untuk menjamin legalitas transaksi, melindungi kepentingan negara dan menghindari pelanggaran perdagangan internasional.

4. Bertujuan Memperoleh Nilai Ekonomi atau Devisa

Tujuan utama ekspor adalah memperoleh keuntungan ekonomi, baik bagi perusahaan maupun negara. Bagi negara, ekspor berperan dalam meningkatkan devisa, menyeimbangkan neraca perdagangan, dan mendorong pertumbuhan ekonomi. Sedangkan bagi perusahaan, ekspor bertujuan untuk meningkatkan penjualan, memperluas pasar dan meningkatkan profitabilitas.

2.1.3.3 Karakteristik Ekspor

Ekspor memiliki sejumlah karakteristik khusus yang membedakannya dari perdagangan domestik. Karakteristik ini menunjukkan bahwa ekspor merupakan aktivitas yang lebih kompleks karena melibatkan berbagai aspek lintas negara.

a. Melibatkan Perdagangan Antar Negara

Ekspor terjadi antara dua negara atau lebih yang memiliki perbedaan dalam sistem hukum dan regulasi, budaya bisnis dan kondisi ekonomi dan politik. Perbedaan ini menyebabkan kegiatan ekspor memerlukan penyesuaian dalam hal standar produk, prosedur transaksi, serta strategi pemasaran.

b. Menggunakan Mata Uang Asing (Devisa)

Transaksi ekspor umumnya menggunakan mata uang asing, seperti USD, EUR, atau mata uang internasional lainnya. Penggunaan devisa ini memiliki implikasi penting, yaitu meningkatkan cadangan devisa negara, mempengaruhi neraca perdagangan dan menghadirkan risiko nilai tukar (*exchange rate risk*). Bagi perusahaan, fluktuasi nilai tukar dapat mempengaruhi keuntungan, sehingga diperlukan manajemen risiko keuangan yang baik.

c. Memerlukan Prosedur dan Regulasi Khusus

Ekspor harus memenuhi berbagai persyaratan administratif dan hukum yang lebih kompleks dibandingkan perdagangan domestik. Beberapa di antaranya meliputi:

a. Dokumen kepabeanan (*customs clearance*)

- b. Perizinan ekspor
- c. Sertifikasi kualitas dan standar internasional
- d. Ketentuan negara tujuan

Prosedur ini bertujuan untuk menjamin legalitas, keamanan, serta kualitas barang yang diperdagangkan.

d. Melibatkan Banyak Pihak (*Multi Stakeholder*)

Kegiatan ekspor melibatkan berbagai pihak yang memiliki peran berbeda, antara lain:

- a. Eksportir (penjual)
- b. Importir (pembeli)
- c. Pemerintah dan regulator
- d. Bea cukai
- e. Perusahaan logistik dan Transportasi
- f. Bank atau lembaga keuangan

Keterlibatan banyak pihak ini menyebabkan koordinasi menjadi faktor penting dalam keberhasilan ekspor.

e. Berkaitan dengan Sistem Logistik Internasional

Ekspor sangat bergantung pada sistem logistik internasional yang mencakup transportasi lintas negara (laut, udara, darat), pengemasan dan penyimpanan, pengelolaan *container*, dan distribusi ke negara tujuan.

2.1.3.4 Tujuan dan Manfaat Ekspor

Ekspor memiliki peran penting baik bagi negara maupun perusahaan karena memberikan berbagai manfaat ekonomi dan strategis.

a. Bagi Negara

1. Meningkatkan Devisa Negara

Ekspor menjadi sumber utama pemasukan devisa yang digunakan untuk membiayai impor dan menjaga stabilitas ekonomi.

2. Mendorong Pertumbuhan Ekonomi

Peningkatan ekspor berkontribusi terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) dan memperkuat sektor industri.

3. Memperluas Lapangan Kerja

Aktivitas ekspor mendorong peningkatan produksi yang berdampak pada penyerapan tenaga kerja.

4. Meningkatkan Daya Saing Nasional

Ekspor mendorong perusahaan untuk meningkatkan kualitas produk agar mampu bersaing di pasar internasional.

b. Bagi Perusahaan

1. Memperluas Pasar Internasional

Ekspor membuka akses ke pasar global yang lebih luas dibandingkan pasar domestik.

2. Meningkatkan Penjualan dan Profit

Dengan pasar yang lebih besar, perusahaan memiliki peluang meningkatkan pendapatan.

3. Mengurangi Ketergantungan pada Pasar Domestik

Diversifikasi pasar membantu perusahaan mengurangi risiko penurunan permintaan domestik.

4. Meningkatkan Reputasi dan *Brand Image*

Perusahaan yang mampu menembus pasar internasional cenderung memiliki citra yang lebih baik.

2.1.3.5 Jenis-Jenis Ekspor

Menurut Daniels et al. (2022) dan Hill (2023), kegiatan ekspor dapat diklasifikasikan berdasarkan mekanisme pelaksanaannya dan objek yang diperdagangkan. Klasifikasi tersebut meliputi ekspor langsung (*direct export*), ekspor tidak langsung (*indirect export*), ekspor barang (*merchandise export*), dan ekspor jasa (*service export*). Berikut penjelasan terkait jenis-jenis ekspor, antara lain:

a. Ekspor Langsung

Kegiatan di mana *eksportir* menjual barang langsung kepada pembeli di luar negeri tanpa perantara. Karakteristiknya antara lain kontrol penuh terhadap proses ekspor, margin keuntungan lebih besar dan membutuhkan kemampuan dan pengalaman yang lebih tinggi.

b. Ekspor Tidak Langsung

Ekspor tidak langsung dilakukan melalui perantara, seperti agen ekspor atau perusahaan trading. Karakteristiknya yaitu risiko lebih rendah dan proses lebih sederhana.

c. Ekspor Barang

Merupakan ekspor dalam bentuk barang fisik, seperti produk manufaktur, komoditas pertanian dan barang industri.

d. Ekspor Jasa

Ekspor jasa mencakup penyediaan layanan kepada pihak luar negeri, seperti jasa konsultasi, jasa teknologi informasi, jasa Transportasi dan *logistic*. Ekspor jasa semakin berkembang seiring dengan globalisasi dan digitalisasi.

2.1.3.6 Proses Ekspor

Kegiatan ekspor merupakan suatu rangkaian proses yang sistematis dan terstruktur, yang melibatkan berbagai tahapan sebagai berikut:

1. Penentuan Pasar dan Pembeli

Eksporir melakukan riset pasar untuk menentukan negara tujuan, kebutuhan pasar dan calon pembeli. Tahap ini sangat penting untuk memastikan keberhasilan ekspor.

2. Penawaran dan Negosiasi Kontrak

Eksporir dan *importir* melakukan penawaran harga, negosiasi syarat perdagangan (*Incoterms*), dan kesepakatan kontrak. Tahap ini menentukan hak dan kewajiban kedua belah pihak.

3. Persiapan Barang

Eksporir menyiapkan barang sesuai dengan spesifikasi yang disepakati, standar kualitas internasional dan ketentuan pengemasan (*packaging*).

4. Pengurusan Dokumen Ekspor

Dokumen yang diperlukan antara lain:

a. *Invoice*

- b. *Packing list*
- c. *Bill of lading*
- d. Dokumen kepabeanan

5. Proses Pengiriman (*Shipping*)

Barang dikirim melalui moda Transportasi seperti Kapal laut (*container*), Pesawat udara dan Transportasi darat. Tahap ini melibatkan perusahaan logistik dan pelabuhan.

6. Pembayaran Internasional

Pembayaran dilakukan melalui mekanisme seperti:

- a. *Letter of Credit (L/C)*
- b. *Transfer bank*
- c. *Open account*

2.1.4 Container

2.1.4.1 Pengertian Container

Container atau peti kemas merupakan komponen fundamental dalam arsitektur Transportasi dan logistik global yang berfungsi sebagai unit pemuatan barang terstandarisasi. Penggunaan *container* dirancang untuk mempermudah distribusi barang dalam skala besar dengan jaminan keamanan yang tinggi serta efisiensi biaya yang jauh lebih optimal dibandingkan metode pengangkutan konvensional. Dalam ekosistem logistik modern, *container* menjadi tulang punggung Transportasi multimoda yang memungkinkan

perpindahan barang antar moda (kapal laut, kereta api, dan truk) dilakukan tanpa harus membongkar muatan di dalamnya (*door-to-door delivery*).

Menurut standar terbaru yang diadopsi dari *International Organization for Standardization (ISO) (2023)*, *container* didefinisikan sebagai alat pengangkutan yang memiliki kekuatan struktural permanen sehingga dapat digunakan secara berulang kali (*reusable*). Karakteristik utama dari *container* ISO adalah adanya standarisasi ukuran (seperti 20 *feet* dan 40 *feet*) serta perangkat pengunci (*twistlocks*) yang memungkinkan peti kemas disusun secara stabil dan dipindahkan secara universal ke berbagai moda Transportasi di seluruh dunia.

Stopford (2024) dalam pembaruan studinya mengenai ekonomi maritim menekankan bahwa *container* adalah unit pengangkutan berbentuk kotak yang berfungsi sebagai katalisator efisiensi dalam perdagangan massal. Penggunaan *container* secara signifikan mampu menekan biaya logistik per unit karena proses bongkar muat tidak lagi dilakukan secara manual, melainkan menggunakan peralatan mekanis canggih seperti *Gantry Crane* dan *Reach Stacker*. Hal ini mempercepat waktu sandar kapal di pelabuhan (*turnaround time*) dan meminimalisir risiko kerusakan barang.

2.1.4.2 Karakteristik *Container*

Container memiliki sejumlah karakteristik fundamental yang membedakannya dari alat angkut konvensional. Karakteristik ini dirancang untuk menciptakan sinkronisasi antara armada kapal, infrastruktur

pelabuhan, dan moda Transportasi darat. Menurut literatur manajemen logistik terkini, ciri khas peti kemas tidak hanya terletak pada fisik kotak bajanya, tetapi pada fungsionalitasnya yang terstandarisasi secara global. Menurut Stopford (2024), karakteristik utama *container* dapat dijabarkan sebagai berikut:

1. Standarisasi Dimensi Universal (*ISO Standard*)

Karakteristik yang paling krusial adalah kepatuhan terhadap standar dimensi internasional. Menurut ISO 668:2023, peti kemas dirancang dengan ukuran standar yang memungkinkan interoperabilitas di seluruh dunia. Satuan yang digunakan adalah:

- a. 20 Feet (TEU - *Twenty-foot Equivalent Unit*): Digunakan untuk kargo dengan berat jenis tinggi (seperti biji besi atau mesin berat).
- b. 40 Feet (FEU - *Forty-foot Equivalent Unit*): Digunakan untuk kargo dengan volume besar namun bobot relatif lebih ringan (seperti tekstil atau elektronik).

Standarisasi ini memastikan bahwa setiap *container* dari negara mana pun dapat masuk ke dalam *cell guide* kapal dan dikunci di atas *chassis* truk secara presisi.

2. Integritas Struktural dan Ketahanan Material (*Durability*)

Container modern dibangun menggunakan material baja *Corten* yang memiliki sifat anti-korosi tinggi. Stopford (2024) menjelaskan bahwa struktur peti kemas harus mampu menahan beban tumpukan (*stacking weight*) hingga 9-11 tingkat di atas dek kapal. Karakteristik ini memungkinkan perlindungan maksimal terhadap barang dari tekanan

fisik, perubahan suhu ekstrem, kelembapan udara laut, serta risiko pencurian (*security sealing*), sehingga integritas barang tetap terjaga hingga sampai ke tangan konsinyasi.

3. Kapabilitas Intermodal dan Multimodal

Peti kemas dirancang sebagai unit pemuatan yang dapat berpindah moda secara mulus tanpa menyentuh isi kargo di dalamnya. Baidya dkk. (2025) menekankan bahwa karakteristik ini merupakan inti dari efisiensi logistik modern. Dengan adanya *corner castings* (lubang pengunci di setiap sudut), *container* dapat diangkat dengan cepat dari kapal laut ke kereta api atau truk. Hal ini mengurangi *handling time* dan meminimalisir risiko kerusakan kargo akibat bongkar-muat yang berulang kali.

4. Konektivitas Digital (*Smart Features*)

Karakteristik terbaru yang mulai menjadi standar industri adalah digitalisasi peti kemas. Laporan *United Nations Conference on Trade and Development (2023)* menyoroti bahwa *container* masa kini sering dilengkapi dengan perangkat IoT (*Internet of Things*) yang memungkinkan pelacakan lokasi (*GPS tracking*), pemantauan suhu internal (khusus untuk *reefer*), dan sensor pintu. Karakteristik cerdas ini memberikan transparansi penuh dalam rantai pasok global, memungkinkan pemilik barang memantau kondisi muatannya secara *real-time*.

Karakteristik *container* yang meliputi standarisasi ukuran, ketahanan struktural, fleksibilitas intermodal, dan adaptasi teknologi digital menjadikannya aset logistik yang paling efisien dalam sejarah Transportasi.

Melalui karakteristik tersebut, *container* mampu menyatukan berbagai moda Transportasi ke dalam satu sistem distribusi global yang cepat, aman, dan terintegrasi.

2.1.4.3 Jenis-Jenis *Container*

Dalam praktik logistik dan Transportasi internasional, penggunaan *container* tidak terbatas pada satu model saja. Keberagaman jenis kargo mulai dari komoditas kering, barang yang sensitif terhadap suhu, hingga muatan dengan dimensi berlebih (*oversize*) menuntut adanya spesialisasi unit angkut. Perbedaan jenis *container* ini bertujuan untuk menjamin integritas muatan, kepatuhan terhadap regulasi keselamatan, serta optimalisasi ruang angkut di atas kapal. Berdasarkan literatur manajemen operasional pelabuhan dan dokumen PT Samudera Indonesia (2026), jenis-jenis *container* diklasifikasikan sebagai berikut:

1. *Dry Container (General Purpose)*

Dry container merupakan unit standar yang paling dominan dalam perdagangan global. Menurut ISO 668:2023, unit ini dirancang sebagai kotak tertutup rapat, kedap air, dan memiliki pintu di salah satu ujungnya. Stopford (2024) menjelaskan bahwa unit ini ideal untuk mengangkut barang kering (*general cargo*) seperti tekstil, elektronik, dan furnitur. Keunggulan utamanya terletak pada biaya operasional yang rendah dan kemudahan dalam penanganan (*handling*) di seluruh terminal peti kemas dunia.

2. *Refrigerated Container (Reefer Container)*

Reefer container adalah unit khusus yang dilengkapi dengan mesin pendingin (*integrated refrigeration unit*) untuk menjaga stabilitas suhu, kelembapan, dan ventilasi udara. *United Nations Conference on Trade and Development (2023)* menyoroti peningkatan penggunaan *reefer* dalam rantai pasok global untuk mengangkut komoditas pangan, produk perikanan, serta farmasi (seperti vaksin). Di era digital, *reefer container* modern kini dilengkapi dengan sensor IoT yang memungkinkan pemantauan suhu secara real-time melalui satelit untuk mencegah kerusakan kargo selama perjalanan lintas benua.

3. *Open Top Container*

Jenis ini memiliki karakteristik unik berupa bagian atas yang dapat dibuka, biasanya ditutup dengan terpal (tarpaulin). Baidya dkk. (2025) menyatakan bahwa *open top container* sangat efektif untuk muatan yang memiliki tinggi berlebih (*overheight*) atau barang yang hanya bisa dimuat dari atas menggunakan *crane*. Contoh kargo yang lazim menggunakan unit ini adalah mesin industri berat, batang kayu, atau material konstruksi yang tidak memungkinkan dimasukkan melalui pintu belakang.

4. *Flat Rack Container*

Flat rack hanya memiliki dinding di bagian ujung (*end-walls*) tanpa dinding samping maupun atap. Karakteristik ini dirancang untuk memfasilitasi kargo *Out of Gauge* (OOG), yaitu barang yang dimensinya melebihi lebar atau tinggi peti kemas standar. Menurut Pradana dkk.

(2024), unit ini krusial untuk pengangkutan alat berat, kendaraan besar, atau pipa raksasa. Penggunaan *flat rack* menuntut sistem pengikatan (*lashing*) yang sangat ketat untuk menjamin keamanan selama kapal melakukan manuver di laut lepas.

5. *Tank Container* (ISO Tank)

Tank container adalah tangki silinder yang ditempatkan di dalam kerangka baja berukuran standar. Unit ini dirancang khusus untuk Transportasi cairan (*liquid*) dan gas, baik yang berbahaya (*hazardous*) maupun non-berbahaya. Gamble dkk. (2022) menekankan bahwa *tank container* memberikan tingkat keamanan yang jauh lebih tinggi dibandingkan drum konvensional, terutama untuk pengiriman bahan kimia, minyak nabati, atau gas industri, karena struktur rangkanya memungkinkan integrasi langsung ke dalam sistem Transportasi multimoda.

6. *High Cube*

Container yang hampir sama dengan *dry container standard*, yang telah membedakan adalah bentuk dari *container* ini hanya 1 ft. lebih tinggi dari *container standard* pada umumnya. Hal ini tentu bisa membuat *container* jenis ini dapat mengangkut barang yang ukurannya lebih besar. Pada umumnya *container high cube* yang berukuran 40 ft.

7. *Insulated Thermal Container*

Hampir sama halnya dengan *refrigerated container*, *insulated thermal container* ini mempunyai beberapa fitur yang dapat memungkinkan suhu di dalam *container* akan tetap terjaga, baik itu suhu

dingin maupun suhu panas. *Insulated thermal container* umumnya mempunyai dinding yang telah dilengkapi dengan bahan kedap suara yang telah bekerja layaknya *coolbox*.

2.1.5 Pengelolaan *Container*

2.1.5.1 Definisi Pengelolaan *Container*

Pengelolaan *container* merupakan bagian fundamental dalam sistem logistik internasional yang berfungsi mengatur seluruh aktivitas terkait pergerakan *container*, mulai dari perencanaan, pengoperasian, pengawasan, hingga distribusi barang dalam rantai pasok global. *Container* menjadi unit standar dalam perdagangan internasional yang memungkinkan proses pengiriman barang dilakukan secara lebih cepat, aman, efisien, dan terstandarisasi. Dalam konteks global *supply chain*, pengelolaan *container* tidak hanya mencakup aktivitas fisik seperti bongkar muat barang, tetapi juga melibatkan sistem digital, koordinasi antar *stakeholder* (*shipping line*, *freight forwarder*, bea cukai, terminal operator), serta manajemen informasi logistik berbasis teknologi.

Menurut Rodrigue (2023), *containerisasi* telah menjadi revolusi dalam sistem Transportasi global karena mampu meningkatkan efisiensi, menurunkan biaya logistik, serta memungkinkan integrasi antar moda Transportasi dalam perdagangan internasional. Menurut Stopford (2024), pengelolaan *container* dalam industri pelayaran merupakan elemen kunci dalam perdagangan global karena mendukung sistem Transportasi laut yang

terstandarisasi dan efisien dalam skala besar. Sementara itu, menurut *United Nations Conference on Trade and Development (2023)*, kinerja pengelolaan *container* di pelabuhan sangat menentukan efisiensi logistik suatu negara, terutama dalam aspek waktu bongkar muat, *dwelling time*, dan biaya logistik nasional.

Selain itu, menurut *World Bank (2023)*, efisiensi pengelolaan *container* sangat berpengaruh terhadap peringkat *Logistics Performance Index (LPI)*, khususnya pada indikator *customs, infrastructure, dan timeliness*. Pengelolaan *container* tidak hanya mencakup aspek fisik berupa pergerakan barang, tetapi juga melibatkan aspek administratif, sistem informasi, koordinasi antar *stakeholder*, serta pengendalian operasional di pelabuhan dan terminal *container*.

Pengelolaan *container* dapat didefinisikan sebagai seluruh rangkaian kegiatan yang mencakup perencanaan, pengorganisasian, pengawasan, dan pengendalian pergerakan *container* mulai dari titik asal (*origin*) hingga titik tujuan (*destination*) dalam sistem logistik internasional. Aktivitas pengelolaan *container* mencakup pengadaan dan distribusi *container* kosong (*empty container repositioning*), pengaturan pergerakan *container* di terminal dan Pelabuhan, pengawasan kondisi fisik *container*, pengelolaan sistem informasi logistik (*tracking & tracing*) dan koordinasi antar *stakeholder logistic*. Menurut Branch (2022), pengelolaan *container* merupakan bagian dari manajemen logistik global yang bertujuan untuk memastikan arus barang berjalan secara efisien melalui sistem Transportasi multimoda yang terintegrasi. Menurut Zeng et al. (2021), pengelolaan

container dalam konteks pelabuhan modern merupakan proses kompleks yang melibatkan sinkronisasi antara operasional pelabuhan, *shipping line*, dan sistem informasi digital untuk mengurangi waktu tunggu dan meningkatkan produktivitas terminal.

2.1.5.2 Proses Pengelolaan *Container* Ekspor

Pengelolaan *container* dalam konteks ekspor merupakan komponen utama dalam sistem logistik internasional yang saling terhubung dalam rantai pasok global. Aktivitas ini menggunakan infrastruktur logistik yang sama seperti pelabuhan, terminal *container*, depo *container*, serta sistem Transportasi laut, namun memiliki arah aliran barang yang berbeda. Dalam sistem perdagangan global, pengelolaan *container* menjadi faktor penting karena berhubungan langsung dengan efisiensi waktu, biaya logistik, serta kelancaran arus barang antar negara.

Menurut Rodrigue (2023), sistem containerisasi telah merevolusi perdagangan internasional karena memungkinkan standardisasi dalam pengangkutan barang dan meningkatkan efisiensi rantai pasok global melalui integrasi multimoda Transportasi. Menurut Stopford (2024), containerisasi dalam industri pelayaran merupakan inovasi terbesar dalam sejarah logistik modern karena memungkinkan pengiriman barang dalam jumlah besar dengan biaya rendah dan waktu yang lebih efisien. Sementara itu, menurut *United Nations Conference on Trade and Development (2023)*, kinerja pengelolaan *container* di pelabuhan sangat menentukan efisiensi

perdagangan internasional, khususnya dalam aspek *dwelling time*, biaya logistik, dan konektivitas pelabuhan.

a. Pengelolaan *Container* Ekspor

Pengelolaan *container* ekspor adalah rangkaian kegiatan yang berkaitan dengan pengaturan *container* untuk pengiriman barang dari negara asal ke negara tujuan melalui jalur laut. Proses ini tidak hanya mencakup pergerakan fisik *container*, tetapi juga melibatkan aspek administrasi, koordinasi antar *stakeholder*, serta sistem digital logistik. Menurut Christopher (2025), proses logistik dan *supply chain* yang efektif harus dimulai dari perencanaan yang baik karena seluruh aktivitas operasional sangat bergantung pada ketepatan perencanaan awal dalam distribusi barang.

Sementara itu, menurut *United Nations Conference on Trade and Development (2023)*, kelancaran proses ekspor sangat ditentukan oleh efisiensi pelabuhan, digitalisasi sistem logistik, serta integrasi antar lembaga yang terlibat dalam kegiatan perdagangan internasional. Berikut proses pengelolaan *container* ekspor menurut *United Nations Conference on Trade and Development (2023)*, antara lain:

a. Perencanaan Ekspor (*Export Planning*)

Tahap perencanaan ekspor merupakan tahap awal yang sangat penting dalam keseluruhan proses pengelolaan *container* ekspor. Pada tahap ini, *eksportir* melakukan analisis dan

perencanaan terkait kebutuhan pengiriman barang ke negara tujuan. Kegiatan dalam tahap ini meliputi:

1. Analisis permintaan pasar internasional
2. Penentuan jenis dan volume barang yang akan diekspor
3. Pemilihan jalur distribusi dan moda Transportasi
4. Penentuan jadwal pengiriman (*shipping schedule*)
5. Estimasi biaya logistik ekspor

Menurut Christopher (2025), perencanaan dalam *supply chain management* merupakan faktor kunci yang menentukan efektivitas, efisiensi, dan ketepatan waktu dalam proses distribusi barang. Perencanaan yang tidak tepat dapat menyebabkan keterlambatan pengiriman, peningkatan biaya logistik, serta ketidakseimbangan dalam rantai pasok.

b. *Booking dan Penyediaan Container*

Setelah perencanaan dilakukan, tahap berikutnya adalah proses *booking space* kepada *shipping line* serta penyediaan *container* kosong (*empty container*). Pada tahap ini, eksportir atau *freight forwarder* mengajukan permintaan kapasitas pengiriman kepada perusahaan pelayaran. Aktivitas dalam tahap ini meliputi:

1. Pemesanan ruang kapal (*vessel space booking*)
2. Konfirmasi jadwal kapal (ETD/ETA)
3. Penentuan jenis *container* (*dry, reefer, open top, dll.*)
4. Penentuan tarif pengiriman (*freight rate*)

5. Pengalokasian *container* kosong dari depo

Menurut Stopford (2024), sistem *booking* dalam industri pelayaran merupakan mekanisme penting karena kapasitas kapal bersifat terbatas dan harus dialokasikan secara efisien untuk menghindari *overcapacity* maupun kekosongan muatan. Hal ini sangat berpengaruh terhadap stabilitas operasional *shipping line* dan efisiensi biaya logistik global.

c. *Stuffing Container*

Stuffing container merupakan proses pengisian barang ke dalam *container* yang dilakukan oleh *eksportir* atau pihak logistik di *warehouse* atau lokasi tertentu sebelum *container* dikirim ke pelabuhan. Tahapan ini mencakup:

1. Penyusunan barang ke dalam *container* secara sistematis
2. Pengaturan distribusi berat agar seimbang
3. Pemeriksaan kesesuaian kapasitas muatan
4. Penyegehan *container* menggunakan seal resmi

Menurut Branch (2022), *stuffing container* merupakan salah satu proses paling krusial dalam logistik internasional karena kesalahan dalam penataan barang dapat menyebabkan kerusakan muatan, ketidakseimbangan *container*, hingga risiko keselamatan selama proses pelayaran.

d. *Gate In Terminal*

Gate in merupakan proses masuknya *container* ke terminal pelabuhan setelah proses *stuffing* selesai. Pada tahap ini,

container akan diverifikasi dan didaftarkan ke dalam sistem terminal. Aktivitas utama meliputi:

1. Pemeriksaan dokumen pengiriman
2. Verifikasi identitas *container* dan nomor *seal*
3. *Input* data ke *Terminal Operating System* (TOS)
4. Penempatan *container* di *container yard* (CY)
5. Pencatatan status *container* secara digital

Menurut *United Nations Conference on Trade and Development (2023)*, sistem *gate in* yang terintegrasi dengan teknologi digital sangat penting untuk meningkatkan transparansi, visibilitas, dan efisiensi operasional pelabuhan, serta mengurangi risiko keterlambatan dalam proses ekspor.

e. *Customs Clearance*

Customs clearance merupakan proses pemeriksaan dan persetujuan dokumen ekspor oleh bea cukai sebelum barang dapat dimuat ke kapal. Tahapan ini meliputi:

1. Pemeriksaan dokumen PEB (Pemberitahuan Ekspor Barang)
2. Verifikasi kesesuaian barang dengan dokumen
3. Penilaian kepatuhan terhadap regulasi ekspor
4. Persetujuan atau *release* oleh otoritas bea cukai

Menurut *World Customs Organization (2023)*, proses kepabeanan memiliki peran penting dalam memastikan bahwa barang yang diekspor telah memenuhi seluruh ketentuan hukum

internasional dan nasional, serta tidak melanggar regulasi perdagangan global.

f. *Loading ke Kapal (Vessel Loading)*

Loading ke kapal adalah proses pemuatan *container* dari terminal ke atas kapal menggunakan alat berat seperti *crane* pelabuhan. Tahapan ini mencakup:

1. Penyusunan *container* sesuai *stowage plan*
2. Pengaturan posisi *container* untuk stabilitas kapal
3. Proses pengangkatan *container* menggunakan *crane*
4. Pencatatan *container* ke dalam *manifest* kapal
5. Verifikasi keselamatan pemuatan

Menurut Stopford (2024), proses *loading* merupakan salah satu tahap paling kritis dalam operasional *shipping line* karena kesalahan dalam penyusunan muatan dapat memengaruhi stabilitas kapal dan efisiensi pelayaran.

g. *Ocean Freight (Pengiriman Laut)*

Ocean freight merupakan proses pengangkutan *container* melalui jalur laut dari pelabuhan asal menuju pelabuhan tujuan. Aktivitas dalam tahap ini meliputi:

1. Perjalanan kapal sesuai rute internasional
2. *Monitoring* posisi kapal (*vessel tracking system*)
3. Koordinasi antar pelabuhan internasional
4. Pengelolaan risiko cuaca dan operasional pelayaran

Menurut Rodrigue (2023), *ocean freight* merupakan moda Transportasi paling efisien dalam perdagangan global karena mampu mengangkut barang dalam jumlah besar dengan biaya yang relatif rendah dibandingkan moda Transportasi lainnya.

h. *Discharge* di Pelabuhan Tujuan

Discharge adalah proses pembongkaran *container* dari kapal di pelabuhan tujuan untuk kemudian diserahkan kepada pihak penerima barang. Tahapan ini meliputi:

1. Pembongkaran *container* menggunakan crane pelabuhan
2. Pemeriksaan awal oleh otoritas pelabuhan
3. Penempatan *container* di terminal tujuan
4. Proses lanjutan menuju *import clearance* atau distribusi

Menurut *World Shipping Council* (2024), proses *discharge* merupakan bagian penting dalam rantai logistik global karena menjadi titik awal distribusi barang di negara tujuan dan sangat mempengaruhi kecepatan *supply chain*. Secara keseluruhan, proses pengelolaan *container* ekspor merupakan sistem logistik yang kompleks, terstruktur, dan saling bergantung antar proses. Setiap tahapan mulai dari perencanaan hingga *discharge* memiliki peran penting dalam memastikan kelancaran arus barang internasional. Menurut is (2025), Stopford (2024), *United Nations Conference on Trade and Development* (2023), *World Customs Organization* (2023), dan Rodrigue (2023), keberhasilan proses ekspor sangat ditentukan oleh integrasi sistem logistik,

efisiensi operasional, serta koordinasi antar *stakeholder* dalam rantai pasok global.

2.1.6 Hambatan Pengelolaan *Container* dalam Proses Ekspor

2.1.6.1 Jenis – Jenis Hambatan dalam Proses Ekspor pada *Shipping Line*

Hambatan dalam pengelolaan *container* pada proses ekspor di *shipping line* merupakan seluruh bentuk kendala, gangguan, atau ketidakefisienan yang terjadi dalam sistem logistik internasional yang dapat menghambat kelancaran aliran barang dari negara asal menuju negara tujuan melalui jalur laut. Hambatan ini bersifat multidimensional karena melibatkan aspek operasional, infrastruktur, teknologi, regulasi, serta koordinasi antar *stakeholder* dalam rantai pasok global.

Menurut *United Nations Conference on Trade and Development (2023)*, gangguan dalam sistem pelayaran global dan pengelolaan *container* dapat menyebabkan peningkatan biaya logistik, ketidakpastian jadwal pengiriman, serta penurunan efisiensi perdagangan internasional. Menurut *World Bank (2023)*, hambatan logistik merupakan salah satu faktor utama yang mempengaruhi rendahnya kinerja negara dalam *Logistics Performance Index (LPI)*, terutama pada indikator *timeliness*, *customs efficiency*, dan *shipment reliability*. Menurut Rodrigue (2023), hambatan dalam sistem *containerisasi* sering terjadi akibat ketidakseimbangan arus perdagangan global, keterbatasan kapasitas pelabuhan, serta kurangnya integrasi sistem Transportasi dan informasi logistik. Menurut Stopford

(2024), industri pelayaran global sangat rentan terhadap ketidakefisienan operasional karena karakteristik *shipping line* yang sangat bergantung pada kapasitas kapal, jadwal pelayaran, dan keseimbangan permintaan pasar internasional.

Jenis-jenis hambatan dalam proses ekspor di *shipping line* dapat diklasifikasikan berdasarkan pendekatan dalam literatur *container shipping supply chain* dan *logistics system disruption*. Hambatan tidak hanya dilihat dari sisi operasional, tetapi juga dari sisi sistem, infrastruktur, dan jaringan rantai pasok global. Menurut Song (2021), sistem *container shipping supply chain* terdiri dari beberapa segmen utama seperti *shipment arrangement*, *container management*, *port/terminal operations*, dan *inland transport*, di mana setiap segmen memiliki potensi hambatan yang berbeda dan saling terhubung dalam satu sistem logistik global. Menurut *United Nations Conference on Trade and Development (2023)*, hambatan dalam logistik maritim dapat dikategorikan berdasarkan gangguan pada pelabuhan, sistem Transportasi, dan koordinasi antar aktor *supply chain* yang menyebabkan keterlambatan dan peningkatan biaya logistik.

Menurut Komaromi et al. (2022), *port congestion* dan *supply chain disruption* merupakan bentuk hambatan utama dalam perdagangan global yang berdampak pada meningkatnya *lead time* dan ketidakpastian distribusi barang. Berdasarkan sintesis teori Komaromi et al. (2022), Stopford (2024), Christopher (2025), Teece (2022), *United Nations Conference on Trade and Development (2023)*, *World Customs Organization (2023)*, serta penelitian Verschuur et al. (2022), hambatan dalam proses ekspor dapat

dikelompokkan menjadi hambatan operasional, hambatan infrastruktur pelabuhan, hambatan administratif dan regulasi, hambatan teknologi dan digitalisasi, hambatan koordinasi antar *stakeholder*, serta hambatan eksternal. Berikut merupakan jenis-jenis hambatan dalam proses ekspor di *shipping line*:

a. Hambatan Operasional (*Operational Bottlenecks*)

Hambatan operasional adalah hambatan yang terjadi dalam aktivitas teknis pengelolaan *container* di lapangan, terutama pada *shipping line*, terminal, dan pelabuhan. Bentuk hambatan:

1. Keterbatasan slot kapal (*vessel space limitation*)
2. Keterlambatan jadwal kapal (*schedule unreliability*)
3. Antrian bongkar muat (*port congestion*)
4. Inefisiensi proses *loading* dan *unloading*

Kekurangan alat bongkar muat. Menurut Stopford (2024), industri pelayaran sangat sensitif terhadap ketidakseimbangan kapasitas dan permintaan, sehingga gangguan kecil pada operasional dapat berdampak besar pada seluruh jaringan *shipping line* global.

b. Hambatan Infrastruktur Pelabuhan

Hambatan ini berkaitan dengan keterbatasan fasilitas fisik dan kapasitas pelabuhan dalam menangani arus *container*. Bentuk hambatan tersebut antara lain:

1. Kapasitas *container yard* terbatas
2. Dermaga tidak mencukupi
3. Minimnya *crane* modern

4. Akses jalan logistik tidak optimal

Menurut *United Nations Conference on Trade and Development (2023)*, infrastruktur pelabuhan yang tidak memadai dapat meningkatkan waktu tunggu kapal dan menyebabkan penumpukan *container* yang signifikan di terminal. Menurut Verschuur et al. (2022), *port congestion* merupakan faktor kritis dalam *supply chain* global karena keterlambatan di pelabuhan dapat memicu gangguan berantai pada jaringan logistik dunia.

c. Hambatan Administratif dan Regulasi (*Customs & Regulatory Barriers*)

Hambatan ini berasal dari prosedur kepabeanan dan regulasi perdagangan internasional. Bentuk hambatan tersebut antara lain:

1. Proses *customs clearance* yang lama
2. Dokumen ekspor tidak lengkap
3. Perubahan regulasi mendadak
4. Kurangnya harmonisasi kebijakan

Menurut *World Customs Organization (2023)*, kompleksitas prosedur kepabeanan dapat memperlambat arus perdagangan jika tidak didukung sistem digital dan harmonisasi regulasi. Menurut *United Nations Conference on Trade and Development (2023)*, *inefficiency* dalam proses administrasi perdagangan merupakan salah satu penyebab utama tingginya biaya logistik di negara berkembang.

d. Hambatan Teknologi dan Digitalisasi Sistem

Hambatan ini muncul karena belum optimalnya penggunaan sistem digital dalam pengelolaan *container*. Bentuk hambatan tersebut antara lain, yaitu:

1. Tidak adanya sistem *tracking real-time*
2. Data tidak terintegrasi antar *stakeholder*
3. Sistem manual masih dominan
4. Kurangnya digital platform *shipping line*.

Menurut Teece (2022), kemampuan adaptasi organisasi terhadap teknologi digital sangat penting untuk meningkatkan efisiensi *supply chain* global. Menurut *United Nations Conference on Trade and Development (2023)*, digitalisasi pelabuhan menjadi faktor kunci dalam mengurangi hambatan logistik dan meningkatkan transparansi sistem perdagangan global.

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

Hambatan ini terjadi akibat kurangnya integrasi antar pihak dalam sistem logistik. *Stakeholder* tersebut terdiri dari : Freight forwarder, Terminal operator, Bea cukai dan *Exporter/Shipper*. Bentuk hambatan tersebut antara lain, yaitu:

1. *Miscommunication* antar pihak
2. Perbedaan sistem informasi
3. Ketidaksinkronan jadwal kapal
4. Lemahnya integrasi data.

Menurut Christopher (2025), *supply chain* yang tidak terintegrasi akan menyebabkan inefisiensi karena setiap aktor bekerja secara terpisah tanpa koordinasi yang efektif.

f. Hambatan Eksternal (*External Disruptions*)

Hambatan ini berasal dari faktor luar yang tidak dapat dikendalikan oleh *shipping line*. Bentuk hambatan hambatan tersebut antara lain, yaitu:

1. Cuaca ekstrem
2. Krisis geopolitik
3. Pandemi global
4. Gangguan jalur pelayaran (*chokepoints*)

2.1.6.2 Faktor Penyebab Terjadinya Hambatan dalam Proses Ekspor pada *Shipping Line*

Faktor penyebab terjadinya hambatan dalam proses ekspor pada *shipping line* merupakan berbagai kondisi, variabel, atau keadaan yang memicu terjadinya gangguan dalam aliran logistik internasional, khususnya dalam pengelolaan *container*. Faktor-faktor ini bersifat multidimensional karena berasal dari sistem internal *shipping line*, infrastruktur pelabuhan, kebijakan pemerintah, hingga kondisi eksternal global. Dalam sistem *supply chain* global, faktor penyebab hambatan sangat berpengaruh terhadap efisiensi waktu, biaya, dan keandalan pengiriman barang.

Menurut *United Nations Conference on Trade and Development* (2023), gangguan dalam logistik maritim disebabkan oleh kombinasi faktor

struktural seperti keterbatasan infrastruktur, ketidakseimbangan perdagangan, serta lemahnya integrasi digital antar *stakeholder*. Menurut *World Bank* (2023), rendahnya kinerja logistik suatu negara sangat dipengaruhi oleh faktor internal seperti inefisiensi kepabeanan dan faktor eksternal seperti *congestion* Rodrigue (2023), faktor utama hambatan dalam sistem *shipping line* berasal dari ketidakseimbangan arus *container* global, keterbatasan kapasitas pelabuhan, dan kompleksitas jaringan Transportasi internasional.

a. Ketidakseimbangan Arus Perdagangan (*Trade Imbalance*)

Salah satu faktor utama penyebab hambatan adalah ketidakseimbangan antara volume ekspor dan impor antar negara.

Ketidakeimbangan ini menyebabkan:

1. Kekurangan *container* di negara eksportir
2. Penumpukan *empty container* di negara importir
3. Tingginya biaya *repositioning container*

Menurut Stopford (2024), perdagangan global tidak selalu seimbang sehingga *shipping line* harus melakukan *repositioning container* yang mahal dan tidak efisien.

b. Keterbatasan Infrastruktur Pelabuhan dan Terminal

Infrastruktur pelabuhan yang tidak memadai menjadi faktor penting penyebab hambatan dalam proses ekspor. Kondisi ini meliputi:

1. Kapasitas *yard* terbatas
2. Minimnya alat bongkar muat

3. Dermaga tidak mampu menampung kapal besar
4. Akses logistik darat yang buru

Menurut *United Nations Conference on Trade and Development (2023)*, kualitas infrastruktur pelabuhan memiliki hubungan langsung dengan efisiensi logistik dan waktu *dwell time container*. Menurut *World Bank (2023)*, negara dengan infrastruktur pelabuhan lemah memiliki biaya logistik lebih tinggi dan waktu pengiriman lebih lama.

c. Kurangnya Digitalisasi dan Integrasi Sistem Informasi

Faktor penting lainnya adalah rendahnya digitalisasi dalam sistem *shipping line* dan pelabuhan. Kondisi ini menyebabkan:

1. Data tidak *real-time*
2. Sistem tidak terintegrasi antar *stakeholder*
3. Proses manual masih dominan
4. Kurangnya *visibility* dalam *supply chain*

Menurut Teece (2022), kemampuan adaptasi digital (*dynamic capabilities*) sangat penting untuk meningkatkan efisiensi sistem logistik modern. Menurut *United Nations Conference on Trade and Development (2023)*, digitalisasi pelabuhan merupakan kunci dalam mengurangi hambatan logistik global.

d. Kompleksitas Regulasi dan Prosedur Kepabeanan

Faktor ini berasal dari sistem administrasi perdagangan internasional yang kompleks. Kondisinya antara lain:

1. Banyaknya dokumen ekspor

2. Perubahan regulasi yang cepat
3. Perbedaan aturan antar negara
4. Proses *clearance* yang panjang

Menurut *World Customs Organization (2023)*, kompleksitas prosedur kepabeanan dapat memperlambat arus barang jika tidak didukung sistem *trade facilitation* yang efektif. Menurut *United Nations Conference on Trade and Development (2023)*, ineffisiensi administratif merupakan salah satu penyebab utama meningkatnya biaya logistik di negara berkembang.

e. Kurangnya Koordinasi Antar *Stakeholder*

Hambatan juga disebabkan oleh lemahnya koordinasi antar pihak dalam *supply chain*. *Stakeholder* tersebut meliputi: *Shipping line*, *Freight forwarder*, Bea cukai, Terminal operator dan exporter. Yang dari adanya hal tersebut akan berdampak pada *miscommunication* jadwal kapal, ketidaksesuaian data dokumen, *delay* dalam proses operasional dan tidak sinkronnya sistem informasi. Menurut Christopher (2025), *supply chain* yang tidak terintegrasi akan menyebabkan inefisiensi karena setiap pihak bekerja secara terpisah tanpa koordinasi yang baik.

f. Faktor Operasional *Shipping Line*

Faktor internal *shipping line* juga menjadi penyebab hambatan. Faktor – faktor tersebut antara lain, yaitu:

1. Keterbatasan armada kapal
2. *Overcapacity* atau *undercapacity*

3. Jadwal kapal tidak stabil

4. Inefisiensi manajemen rute

Menurut Stopford (2024), industri pelayaran sangat dipengaruhi oleh volatilitas permintaan dan kapasitas yang terbatas sehingga mudah terjadi ketidakefisienan operasional.

g. Faktor Eksternal Global (*Global Disruption Factors*)

Faktor eksternal juga sangat berpengaruh terhadap hambatan ekspor. Contoh: Pandemi global (COVID-19), Perang dagang dan geopolitik, Cuaca ekstrem dan Gangguan jalur pelayaran internasional. Menurut *United Nations Conference on Trade and Development (2023)*, gangguan global seperti konflik geopolitik dan krisis energi dapat menyebabkan disrupsi besar pada rantai pasok global.

h. Ketidakseimbangan Kapasitas *Container (Equipment Imbalance)*

Faktor lain adalah ketidakseimbangan ketersediaan *container* kosong. Yang mana hal ini akan berdampak pada: Kekurangan *container* di negara eksportir, Kelebihan *container* di negara importir, serta Biaya *repositioning* meningkat. Menurut Rodrigue (2023), sistem *container* global sangat bergantung pada keseimbangan arus perdagangan yang sering tidak stabil antar wilayah.

2.1.6.3 Dampak Hambatan Pengelolaan *Container* dalam Proses Ekspor

Hambatan dalam pengelolaan *container* pada proses ekspor di *shipping line* memberikan dampak yang signifikan terhadap efisiensi sistem logistik internasional dan kinerja perdagangan suatu negara. Dampak ini tidak hanya terjadi pada level operasional pelabuhan, tetapi juga meluas ke tingkat nasional bahkan global dalam bentuk gangguan rantai pasok (*global supply chain disruption*). Dalam konteks perdagangan internasional, hambatan logistik seperti keterlambatan, ketidakefisienan operasional, serta kurangnya integrasi sistem dapat meningkatkan biaya distribusi dan menurunkan daya saing ekspor. Menurut *World Bank* (2023)), negara dengan tingkat hambatan logistik yang tinggi cenderung memiliki skor *Logistics Performance Index* (LPI) yang rendah, terutama pada indikator *timeliness*, *customs efficiency*, dan *shipment reliability*.

Menurut *United Nations Conference on Trade and Development* (2023), gangguan dalam sistem pelayaran dan pengelolaan *container* dapat meningkatkan biaya perdagangan internasional serta menciptakan ketidakpastian dalam rantai pasok global. Menurut Rodrigue (2023), hambatan dalam sistem *containerisasi* akan menciptakan efek domino pada *supply chain* global karena keterkaitan antar moda Transportasi yang sangat tinggi.

a. Peningkatan *Dwelling Time* di Pelabuhan

Dwelling time adalah waktu tinggal *container* di pelabuhan sejak tiba hingga keluar dari terminal. Hambatan dalam proses ekspor

menyebabkan peningkatan *dwelling time* secara signifikan. Dampak yang terjadi antara lain:

1. Penumpukan *container* di *yard*
2. Inefisiensi ruang penyimpanan pelabuhan
3. Penurunan produktivitas terminal
4. Keterlambatan proses distribusi lanjutan

Menurut *United Nations Conference on Trade and Development*, *dwelling time* yang tinggi merupakan indikator utama inefisiensi pelabuhan dan berdampak langsung pada peningkatan biaya logistik nasional. Menurut *World Bank* (2023), waktu *dwelling* yang panjang dapat mengurangi daya saing ekspor karena memperlambat siklus perdagangan internasional.

b. Keterlambatan Pengiriman (*Shipment Delay*)

Hambatan dalam *shipping line* secara langsung menyebabkan keterlambatan pengiriman barang ke negara tujuan. Hal ini dapat mengakibatkan:

1. Tidak terpenuhinya jadwal pengiriman
2. Gangguan kontrak dagang internasional
3. Penurunan kepercayaan pelanggan global
4. Risiko penalti keterlambatan (*late delivery penalty*)

Menurut Stopford (2024), ketidakefisienan dalam jadwal kapal dan kapasitas terminal merupakan penyebab utama ketidakpastian waktu pengiriman dalam industri pelayaran global.

c. Peningkatan Biaya Logistik Nasional

Hambatan pengelolaan *container* juga berdampak pada meningkatnya biaya logistik, baik langsung maupun tidak langsung. Komponen biaya yang meningkat antara lain:

1. Biaya penyimpanan *container*
2. Biaya *demurrage* dan *detention*
3. Biaya Transportasi tambahan
4. Biaya akibat keterlambatan (*delay cost*)

Menurut *United Nations Conference on Trade and Development (2023)*, ineffisiensi logistik dapat meningkatkan total biaya perdagangan internasional hingga lebih dari 20% di beberapa negara berkembang. Menurut *World Bank (2023)*, biaya logistik yang tinggi merupakan salah satu hambatan utama dalam daya saing ekspor global.

d. Penurunan Daya Saing Ekspor

Hambatan dalam pengelolaan *container* menyebabkan produk ekspor menjadi kurang kompetitif di pasar internasional. Hal ini akan berdampak pada:

1. Harga produk menjadi lebih mahal
2. Waktu pengiriman tidak kompetitif
3. Penurunan kepercayaan *buyer* internasional
4. Berkurangnya *repeat order* dari *buyer* luar negeri

Menurut *Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD, 2025)*, efisiensi logistik merupakan salah satu

faktor utama yang menentukan daya saing perdagangan internasional suatu negara.

e. Inefisiensi *Supply Chain* Global

Hambatan dalam *shipping line* tidak hanya berdampak lokal, tetapi juga global karena sistem *supply chain* bersifat saling terhubung. Hal ini akan berdampak pada:

1. Disrupsi aliran barang antar negara
2. Ketidakseimbangan *supply* dan *demand* global
3. Ketidakpastian jadwal produksi industri global
4. Gangguan pada industri manufaktur *downstream*

Menurut Rodrigue (2023), global *supply chain* sangat sensitif terhadap gangguan kecil pada moda Transportasi seperti pelabuhan dan *shipping line* karena sifatnya yang terintegrasi. Menurut *United Nations Conference on Trade and Development (2023)*, gangguan pada pelayaran global dapat menyebabkan efek domino terhadap perdagangan dunia, terutama pada sektor manufaktur dan retail.

f. Ketidakstabilan Rantai Pasok Global (*Global Supply Chain Disruption*)

Hambatan pengelolaan *container* juga dapat memicu ketidakstabilan jangka panjang dalam rantai pasok global. Hal ini akan berdampak pada:

1. Perubahan pola perdagangan internasional
2. Relokasi jalur distribusi global
3. Ketergantungan pada pelabuhan tertentu meningkat

4. Risiko ketidakseimbangan distribusi barang

Menurut Komaromi et al. (2022), gangguan pada pelabuhan dan *shipping line* secara global telah meningkatkan volatilitas *supply chain* dan memperlambat pemulihan perdagangan internasional.

g. Dampak terhadap Kinerja Ekonomi Nasional

Secara makro, hambatan dalam pengelolaan *container* juga berdampak pada ekonomi nasional, yaitu:

1. Penurunan kontribusi ekspor terhadap PDB
2. Menurunnya investasi sektor logistik
3. Hilangnya peluang perdagangan internasional
4. Penurunan efisiensi sistem perdagangan nasional

Menurut *World Bank* (2023), efisiensi logistik merupakan salah satu faktor utama yang menentukan pertumbuhan ekonomi berbasis perdagangan suatu negara. Berdasarkan berbagai literatur dari *World Bank* (2023), *United Nations Conference on Trade and Development* (2023), Stopford (2024), Rodrigue (2023), *Organisation for Economic Co-operation and Development* (OECD, 2025), dan Komaromi et al. (2022), dapat disimpulkan bahwa dampak hambatan pengelolaan *container* dalam proses ekspor bersifat luas dan sistemik, meliputi: Peningkatan *dwelling time* di pelabuhan, keterlambatan pengiriman barang, peningkatan biaya logistik nasional, penurunan daya saing ekspor, inefisiensi *supply chain* global, ketidakstabilan rantai pasok internasional dan dampak negatif terhadap pertumbuhan ekonomi. Hambatan

tersebut menunjukkan bahwa efisiensi pengelolaan *container* merupakan faktor krusial dalam keberhasilan sistem logistik dan perdagangan internasional.

2.1.7 Strategi Pengelolaan *Container*

2.1.7.1 Pengertian Strategi Pengelolaan *Container*

Strategi pengelolaan *container* adalah serangkaian perencanaan, kebijakan, metode, dan tindakan operasional yang digunakan untuk mengatur penggunaan, distribusi, penyimpanan, pengawasan, serta perpindahan *container* agar aktivitas logistik dapat berjalan secara efektif, efisien, dan terintegrasi. Menurut Song (2021), strategi pengelolaan *container* merupakan bagian dari manajemen rantai pasok logistik yang bertujuan untuk memastikan ketersediaan *container* pada lokasi dan waktu yang tepat melalui koordinasi Transportasi, pelabuhan, depo, serta perusahaan pelayaran.

Sementara itu, Abdelshafie et al. (2022) menjelaskan bahwa strategi pengelolaan *container* berfokus pada pengendalian pergerakan *container* kosong (*empty container repositioning*) karena ketidakseimbangan perdagangan antar negara menyebabkan banyak *container* menumpuk di wilayah tertentu sementara wilayah lain mengalami kekurangan *container*.

Penelitian Song et al. (2021) juga menyebutkan bahwa strategi pengelolaan *container* modern harus mampu menghadapi ketidakpastian permintaan dan *supply container* melalui pendekatan optimasi, sistem

prediksi, serta koordinasi antar pelabuhan. Dalam konteks logistik internasional, strategi pengelolaan *container* tidak hanya berkaitan dengan perpindahan fisik *container*, tetapi juga mencakup pengaturan *inventory container*, pengelolaan *container* kosong, koordinasi distribusi, pengendalian biaya logistik, integrasi dokumen digital, pengawasan kapasitas pelabuhan, serta pengelolaan risiko rantai pasok.

Menurut penelitian Bowei et al. (2023), strategi pengelolaan *container* juga harus mampu menciptakan ketahanan (*resilience*) rantai pasok terhadap gangguan seperti pandemi, krisis geopolitik, kepadatan pelabuhan, maupun keterlambatan distribusi global. Dengan demikian, strategi pengelolaan *container* dapat diartikan sebagai suatu pendekatan terpadu yang digunakan untuk mengoptimalkan aliran *container* agar distribusi barang internasional dapat berjalan lancar, efisien, dan mampu menghadapi berbagai hambatan logistik global.

2.1.7.2 Tujuan Strategi Pengelolaan *Container*

Tujuan utama strategi pengelolaan *container* adalah menciptakan sistem logistik yang efisien, efektif, terkoordinasi, dan mampu mendukung kelancaran distribusi barang dalam perdagangan internasional. Menurut Bowei et al. (2022), strategi pengelolaan *container* bertujuan meningkatkan fleksibilitas kapasitas logistik agar rantai pasok dapat beradaptasi terhadap perubahan permintaan dan gangguan global. Tujuan strategi pengelolaan *container* meliputi:

a. Meningkatkan Efisiensi Operasional Logistik

Strategi pengelolaan *container* bertujuan mempercepat proses bongkar muat, memperlancar arus keluar masuk *container*, dan mengurangi waktu tunggu di pelabuhan. Efisiensi operasional dapat meningkatkan produktivitas terminal *container* serta mempercepat distribusi barang. Menurut Chauhan et al. (2026), pengelolaan *container* yang efisien mampu mengurangi hambatan operasional pelabuhan seperti kemacetan *container yard* dan keterlambatan pergerakan barang.

b. Mengurangi Biaya Logistik

Biaya logistik merupakan salah satu tantangan utama dalam perdagangan internasional. Strategi pengelolaan *container* bertujuan mengurangi biaya penumpukan, biaya penyimpanan, biaya reposisi *container* kosong, biaya keterlambatan pengiriman, dan biaya operasional pelabuhan. Menurut Han et al. (2022), penerapan strategi pengendalian distribusi *container* kosong dapat menurunkan biaya Transportasi *container* secara signifikan melalui optimasi *inventory* dan distribusi.

c. Menjamin Ketersediaan *Container*

Salah satu tujuan penting strategi pengelolaan *container* adalah memastikan *container* tersedia sesuai kebutuhan pasar. Ketidakseimbangan distribusi *container* dapat menyebabkan kelangkaan *container* pada wilayah tertentu. Martius et al. (2022) menjelaskan bahwa prediksi ketersediaan *container* menggunakan

teknologi *machine learning* dapat membantu perusahaan logistik menjaga keseimbangan *supply demand container* secara global.

d. Mengurangi *Dwelling Time*

Dwelling time adalah lamanya *container* berada di pelabuhan sejak dibongkar hingga keluar dari terminal. *Dwelling time* yang tinggi dapat menyebabkan kepadatan pelabuhan dan memperlambat distribusi barang. Strategi pengelolaan *container* bertujuan mempercepat proses administrasi, distribusi, dan pengeluaran *container* agar *dwelling time* dapat ditekan seminimal mungkin.

e. Meningkatkan Koordinasi Antar *Stakeholder*

Pengelolaan *container* melibatkan banyak pihak seperti perusahaan pelayaran, terminal pelabuhan, *trucking*, gudang, eksportir, importir, dan bea cukai. Oleh karena itu, strategi pengelolaan *container* bertujuan meningkatkan koordinasi dan integrasi antar *stakeholder* logistik agar distribusi barang berjalan lebih efektif.

f. Meningkatkan Ketahanan Rantai Pasok (*Supply Chain Resilience*)

Menurut penelitian tahun 2023 mengenai ketahanan rantai pasok *container*, strategi pengelolaan *container* harus mampu meningkatkan kemampuan sistem logistik dalam menghadapi gangguan global seperti pandemi COVID-19, krisis geopolitik, dan kepadatan pelabuhan.

g. Mendukung Keberlanjutan Logistik

Strategi pengelolaan *container* modern juga bertujuan mendukung konsep *green logistics* melalui pengurangan perjalanan kosong, efisiensi bahan bakar, dan optimalisasi distribusi *container*. Song et al. (2022) menyatakan bahwa optimalisasi reposisi *container* kosong dapat membantu mengurangi emisi karbon dalam aktivitas pelayaran internasional.

2.1.7.3 Jenis Strategi Pengelolaan *Container*

Berdasarkan sintesis teori manajemen logistik, *supply chain management*, dan pengelolaan *container* yang dikemukakan oleh Christopher (2025), Teece (2022), Chauhan et al. (2026), D. Song (2021), Abdelshafie et al. (2022), serta Martius et al. (2022), strategi pengelolaan *container* dapat dikelompokkan ke dalam tiga kategori utama, yaitu strategi operasional, strategi koordinasi, dan strategi *supply*. Ketiga strategi tersebut saling melengkapi dalam mendukung efektivitas pengelolaan *container* dan kelancaran proses ekspor-impor. Berikut penjelasan terkait jenis strategi pengelolaan *container*:

A. Strategi Operasional

Strategi operasional adalah strategi yang berfokus pada pengelolaan aktivitas operasional *container* sehari-hari agar distribusi barang berjalan lancar dan efisien. Strategi operasional tersebut mencakup:

1. Pengaturan bongkar muat
2. Pengelolaan *yard container*
3. Pengendalian *dwelling time*
4. *Monitoring container*
5. Serta pengaturan jadwal distribusi

Menurut Chauhan et al. (2026), hambatan operasional pelabuhan dapat dikurangi melalui optimalisasi fasilitas terminal, peningkatan kapasitas alat bongkar muat, dan penggunaan sistem digital dalam pengawasan *container*. Strategi operasional juga mencakup penggunaan *real-time tracking system*, RFID, IoT, dan sistem otomatisasi terminal. Penelitian mengenai *smart warehouse* dan logistik digital menjelaskan bahwa otomatisasi operasional mampu meningkatkan akurasi *inventory* dan mempercepat arus distribusi barang. Selain itu, strategi operasional bertujuan mengurangi *idle container* dan meningkatkan produktivitas terminal pelabuhan.

B. Strategi Koordinasi

Strategi koordinasi merupakan strategi yang menitikberatkan pada kerja sama antar pihak yang terlibat dalam rantai pasok logistik. Menurut Song (2021), koordinasi antar *stakeholder* sangat penting karena aktivitas pengelolaan *container* melibatkan banyak pihak yang saling bergantung satu sama lain. Bentuk strategi koordinasi meliputi integrasi data logistik, sinkronisasi jadwal distribusi, komunikasi *real-time*, penggunaan sistem informasi terintegrasi, dan kolaborasi antar pelabuhan.

Koordinasi yang baik dapat membantu mengurangi keterlambatan, mempercepat proses distribusi, serta menghindari miskomunikasi administrasi. Selain itu, strategi koordinasi juga mendukung implementasi *National Logistics Ecosystem* (NLE) yang bertujuan menyederhanakan proses logistik nasional melalui integrasi layanan digital.

C. Strategi *Supply*

Strategi *supply* adalah strategi yang berkaitan dengan pengelolaan ketersediaan dan distribusi *container* sesuai kebutuhan pasar. Menurut Abdelshafie et al. (2022), strategi *supply* berfokus pada reposisi *container* kosong dan pengalokasian *container* secara optimal agar tidak terjadi ketidakseimbangan *supply demand container*. Bentuk strategi *supply* meliputi:

1. *Forecasting* kebutuhan *container*
2. *Inventory container management*
3. Reposisi *container* kosong
4. *Leasing container*
5. Pengembangan depo *container*

Penelitian Martius et al. (2022) menyebutkan bahwa teknologi prediktif dapat membantu perusahaan memperkirakan kebutuhan *container* global sehingga mampu mengurangi risiko kekurangan *container*. Strategi *supply* sangat penting karena ketidakseimbangan distribusi *container* dapat menyebabkan peningkatan biaya logistik, keterlambatan ekspor-impor, dan penurunan efisiensi rantai pasok.

2.1.7.4 Analisis SWOT dalam Penyusunan Strategi Pengelolaan *Container*

2.1.7.4.1 Pengertian SWOT

Analisis SWOT merupakan metode perencanaan strategis yang digunakan untuk mengevaluasi faktor internal dan eksternal yang mempengaruhi suatu organisasi atau sistem logistik. SWOT terdiri dari empat komponen utama, yaitu:

1. *Strengths* (kekuatan),
2. *Weaknesses* (kelemahan),
3. *Opportunities* (peluang),
4. *Threats* (ancaman).

Menurut Soedarsono et al., (2025), analisis SWOT digunakan untuk membantu perusahaan logistik dan pelabuhan mengidentifikasi kondisi operasional saat ini sehingga dapat menentukan strategi yang tepat untuk meningkatkan efektivitas pengelolaan *container*. Dalam pengelolaan *container*, analisis SWOT sangat penting karena aktivitas logistik dipengaruhi oleh banyak faktor, baik faktor internal seperti kapasitas terminal dan teknologi operasional maupun faktor eksternal seperti kondisi ekonomi global, permintaan pasar, dan kebijakan perdagangan internasional. Berikut penjelasan terkait SWOT, antara lain:

1. *Strengths* (Kekuatan)

Strengths merupakan faktor internal yang menjadi keunggulan organisasi dalam menjalankan pengelolaan *container*. Kekuatan ini dapat membantu perusahaan meningkatkan efisiensi distribusi dan

memperkuat daya saing logistik. Menurut Chauhan et al. (2026), kapasitas terminal dan kualitas koordinasi operasional menjadi faktor penting yang mendukung kelancaran arus *container* di pelabuhan. Infrastruktur yang baik dapat membantu mengurangi hambatan distribusi dan mempercepat proses bongkar muat *container*.

2. *Weaknesses* (Kelemahan)

Weaknesses merupakan faktor internal yang menjadi hambatan atau kelemahan dalam pengelolaan *container*. Kelemahan ini dapat mengurangi efektivitas distribusi dan meningkatkan biaya logistik. Menurut penelitian Chauhan et al. (2026) mengenai hambatan pergerakan *container* di pelabuhan, keterbatasan kapasitas terminal dan lemahnya koordinasi operasional menjadi penyebab utama terjadinya keterlambatan distribusi *container*. Selain itu, kurang optimalnya integrasi sistem digital juga dapat menyebabkan proses administrasi menjadi lambat sehingga meningkatkan *dwelling time* dan menurunkan efisiensi logistik.

3. *Opportunities* (Peluang)

Opportunities merupakan faktor eksternal yang dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan kinerja pengelolaan *container* dan memperkuat sistem logistik. Menurut Martius et al. (2022), perkembangan teknologi *machine learning* dalam sistem logistik memberikan peluang besar bagi perusahaan untuk meningkatkan akurasi *forecasting* kebutuhan *container* dan mengurangi ketidakseimbangan distribusi *container* global.

4. *Threats* (Ancaman)

Threats merupakan faktor eksternal yang dapat menghambat sistem pengelolaan *container* dan menimbulkan risiko logistik. Menurut Toygar et al. (2022), pandemi COVID-19 menyebabkan ketidakseimbangan distribusi *container* global sehingga banyak negara mengalami kekurangan *container* dan peningkatan biaya logistik internasional. Selain itu, ketidakpastian rantai pasok global juga menjadi ancaman serius bagi pengelolaan *container* karena dapat menghambat distribusi barang dan menurunkan stabilitas sistem logistik internasional.

A. Tahapan Penyusunan Strategi Pengelolaan *Container* Menggunakan SWOT

Dalam pengelolaan *container*, analisis SWOT dilakukan melalui beberapa tahapan, yaitu:

1. Identifikasi Faktor Internal

Tahap pertama dilakukan dengan mengidentifikasi kekuatan dan kelemahan internal organisasi, seperti kapasitas terminal, teknologi operasional, SDM, dan sistem distribusi.

2. Identifikasi Faktor Eksternal

Tahap kedua dilakukan dengan menganalisis peluang dan ancaman eksternal seperti perkembangan teknologi, kondisi pasar global, kebijakan pemerintah, dan persaingan logistik internasional.

3. Penyusunan Matriks SWOT

Setelah faktor internal dan eksternal diidentifikasi, langkah berikutnya adalah menyusun matriks SWOT untuk menentukan hubungan antara kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman.

4. Penentuan Strategi

Tahap terakhir adalah menentukan strategi yang sesuai berdasarkan hasil analisis SWOT, seperti:

- a. Strategi SO (*Strengths-Opportunities*),
- b. Strategi WO (*Weaknesses-Opportunities*),
- c. Strategi ST (*Strengths-Threats*),
- d. Strategi WT (*Weaknesses-Threats*).

Melalui tahapan tersebut, perusahaan logistik maupun pelabuhan dapat menyusun strategi pengelolaan *container* yang lebih efektif, efisien, dan adaptif terhadap perubahan lingkungan bisnis global.

2.1.7.4.2 Komponen SWOT

Analisis SWOT terdiri dari empat komponen utama, yaitu *Strengths*, *Weaknesses*, *Opportunities*, dan *Threats*. Keempat komponen tersebut digunakan untuk menganalisis kondisi internal dan eksternal organisasi secara menyeluruh.

A. *Strengths* (Kekuatan)

Strengths merupakan faktor internal yang menjadi keunggulan organisasi dibandingkan pesaing. Kekuatan dapat berupa sumber

daya, teknologi, kapasitas operasional, maupun kompetensi organisasi yang mampu mendukung pencapaian tujuan perusahaan.

Dalam pengelolaan *container*, contoh *Strenght* meliputi:

1. Infrastruktur pelabuhan yang memadai,
2. Kapasitas terminal besar,
3. Penggunaan teknologi digital logistik,
4. Sistem *tracking container*,
5. SDM kompeten,
6. Jaringan distribusi yang luas.

Menurut Chauhan et al. (2026), kapasitas terminal dan koordinasi operasional yang baik menjadi kekuatan utama dalam meningkatkan kelancaran arus *container* di pelabuhan. Selain itu, penerapan teknologi digital seperti RFID, IoT, dan *real-time tracking system* juga menjadi kekuatan penting dalam meningkatkan visibilitas rantai pasok dan efisiensi distribusi *container*.

B. *Weaknesses* (Kelemahan)

Weaknesses merupakan faktor internal yang menjadi kelemahan atau hambatan organisasi dalam mencapai tujuan. Dalam pengelolaan *container*, kelemahan dapat berupa:

1. *Dwelling time* tinggi,
2. Keterbatasan kapasitas terminal,
3. Kurangnya koordinasi antar *stakeholder*,
4. Keterbatasan alat bongkar muat,
5. Sistem administrasi yang masih manual.

Menurut penelitian Chauhan et al. (2026), keterbatasan kapasitas terminal dan lemahnya koordinasi operasional menjadi salah satu penyebab utama keterlambatan distribusi *container* di pelabuhan. Kelemahan dalam sistem logistik dapat menyebabkan meningkatnya biaya operasional, keterlambatan distribusi, dan menurunnya produktivitas pelabuhan.

C. *Opportunities* (Peluang)

Opportunities merupakan faktor eksternal yang dapat dimanfaatkan organisasi untuk meningkatkan kinerja dan daya saing. Dalam pengelolaan *container*, peluang dapat berupa:

1. perkembangan teknologi logistik,
2. implementasi *smart port*,
3. digitalisasi *supply chain*,
4. peningkatan perdagangan internasional,
5. dan dukungan pemerintah terhadap sistem logistik nasional.

Menurut Martius et al. (2022) perkembangan teknologi *machine learning* memberikan peluang besar dalam meningkatkan akurasi *forecasting* kebutuhan *container* dan optimalisasi distribusi logistik global. Selain itu, implementasi *National Logistics Ecosystem* (NLE) di Indonesia juga menjadi peluang untuk meningkatkan integrasi layanan logistik nasional.

D. *Threats* (Ancaman)

Threats merupakan faktor eksternal yang dapat menghambat pencapaian tujuan organisasi. Dalam pengelolaan *container*, ancaman dapat berupa:

1. Krisis ekonomi global
2. Pandemi
3. Konflik geopolitik
4. Kelangkaan *container*
5. Kemacetan pelabuhan
6. Persaingan antar pelabuhan internasional

Menurut Toygar et al. (2022), pandemi COVID-19 menyebabkan gangguan distribusi *container* global yang berdampak pada meningkatnya biaya logistik dan ketidakseimbangan *supply-demand container*. Selain itu, ketidakpastian *supply chain* global juga menjadi ancaman besar bagi sistem logistik internasional karena dapat menghambat distribusi barang dan meningkatkan risiko operasional.

2.1.7.4.3 Matriks SWOT

Matriks SWOT merupakan alat analisis yang digunakan untuk mengkombinasikan faktor internal dan eksternal organisasi sehingga dapat menghasilkan alternatif strategi yang sesuai. Menurut Chen (2021), matriks SWOT membantu organisasi dalam menyusun strategi

berdasarkan hubungan antara kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman yang telah diidentifikasi sebelumnya.

	<i>Strengths</i>	<i>Weakness</i>
Threats	<p>ST</p> <p>Memanfaatkan potensi untuk menghadapi ancaman</p>	<p>WT</p> <p>Meminimalkan kelemahan untuk menghadapi ancaman</p>
Opportunities	<p>SO</p> <p>Memanfaatkan potensi untuk meraih peluang</p>	<p>WO</p> <p>Mengatasi kelemahan untuk meraih peluang</p>

Gambar 2.1 Matriks SWOT

Sumber : https://www.researchgate.net/figure/gambar-2-Matrik-SWOT-metode-Penelitian-5_fig1_332571834, diakses pada : 20 Mei 2026.

Matriks SWOT terdiri dari empat jenis strategi utama, yaitu:

1. Strategi SO (*Strengths–Opportunities*)

Strategi SO merupakan strategi yang memanfaatkan kekuatan organisasi untuk mengambil peluang yang tersedia. Contoh dalam pengelolaan *container* antara lain:

- a. Memanfaatkan teknologi digital untuk meningkatkan efisiensi distribusi,
- b. Menggunakan kapasitas terminal besar untuk meningkatkan throughput *container*,
- c. Mengembangkan smart *port* berbasis teknologi informasi.

Strategi ini bertujuan memaksimalkan potensi internal organisasi untuk memperoleh keuntungan dari peluang eksternal.

2. Strategi WO (*Weaknesses–Opportunities*)

Strategi WO merupakan strategi yang bertujuan mengurangi kelemahan organisasi dengan memanfaatkan peluang yang tersedia. Contohnya dalam pengelolaan *container* antara lain:

- a. Meningkatkan digitalisasi administrasi untuk mengurangi *dwelling time*,
- b. Memanfaatkan perkembangan teknologi AI untuk memperbaiki *forecasting container*,
- c. Meningkatkan pelatihan SDM logistik.

Strategi WO membantu organisasi memperbaiki kelemahan internal agar dapat memanfaatkan peluang eksternal secara optimal.

3. Strategi ST (*Strengths–Threats*)

Strategi ST merupakan strategi yang menggunakan kekuatan organisasi untuk menghadapi ancaman eksternal. Contohnya dalam pengelolaan *container* antara lain:

- a. Memanfaatkan sistem monitoring real-time untuk menghadapi ketidakpastian *supply chain*,
- b. Meningkatkan fleksibilitas distribusi untuk menghadapi gangguan logistik global,
- c. Memperkuat koordinasi operasional pelabuhan untuk mengurangi dampak kemacetan pelabuhan.

Strategi ST bertujuan meningkatkan ketahanan organisasi terhadap berbagai risiko eksternal.

4. Strategi WT (*Weaknesses–Threats*)

Strategi WT merupakan strategi defensif yang bertujuan mengurangi kelemahan internal dan menghindari ancaman eksternal.

Contohnya dalam pengelolaan *container* antara lain:

- a. Meningkatkan kapasitas terminal untuk mengurangi risiko kepadatan pelabuhan,
- b. Mempercepat digitalisasi dokumen untuk mengurangi hambatan administrasi,
- c. Memperbaiki koordinasi logistik untuk mengurangi risiko keterlambatan distribusi.

Strategi WT digunakan untuk meminimalkan risiko dan menjaga stabilitas operasional organisasi. Menurut Soedarsono dkk. (2025), penggunaan matriks SWOT dalam sistem logistik dapat membantu perusahaan menentukan prioritas strategi yang lebih efektif dan terarah sesuai kondisi internal dan eksternal organisasi.

2.1.7.4.4 Fungsi SWOT dalam Strategi Pengelolaan *Container*

Analisis SWOT memiliki peran penting dalam proses penyusunan strategi pengelolaan *container* karena membantu perusahaan logistik, pelabuhan, maupun *stakeholder* rantai pasok dalam memahami kondisi internal dan eksternal organisasi secara menyeluruh. Dalam pengelolaan *container*, berbagai tantangan seperti keterlambatan distribusi, kelangkaan *container*, kepadatan pelabuhan, peningkatan biaya logistik, hingga ketidakpastian *supply chain* global memerlukan strategi yang tepat agar

aktivitas logistik tetap berjalan efektif dan efisien. Menurut Chen (2021), fungsi utama analisis SWOT adalah membantu organisasi mengidentifikasi faktor internal dan eksternal yang mempengaruhi pencapaian tujuan organisasi sehingga dapat digunakan sebagai dasar dalam pengambilan keputusan strategis.

Dalam konteks pengelolaan *container*, SWOT tidak hanya digunakan untuk menganalisis kondisi operasional pelabuhan, tetapi juga berfungsi sebagai alat evaluasi terhadap sistem logistik, kapasitas terminal, efektivitas distribusi, kualitas koordinasi antar *stakeholder*, serta kemampuan perusahaan dalam menghadapi perubahan lingkungan bisnis global. Menurut Hidayah et al. (2025), penerapan SWOT dalam pengelolaan terminal *container* mampu membantu perusahaan meningkatkan produktivitas penumpukan *container*, memperbaiki sistem operasional, serta menentukan prioritas strategi yang lebih efektif berdasarkan kondisi internal dan eksternal organisasi.

Selain itu, Soedarsono dkk. (2025) menjelaskan bahwa analisis SWOT membantu perusahaan logistik dalam menyusun strategi peningkatan efisiensi pelayanan logistik melalui identifikasi faktor pendukung dan faktor penghambat operasional distribusi *container*. Dengan demikian, SWOT berfungsi sebagai alat analisis strategis yang membantu organisasi logistik menentukan langkah yang tepat untuk meningkatkan efisiensi pengelolaan *container* dan menghadapi berbagai risiko logistik global. Berikut beberapa fungsi dari SWOT dalam pengelolaan *container* antara lain:

A. Fungsi SWOT sebagai Alat Identifikasi Kondisi Internal dan Eksternal

Salah satu fungsi utama SWOT adalah mengidentifikasi kondisi internal dan eksternal organisasi. Dalam pengelolaan *container*, faktor internal meliputi kapasitas terminal, teknologi logistik, kualitas SDM, sistem distribusi, dan koordinasi operasional. Sementara itu, faktor eksternal meliputi kondisi perdagangan internasional, perkembangan teknologi, persaingan antar pelabuhan, dan ketidakpastian *supply chain* global. Melalui SWOT, perusahaan dapat mengetahui:

1. kekuatan yang dimiliki,
2. kelemahan yang perlu diperbaiki,
3. peluang yang dapat dimanfaatkan,
4. serta ancaman yang harus diantisipasi.

Menurut Helms et al. (2021), SWOT membantu organisasi memperoleh gambaran menyeluruh mengenai posisi strategis organisasi sehingga pengambilan keputusan menjadi lebih efektif dan terarah. Dalam pengelolaan *container*, identifikasi faktor internal dan eksternal sangat penting karena aktivitas logistik dipengaruhi oleh banyak faktor yang saling berkaitan, baik dari dalam maupun luar organisasi.

B. Fungsi SWOT sebagai Dasar Penyusunan Strategi Pengelolaan *Container*

SWOT juga berfungsi sebagai dasar dalam penyusunan strategi pengelolaan *container*. Setelah faktor internal dan eksternal

diidentifikasi, perusahaan dapat menentukan strategi yang paling sesuai untuk meningkatkan efisiensi logistik dan mengatasi hambatan distribusi. Menurut Soedarsono dkk. (2025), hasil analisis SWOT dapat digunakan untuk menyusun strategi operasional, strategi koordinasi, dan strategi peningkatan kapasitas logistik sesuai kondisi aktual perusahaan atau pelabuhan. Dalam pengelolaan *container*, SWOT membantu perusahaan menentukan strategi seperti:

1. peningkatan kapasitas terminal,
2. optimalisasi distribusi *container*,
3. digitalisasi administrasi logistik,
4. pengembangan *smart port*,
5. serta penguatan koordinasi antar *stakeholder*.

Melalui strategi tersebut, perusahaan dapat meningkatkan produktivitas operasional dan mengurangi hambatan logistik seperti *dwelling time* dan keterlambatan distribusi.

C. Fungsi SWOT dalam Meningkatkan Efisiensi Operasional

Analisis SWOT juga berfungsi untuk meningkatkan efisiensi operasional dalam pengelolaan *container*. Dengan mengetahui kelemahan operasional yang dimiliki, perusahaan dapat melakukan perbaikan sistem logistik secara lebih terarah. Contoh penerapan fungsi SWOT dalam meningkatkan efisiensi operasional antara lain:

1. Mengurangi *dwelling time*
2. Mempercepat proses bongkar muat
3. Meningkatkan efektivitas *yard planning*

4. Mengoptimalkan penggunaan alat bongkar muat
5. Meningkatkan koordinasi distribusi *container*

Menurut Chauhan et al. (2026), hambatan utama dalam pergerakan *container* di pelabuhan berkaitan dengan keterbatasan kapasitas terminal dan lemahnya koordinasi operasional. Oleh karena itu, identifikasi kelemahan operasional melalui SWOT sangat penting untuk meningkatkan kelancaran distribusi *container*. Selain itu, SWOT membantu perusahaan menentukan prioritas perbaikan operasional sehingga penggunaan sumber daya menjadi lebih efektif dan efisien.

D. Fungsi SWOT dalam Menghadapi Risiko dan Ancaman Logistik

Dalam sistem logistik global, pengelolaan *container* sering menghadapi berbagai ancaman seperti pandemi, krisis ekonomi, konflik geopolitik, kemacetan pelabuhan, dan kelangkaan *container*. SWOT berfungsi membantu organisasi mengidentifikasi ancaman tersebut dan menyusun strategi mitigasi risiko. Menurut Toygar et al. (2022), pandemi COVID-19 menyebabkan gangguan distribusi *container* global yang berdampak pada meningkatnya biaya logistik dan ketidakseimbangan *supply-demand container*.

Oleh karena itu, perusahaan logistik perlu memiliki strategi yang fleksibel dan adaptif dalam menghadapi ancaman eksternal. Melalui SWOT, perusahaan dapat mengidentifikasi potensi risiko logistik, meningkatkan fleksibilitas distribusi, memperkuat sistem *monitoring container*, dan mengembangkan strategi mitigasi risiko

supply chain. Dengan demikian, SWOT membantu perusahaan meningkatkan ketahanan rantai pasok (*supply chain resilience*) terhadap gangguan logistik global.

E. Fungsi SWOT dalam Mendukung Pengambilan Keputusan Strategis

SWOT juga berfungsi sebagai alat pendukung pengambilan keputusan strategis dalam pengelolaan *container*. Informasi yang diperoleh dari analisis SWOT dapat digunakan manajemen untuk menentukan prioritas kebijakan dan investasi logistik. Contoh pengambilan keputusan strategis berdasarkan SWOT meliputi:

1. Pengembangan infrastruktur pelabuhan
2. Investasi teknologi digital logistik
3. Peningkatan kapasitas terminal *container*
4. Penambahan depo *container*
5. Pengembangan sistem *forecasting* distribusi *container*

Menurut Martius et al. (2022), perkembangan teknologi *forecasting* berbasis *machine learning* memberikan peluang bagi perusahaan logistik untuk meningkatkan akurasi prediksi kebutuhan *container* dan mendukung pengambilan keputusan logistik yang lebih efektif. Dengan adanya SWOT, perusahaan dapat mengambil keputusan yang lebih tepat berdasarkan kondisi nyata organisasi dan lingkungan bisnis yang sedang dihadapi.

F. Fungsi SWOT dalam Meningkatkan Daya Saing Logistik

Fungsi SWOT berikutnya adalah membantu meningkatkan daya saing perusahaan logistik dan pelabuhan dalam perdagangan

internasional. Persaingan antar pelabuhan dan perusahaan logistik saat ini semakin ketat sehingga organisasi perlu memiliki strategi yang mampu meningkatkan kualitas layanan dan efisiensi distribusi. Melalui SWOT, perusahaan dapat:

1. memanfaatkan kekuatan organisasi secara maksimal,
2. memperbaiki kelemahan operasional,
3. memanfaatkan peluang perkembangan teknologi,
4. dan mengantisipasi ancaman persaingan global.

Menurut Russell et al. (2022), fleksibilitas kapasitas logistik menjadi salah satu faktor penting dalam meningkatkan daya saing sistem logistik dan menghadapi ketidakpastian *supply chain global*. Dengan demikian, SWOT membantu organisasi menciptakan strategi pengelolaan *container* yang lebih kompetitif, adaptif, dan berkelanjutan.

2.1.8 Indikator Keberhasilan Strategi Pengelolaan *Container*

2.1.8.1 Pengertian Indikator Keberhasilan Strategi Pengelolaan *Container*

Dalam sistem logistik dan perdagangan internasional, strategi pengelolaan *container* tidak hanya berfokus pada penyusunan kebijakan dan pelaksanaan operasional, tetapi juga memerlukan pengukuran keberhasilan untuk mengetahui sejauh mana strategi tersebut mampu meningkatkan efisiensi distribusi dan kinerja logistik. Pengukuran keberhasilan strategi pengelolaan *container* menjadi penting karena aktivitas logistik melibatkan

banyak proses yang saling berkaitan, mulai dari pengangkutan, penyimpanan, distribusi, hingga pengelolaan dokumen dan koordinasi antar *stakeholder*.

Indikator keberhasilan digunakan sebagai alat evaluasi untuk menilai efektivitas strategi yang telah diterapkan dalam pengelolaan *container*. Melalui indikator tersebut, perusahaan logistik maupun pelabuhan dapat mengetahui apakah strategi yang diterapkan mampu mengurangi hambatan logistik, meningkatkan produktivitas operasional, menekan biaya distribusi, dan mempercepat arus barang. Menurut Russell et al. (2022), keberhasilan strategi logistik sangat dipengaruhi oleh kemampuan organisasi dalam meningkatkan fleksibilitas distribusi, efisiensi kapasitas pelabuhan, dan ketahanan rantai pasok terhadap gangguan global. Oleh karena itu, pengukuran keberhasilan strategi logistik perlu dilakukan secara terukur dan berkelanjutan.

Selain itu, Chauhan et al. (2026) menjelaskan bahwa keberhasilan pengelolaan *container* dapat dilihat dari kemampuan pelabuhan dalam memperlancar arus *container*, mengurangi keterlambatan distribusi, dan meningkatkan efektivitas operasional terminal. Indikator keberhasilan strategi pengelolaan *container* adalah parameter atau ukuran yang digunakan untuk menilai efektivitas dan efisiensi strategi yang diterapkan dalam pengelolaan *container*, baik dalam aspek operasional, distribusi, pelayanan logistik, maupun koordinasi rantai pasok. Menurut Kaplan dan Norton dalam konsep *performance measurement*, indikator keberhasilan merupakan alat ukur yang digunakan untuk mengevaluasi pencapaian tujuan

organisasi berdasarkan hasil operasional dan kinerja strategis. Dalam konteks pengelolaan *container*, indikator keberhasilan digunakan untuk mengetahui apakah strategi logistik yang diterapkan mampu meningkatkan produktivitas pelabuhan dan memperlancar distribusi barang.

Menurut Martius et al. (2022), pengukuran keberhasilan dalam pengelolaan *container* sangat penting untuk membantu perusahaan logistik memantau keseimbangan distribusi *container* dan meningkatkan akurasi pengambilan keputusan logistik berbasis data. Selain itu, Hidayah et al. (2025) menjelaskan bahwa indikator keberhasilan strategi pengelolaan *container* dapat digunakan untuk mengevaluasi efektivitas operasional terminal *container*, terutama dalam meningkatkan produktivitas penumpukan dan mempercepat arus distribusi *container*. Indikator keberhasilan dalam pengelolaan *container* mencakup beberapa aspek penting, seperti efisiensi operasional, kecepatan distribusi, tingkat utilisasi *container*, biaya logistik, kualitas pelayanan, koordinasi operasional, serta kemampuan menghadapi gangguan *supply chain*. Melalui indikator tersebut, perusahaan dapat mengetahui kelemahan dan kekuatan sistem logistik yang dimiliki sehingga dapat melakukan perbaikan strategi secara berkelanjutan.

2.1.8.2 Indikator Keberhasilan Strategi Pengelolaan *Container*

Keberhasilan strategi pengelolaan *container* dapat diukur melalui beberapa indikator yang berkaitan dengan efektivitas operasional, efisiensi

logistik, kualitas pelayanan, dan ketahanan *supply chain*. Berikut merupakan indikator-indikator keberhasilan strategi pengelolaan *container* menurut Chauhan et al. (2026), Christopher (2025), Abdelshafie et al. (2022), J. Song et al., (2022), Russell et al. (2022), Collins et al. (2023), Han & Wang (2022), dan *United Nations Conference on Trade and Development (2023)*, antara lain:

Tabel 2.1 Indikator Keberhasilan Strategi Pengelolaan Container

No	Indikator	Definisi	Parameter Pengukuran	Indikasi Keberhasilan
1	Efisiensi Operasional <i>Container</i>	Kemampuan pelabuhan/perusahaan logistik dalam mengelola arus <i>container</i> secara efektif dan optimal	Kecepatan bongkar muat, efektivitas <i>yard planning</i> , utilisasi alat bongkar muat	Proses operasional lebih cepat dan minim hambatan
2	Penurunan <i>Dwelling Time</i>	Kemampuan mengurangi waktu <i>container</i> berada di pelabuhan sejak dibongkar hingga keluar terminal.	Lama <i>dwelling time</i> (hari/jam)	<i>Dwelling time</i> semakin rendah
3	Ketersediaan <i>Container</i>	Kemampuan menjaga keseimbangan <i>supply</i> dan <i>demand container</i>	Jumlah <i>empty container</i> tersedia, tingkat kekurangan <i>container</i>	Ketersediaan <i>container</i> stabil dan distribusi lancar
4	Ketepatan Waktu Pengiriman	Kemampuan perusahaan memenuhi jadwal distribusi <i>container</i>	Persentase <i>on-time delivery</i>	Pengiriman tepat waktu meningkat
5	Penurunan Biaya Logistik	Kemampuan mengurangi biaya distribusi dan operasional <i>container</i>	Biaya penyimpanan, Transportasi, penumpukan	Biaya logistik menurun

6	Kualitas Koordinasi Logistik	Tingkat efektivitas komunikasi dan integrasi antar <i>stakeholder</i> logistik	Kelancaran pertukaran data, koordinasi distribusi	Koordinasi operasional lebih efektif
7	Digitalisasi dan Sistem Informasi	Tingkat penerapan teknologi digital dalam pengelolaan <i>container</i>	Penggunaan EDI, <i>tracking system</i> , IoT.	Sistem logistik lebih terintegrasi dan responsif
8	Ketahanan <i>Supply Chain</i>	Kemampuan menghadapi gangguan distribusi dan risiko logistik global	Stabilitas distribusi saat terjadi gangguan	<i>Supply chain</i> lebih fleksibel dan adaptif
9	Produktivitas Terminal <i>Container</i>	Kemampuan terminal dalam menangani <i>throughput container</i>	Jumlah <i>throughput container</i> , kapasitas terminal	Produktivitas terminal meningkat
10	Kepuasan Pengguna Jasa Logistik	Tingkat kepuasan pelanggan terhadap pelayanan distribusi <i>container</i>	Keluhan pelanggan, kualitas pelayanan	Kepuasan pengguna meningkat

Sumber: Data Diolah oleh Peneliti, 2026.

A. Efisiensi Operasional *Container*

Efisiensi operasional merupakan indikator utama dalam menilai keberhasilan strategi pengelolaan *container*. Efisiensi ini berkaitan dengan kemampuan pelabuhan atau perusahaan logistik dalam mengelola arus *container* secara cepat, tepat, dan optimal. Indikator efisiensi operasional meliputi kecepatan bongkar muat, efektivitas yard *planning*, tingkat utilisasi alat bongkar muat, dan kelancaran arus *container*. Menurut Chauhan et al. (2026), efisiensi operasional yang baik dapat membantu mengurangi hambatan distribusi *container* dan meningkatkan produktivitas terminal pelabuhan. Semakin efisien proses

operasional *container*, maka semakin kecil risiko keterlambatan distribusi dan penumpukan *container* di pelabuhan.

B. Penurunan *Dwelling Time*

Dwelling time merupakan waktu yang dibutuhkan *container* sejak dibongkar dari kapal hingga keluar dari area pelabuhan. Penurunan *dwelling time* menjadi salah satu indikator penting keberhasilan strategi pengelolaan *container*. *Dwelling time* yang rendah menunjukkan bahwa:

1. Proses administrasi berjalan cepat
2. Koordinasi antar *stakeholder* berjalan baik
3. Distribusi *container* berlangsung lancar

Menurut penelitian Soedarsono dkk. (2025), integrasi sistem logistik digital mampu membantu mempercepat proses administrasi dan mengurangi *dwelling time* di pusat logistik dan terminal *container*. Dengan demikian, semakin rendah *dwelling time*, maka semakin efektif strategi pengelolaan *container* yang diterapkan.

C. Ketersediaan dan Keseimbangan *Container*

Ketersediaan *container* merupakan indikator penting untuk memastikan bahwa *supply container* mampu memenuhi permintaan distribusi barang. Indikator ini dapat dilihat dari:

1. tingkat ketersediaan *empty container*,
2. keseimbangan *supply demand container*,
3. dan efektivitas reposisi *container* kosong.

Menurut Abdelshafie et al. (2022), keberhasilan pengelolaan *container* sangat dipengaruhi oleh kemampuan perusahaan dalam

mengelola reposisi *empty container* untuk mengurangi ketidakseimbangan distribusi global. Apabila ketersediaan *container* terjaga dengan baik, maka risiko keterlambatan pengiriman dan peningkatan biaya logistik dapat diminimalkan.

D. Penurunan Biaya Logistik

Strategi pengelolaan *container* yang berhasil juga dapat dilihat dari kemampuan perusahaan dalam menurunkan biaya logistik. Biaya logistik yang dimaksud meliputi biaya penyimpanan, biaya penumpukan, biaya distribusi, biaya reposisi *container*, dan biaya keterlambatan pengiriman. Menurut Han et al. (2022), optimalisasi pengelolaan *empty container* mampu membantu perusahaan menurunkan biaya Transportasi dan meningkatkan efisiensi distribusi logistik. Semakin rendah biaya logistik yang dikeluarkan, maka semakin efektif strategi pengelolaan *container* yang diterapkan.

E. Ketepatan Waktu Pengiriman

Ketepatan waktu pengiriman (*on time delivery*) menjadi indikator penting dalam menilai kualitas distribusi *container*. Indikator ini menunjukkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi jadwal pengiriman, mengurangi keterlambatan distribusi, dan menjaga stabilitas *supply chain*. Menurut Collins et al. (2023), sistem penjadwalan distribusi *container* yang optimal mampu meningkatkan ketepatan waktu pengiriman dan memperlancar arus distribusi barang internasional. Ketepatan waktu pengiriman sangat penting dalam perdagangan internasional karena keterlambatan distribusi dapat

menyebabkan kerugian ekonomi dan terganggunya aktivitas *supply chain*.

F. Kualitas Koordinasi dan Integrasi Logistik

Keberhasilan strategi pengelolaan *container* juga dipengaruhi oleh kualitas koordinasi antar *stakeholder* logistik. Indikator koordinasi logistik dapat dilihat dari efektivitas komunikasi antar pihak, integrasi sistem informasi, kecepatan pertukaran data, dan sinkronisasi distribusi *container*. Menurut Song et al., (2022), integrasi sistem logistik digital dan koordinasi antar *stakeholder* menjadi faktor penting dalam meningkatkan efisiensi pengelolaan *container* global. Koordinasi yang baik dapat membantu mengurangi kesalahan distribusi, mempercepat proses administrasi, dan meningkatkan efektivitas *supply chain*.

G. Ketahanan *Supply Chain* (*Supply Chain Resilience*)

Ketahanan *supply chain* merupakan indikator keberhasilan strategi pengelolaan *container* dalam menghadapi gangguan logistik global. Indikator ini berkaitan dengan kemampuan perusahaan dalam menghadapi ketidakpastian distribusi, mengatasi gangguan operasional, menjaga stabilitas arus *container*, dan mempercepat pemulihan logistik setelah terjadi gangguan. Menurut Russell et al. (2022), fleksibilitas kapasitas logistik menjadi faktor penting dalam meningkatkan ketahanan *supply chain* dan menghadapi perubahan kondisi perdagangan internasional. Semakin tinggi kemampuan perusahaan dalam menghadapi gangguan logistik, maka semakin berhasil strategi pengelolaan *container* yang diterapkan.

2.1.9 *Dashboard Market Intelligence* untuk *Forecasting* dan Perencanaan Kebutuhan Kontainer Melalui *Website*

2.1.9.1 *Website Dashboard* dalam Pengambilan Keputusan Logistik

Menurut Nabil dkk. (2023), *Website Dashboard* merupakan alat visualisasi data yang digunakan untuk menyajikan informasi penting secara ringkas, terintegrasi, dan mudah dipahami guna mendukung proses pengambilan keputusan. Dalam bidang logistik, *dashboard* berfungsi sebagai *media monitoring* kinerja operasional yang memungkinkan perusahaan memperoleh informasi secara cepat mengenai kondisi distribusi, inventori, permintaan pelanggan, hingga performa rantai pasok. Menurut penelitian Nabil dkk. (2023), *website dashboard* berbasis data *real-time* mampu meningkatkan efektivitas pengambilan keputusan operasional karena informasi yang sebelumnya tersebar dapat ditampilkan dalam satu platform yang mudah dipahami oleh manajemen. *Dashboard* juga membantu perusahaan mengidentifikasi permasalahan logistik lebih awal sehingga tindakan korektif dapat dilakukan secara cepat.

Selain itu, Dawson et al. (2023) menjelaskan bahwa digitalisasi proses logistik melalui pemanfaatan *website dashboard* dan sistem analitik memungkinkan perusahaan meningkatkan visibilitas rantai pasok, mempercepat respons terhadap perubahan pasar, serta meningkatkan efisiensi operasional. Dalam konteks pengelolaan kontainer ekspor, *website dashboard* berfungsi untuk memonitor volume ekspor, kebutuhan kontainer,

negara tujuan, *customer* utama, utilisasi kontainer, serta indikator operasional lainnya yang diperlukan dalam proses perencanaan kebutuhan kontainer.

2.1.9.2 Market Intelligence dalam Manajemen Logistik

Market Intelligence merupakan proses pengumpulan, pengolahan, analisis, dan interpretasi data pasar yang digunakan untuk mendukung pengambilan keputusan strategis perusahaan. Informasi yang dianalisis dapat berupa tren permintaan pelanggan, perkembangan pasar, pola distribusi, perubahan perilaku konsumen, hingga kondisi persaingan industri. Menurut Alsolbi et al. (2023), pemanfaatan *big data analytics* dalam *supply chain* memungkinkan perusahaan mengubah data operasional menjadi *market intelligence* yang dapat digunakan untuk meningkatkan kualitas perencanaan, mengurangi ketidakpastian, dan meningkatkan daya saing perusahaan.

Sementara itu, Muzhoffar et al. (2022) menjelaskan bahwa *market intelligence* pada sektor maritim berperan penting dalam memahami perubahan permintaan pasar, menentukan kebutuhan kapasitas logistik, serta mendukung proses perencanaan operasional jangka pendek maupun jangka panjang. Dalam penelitian ini, *market intelligence* diwujudkan melalui pengolahan data ekspor yang mencakup volume ekspor, komoditas utama, negara tujuan, dan *customer* sehingga dapat digunakan sebagai dasar *forecasting* kebutuhan kontainer dan penyusunan strategi operasional perusahaan.

2.1.9.3 *Forecasting* Kebutuhan Kontainer

Forecasting merupakan proses memperkirakan kebutuhan atau kondisi masa depan berdasarkan analisis data historis dan pola yang terjadi pada periode sebelumnya. Dalam pengelolaan kontainer, *forecasting* digunakan untuk memprediksi kebutuhan kontainer sehingga perusahaan dapat melakukan perencanaan kapasitas secara lebih akurat. Martius et al. (2022) menjelaskan bahwa *forecasting* ketersediaan kontainer kosong menggunakan pendekatan *machine learning* mampu membantu perusahaan pelayaran memperkirakan kebutuhan kontainer di masa mendatang serta mengurangi risiko terjadinya ketidakseimbangan distribusi kontainer.

Selain itu, Crotti et al. (2022) menyatakan bahwa perubahan permintaan pasar memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kebutuhan kapasitas pelabuhan dan kontainer sehingga perusahaan perlu menerapkan *forecasting* untuk mengantisipasi fluktuasi permintaan ekspor maupun impor. *Forecasting* kebutuhan kontainer dapat dilakukan dengan menganalisis:

1. Tren volume ekspor
2. Pola permintaan *customer*
3. Komoditas yang diekspor
4. Negara tujuan ekspor
5. Proporsi penggunaan kontainer 20 *feet* dan 40 HC.

Hasil *forecasting* tersebut dapat digunakan sebagai dasar pengambilan keputusan terkait reposisi kontainer, penyediaan *buffer stock*, serta perencanaan kapasitas operasional.

2.1.9.4 *Early Warning System* dalam *Supply Chain*

Early Warning System (EWS) merupakan sistem yang digunakan untuk mendeteksi potensi gangguan operasional sejak dini sehingga organisasi dapat melakukan tindakan pencegahan sebelum risiko tersebut berkembang menjadi permasalahan yang lebih besar. Qi et al. (2022) menjelaskan bahwa sistem peringatan dini dalam *supply chain* berfungsi untuk memprediksi potensi gangguan operasional dan membantu perusahaan melakukan penyesuaian strategi secara lebih cepat guna mengurangi risiko terganggunya distribusi barang.

Selain itu, sistem SCAN (*Supply Chain Alert Notification*) yang dikembangkan Komisi Eropa pada tahun 2022 menunjukkan bahwa indikator peringatan dini dapat digunakan untuk mengidentifikasi potensi *shortage*, ketidakseimbangan *supply demand*, serta tekanan pada rantai pasok sebelum gangguan tersebut berdampak pada operasional perusahaan. Dalam penelitian ini, *dashboard early warning* digunakan untuk mendeteksi potensi *shortage* kontainer, mengidentifikasi gap antara stok dan kebutuhan, memberikan *alert* terhadap peningkatan permintaan ekspor, dan mendeteksi risiko keterlambatan pengiriman.

2.1.9.5 *Reposisi Kontainer (Container Repositioning)*

Reposisi kontainer merupakan aktivitas pemindahan kontainer kosong dari lokasi yang mengalami surplus menuju lokasi yang mengalami kekurangan kontainer guna menjaga keseimbangan *supply* dan *demand*

kontainer. Abdelshafie et al. (2022) menyatakan bahwa reposisi kontainer kosong merupakan salah satu aktivitas paling penting dalam pengelolaan kontainer karena secara langsung memengaruhi biaya logistik, tingkat utilisasi kontainer, dan ketersediaan kontainer pada lokasi yang membutuhkan.

Martius et al. (2022) menjelaskan bahwa penggunaan *forecasting* dan *predictive analytics* dapat meningkatkan efektivitas reposisi kontainer karena perusahaan dapat memperkirakan lokasi yang berpotensi mengalami *shortage* sebelum kekurangan kontainer benar-benar terjadi. Sementara itu, Bakir et al. (2022) menjelaskan bahwa keputusan reposisi yang tepat mampu mengurangi ketidakpastian distribusi kontainer dan meningkatkan efisiensi operasional perusahaan pelayaran.

2.2 Kajian Penelitian Terdahulu

1. Penelitian yang dilakukan oleh Fedi Laurent (2026) berjudul “*Global Strategic Alliances in Container Liner Shipping: Knowledge Sharing and Decision-Making through Contractual Governance Structures*” membahas peran *Global Strategic Alliances* (GSAs) sebagai kerja sama horizontal antar perusahaan pelayaran kontainer untuk meningkatkan efisiensi logistik dan daya saing. Melalui analisis berbagai *production agreements*, penelitian ini berfokus pada mekanisme berbagi pengetahuan (*knowledge sharing*) dan pengambilan keputusan bersama (*decision-making*) dalam struktur tata kelola kontraktual. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat integrasi antar anggota GSAs semakin tinggi, ditandai dengan koordinasi

pengelolaan rantai pasok kontainer melalui pusat operasi bersama dan sistem teknologi informasi terintegrasi yang mendukung pertukaran data strategis serta operasional yang lebih efektif. Penelitian ini juga menegaskan pentingnya pengawasan regulasi dan koordinasi kebijakan antar negara untuk menjaga efisiensi industri tanpa menimbulkan praktik monopoli atau persaingan usaha yang tidak sehat.

2. Penelitian yang dilakukan oleh Richard Borggreve dan Wilmsmeier (2025) berjudul “*Container Alliance Strategies, Market Concentration and Equality: A Dynamic Time Warping Clustering Approach*” bertujuan menganalisis hubungan antara strategi aliansi perusahaan pelayaran kontainer, tingkat konsentrasi pasar, dan kesetaraan persaingan dalam industri pelayaran kontainer global. Dengan menggunakan metode *Dynamic Time Warping* (DTW) untuk mengelompokkan rute perdagangan berdasarkan pola penyebaran aliansi dan tingkat konsentrasi pasar, penelitian ini menemukan bahwa tingginya penyebaran aliansi tidak selalu menyebabkan konsentrasi pasar yang tinggi. Pada beberapa jalur perdagangan utama, terutama rute Timur–Barat (*East-West Trade Routes*), keberadaan aliansi pelayaran yang kuat justru berkorelasi dengan tingkat konsentrasi pasar dan ketimpangan persaingan yang relatif rendah. Penelitian ini memiliki kesamaan dengan penelitian penulis karena sama-sama membahas industri pelayaran kontainer dan logistik transportasi internasional, namun berbeda pada fokus kajian, di mana penelitian tersebut menitikberatkan pada strategi aliansi dan struktur pasar global, sedangkan penelitian penulis berfokus pada strategi pengelolaan kontainer dalam

mengatasi hambatan proses ekspor di PT Samudera Agencies Indonesia Kota Semarang.

3. Penelitian yang dilakukan oleh María Corina et al. (2025) berjudul “*Risk and Contingency Management in Container Shipping Lines: Considerations for Designing a Business Continuity Plan (BCP) for Operational Resilience*” bertujuan menganalisis pengelolaan risiko operasional dan penyusunan *Business Continuity Plan (BCP)* pada perusahaan pelayaran kontainer untuk menjaga ketahanan operasional menghadapi berbagai gangguan logistik. Penelitian ini menggunakan pendekatan *documentary exploratory research* yang didukung survei kepada para profesional industri pelayaran. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar perusahaan telah menerapkan perencanaan kontinjensi untuk menjaga keberlangsungan operasi, namun masih terdapat kelemahan pada aspek pelatihan sumber daya manusia, komunikasi internal, dan koordinasi lintas fungsi. Penelitian ini menegaskan pentingnya integrasi perencanaan kontinjensi dalam proses operasional guna meningkatkan ketahanan operasional dan efektivitas pengelolaan risiko. Persamaan penelitian ini dengan penelitian penulis terletak pada fokus pengelolaan operasional untuk mengatasi hambatan dalam industri pelayaran kontainer, sedangkan perbedaannya adalah penelitian María Corina et al. berfokus pada manajemen risiko dan keberlanjutan bisnis perusahaan pelayaran secara umum, sementara penelitian penulis menitikberatkan pada strategi pengelolaan kontainer dalam mengatasi hambatan proses ekspor ke port tujuan pada PT Samudera Agencies Indonesia Kota Semarang.

4. Penelitian yang dilakukan oleh Annisa Firdausi dan Nurmaliana Sari Siregar (2025) berjudul “Strategi Penggunaan *Container* dalam Meningkatkan Efisiensi Logistik oleh PT Salam *Pacific Indonesia Lines* Cabang Medan” bertujuan menganalisis strategi penggunaan kontainer dalam meningkatkan efisiensi logistik serta mengidentifikasi hambatan distribusi kontainer pada perusahaan pelayaran. Penelitian ini menggunakan metode *field study* dan *library study* untuk mengkaji penerapan strategi penggunaan kontainer dalam kegiatan operasional logistik. Hasil penelitian menunjukkan bahwa efisiensi logistik dapat ditingkatkan melalui pemilihan jenis kontainer yang sesuai dengan karakteristik muatan, integrasi sistem logistik berbasis digital, optimalisasi rute pengiriman, dan standarisasi muatan kontainer. Namun, masih terdapat hambatan seperti keterbatasan armada, kurangnya koordinasi antar pihak terkait, kondisi lalu lintas, dan faktor cuaca. Persamaan penelitian ini dengan penelitian penulis terletak pada fokus pembahasan mengenai strategi penggunaan dan pengelolaan kontainer dalam mendukung kegiatan logistik, sedangkan perbedaannya adalah penelitian tersebut berfokus pada efisiensi penggunaan kontainer dalam sistem logistik domestik perusahaan pelayaran, sementara penelitian penulis menitikberatkan pada strategi pengelolaan kontainer dalam mengatasi hambatan proses ekspor menuju *port* tujuan pada PT Samudera *Agencies* Indonesia Kota Semarang.
5. Penelitian yang dilakukan oleh Wang (2024) berjudul “*Container Scheduling Considering Customer Satisfaction in the Context of Internal Circulation*” bertujuan mengembangkan model penjadwalan distribusi

kontainer yang mempertimbangkan efisiensi biaya transportasi dan tingkat kepuasan pelanggan. Penelitian ini menggunakan model penjadwalan truk kontainer yang melibatkan beberapa terminal dan depot dengan pendekatan optimasi yang mengombinasikan biaya transportasi dan kepuasan pelanggan sebagai variabel utama. Hasil penelitian menunjukkan bahwa perencanaan distribusi kontainer yang memperhatikan time window pengiriman dan bobot biaya transportasi dapat meningkatkan efisiensi distribusi sekaligus kepuasan pelanggan. Selain itu, pengalokasian kontainer kosong (*empty container allocation*) yang tepat terbukti mampu menekan biaya operasional dan meningkatkan efektivitas pemanfaatan sumber daya logistik. Persamaan penelitian ini dengan penelitian penulis terletak pada fokus pengelolaan distribusi kontainer dan perencanaan operasional untuk meningkatkan efisiensi logistik, sedangkan perbedaannya adalah penelitian Wang menggunakan pendekatan kuantitatif dan model matematis untuk optimasi penjadwalan transportasi kontainer, sementara penelitian penulis menggunakan pendekatan kualitatif untuk menganalisis strategi pengelolaan kontainer dalam mengatasi hambatan proses ekspor pada PT Samudera *Agencies* Indonesia Kota Semarang.

6. Penelitian yang dilakukan oleh Irene Meisy Mora (2023) berjudul “Analisis Penanganan *Reefer Container* di Terminal Peti Kemas Makassar *New Port*” bertujuan menganalisis proses penanganan *reefer container*, prosedur yang diterapkan, serta fasilitas dan kendala yang terjadi dalam kegiatan operasional di terminal peti kemas. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui observasi, dokumentasi,

dan studi administrasi operasional. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penanganan *reefer container* telah dilaksanakan sesuai prosedur operasional yang berlaku, mulai dari proses administrasi hingga kegiatan lapangan, namun masih terdapat kendala seperti keterbatasan fasilitas pendukung, pengawasan operasional yang belum optimal, dan kurangnya konsistensi petugas dalam menjalankan prosedur. Persamaan penelitian ini dengan penelitian penulis terletak pada fokus kajian mengenai pengelolaan atau penanganan kontainer dalam kegiatan operasional serta penggunaan pendekatan kualitatif untuk menganalisis proses dan hambatan yang terjadi. Perbedaannya, penelitian Irene Meisy Mora berfokus pada penanganan reefer container di terminal peti kemas, sedangkan penelitian penulis lebih menitikberatkan pada strategi pengelolaan kontainer dalam mengatasi hambatan proses ekspor menuju *port of destination* pada PT Samudera Agencies Indonesia Kota Semarang.

7. Penelitian yang dilakukan oleh Johanes Sutanto (2023) berjudul “Analisis Pengelolaan *Container* Kosong pada PT Mentari Mas Multimoda” bertujuan menganalisis pengelolaan kontainer kosong untuk mengatasi permasalahan *shortage container* dan *overdue container* yang sering terjadi dalam operasional perusahaan. Penelitian ini menggunakan metode DMAIC (*Define, Measure, Analyze, Improve, Control*) yang didukung analisis data operasional kontainer untuk mengidentifikasi akar penyebab masalah dan merumuskan tindakan perbaikan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa permasalahan *shortage container* dan *overdue container* disebabkan oleh penumpukan kontainer di beberapa cabang serta belum optimalnya

pengelolaan distribusi kontainer kosong. Untuk mengatasinya, penelitian merekomendasikan penerapan metode FIFO (*First In First Out*) dan penggunaan metode forecasting untuk memprediksi kebutuhan kontainer di masa mendatang. Persamaan penelitian ini dengan penelitian penulis terletak pada fokus kajian mengenai pengelolaan kontainer untuk mendukung kelancaran distribusi dan aktivitas logistik, khususnya dalam mengatasi permasalahan ketersediaan kontainer. Perbedaannya, penelitian Johannes Sutanto berfokus pada pengelolaan kontainer kosong dan *overdue container* dengan pendekatan DMAIC, sedangkan penelitian penulis menitikberatkan pada strategi pengelolaan kontainer dalam mengatasi hambatan proses ekspor menuju port tujuan pada PT Samudera Agencies Indonesia Kota Semarang menggunakan pendekatan kualitatif dan analisis SWOT.

8. Penelitian yang dilakukan oleh Farhan Fadlul Rohman (2023) berjudul “Strategi Pengangkutan Kontainer yang Efisien oleh PT Surya Jaya Berdikari di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang” bertujuan menganalisis strategi pengangkutan kontainer, mengidentifikasi kendala yang terjadi selama proses pengangkutan, serta mengetahui upaya yang dilakukan untuk mengatasinya. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif dengan teknik pengumpulan data melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa strategi pengangkutan kontainer yang diterapkan telah berjalan dengan baik, namun masih terdapat kendala berupa keterlambatan pengiriman, kurangnya ketepatan eksportir dan importir dalam pengiriman dokumen, serta keterbatasan ketersediaan

kontainer akibat tingginya permintaan ekspor. Untuk mengatasi kendala tersebut, perusahaan meningkatkan koordinasi dalam pengelolaan dokumen dan memastikan kesiapan kontainer sesuai kebutuhan pengiriman. Persamaan penelitian ini dengan penelitian penulis terletak pada pembahasan mengenai strategi pengelolaan atau pengangkutan kontainer dalam kegiatan ekspor serta penggunaan metode penelitian kualitatif deskriptif. Perbedaannya, penelitian Farhan Fadlul Rohman berfokus pada strategi pengangkutan kontainer oleh perusahaan EMKL untuk meningkatkan efisiensi distribusi, sedangkan penelitian penulis menitikberatkan pada strategi pengelolaan kontainer oleh perusahaan pelayaran dalam mengatasi hambatan proses ekspor menuju port tujuan pada PT Samudera *Agencies* Indonesia Kota Semarang.

9. Penelitian yang dilakukan oleh Rasyid (2022) berjudul “*Shortage Container Pada Pelaku Usaha Ekspor Selama Pandemi Covid-19 di Terminal Petikemas Semarang*” bertujuan menganalisis penyebab, dampak, dan upaya penanganan masalah shortage container yang dialami pelaku usaha ekspor selama pandemi Covid-19. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif dengan teknik pengumpulan data melalui observasi, wawancara, studi pustaka, dan dokumentasi, serta uji keabsahan data menggunakan triangulasi sumber. Hasil penelitian menunjukkan bahwa shortage container disebabkan oleh ketidakseimbangan arus ekspor dan impor, penutupan sejumlah pelabuhan selama pandemi, keterbatasan tenaga kerja, serta kemacetan kapal di berbagai pelabuhan internasional. Kondisi tersebut mengakibatkan meningkatnya biaya logistik dan kesulitan eksportir

dalam memperoleh kontainer untuk kebutuhan pengiriman barang. Persamaan penelitian ini dengan penelitian penulis terletak pada pembahasan mengenai permasalahan kekurangan kontainer yang memengaruhi kelancaran proses ekspor dan aktivitas logistik. Perbedaannya, penelitian Rasyid berfokus pada dampak pandemi Covid-19 terhadap kelangkaan kontainer yang dialami pelaku usaha ekspor secara umum, sedangkan penelitian penulis menitikberatkan pada strategi pengelolaan kontainer yang diterapkan perusahaan pelayaran dalam mengatasi berbagai hambatan proses ekspor menuju port tujuan pada PT Samudera Agencies Indonesia Kota Semarang.

10. Penelitian yang dilakukan oleh Yinying Tang (2021) berjudul “*Optimization of Multi-Period Empty Container Repositioning and Renting in China Railway Express Based on Container Sharing Strategy*” bertujuan mengoptimalkan reposisi dan penyewaan kontainer kosong pada jaringan transportasi *China Railway Express* melalui penerapan strategi *container sharing*. Penelitian ini menggunakan model optimasi multi-periode yang mempertimbangkan dinamika pergerakan kontainer kosong dan dikembangkan dengan metode *Lyapunov Optimization* untuk menghasilkan keputusan operasional yang lebih efektif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa strategi *container sharing* mampu meningkatkan tingkat pemanfaatan kontainer serta menurunkan biaya reposisi dan penyewaan kontainer kosong secara signifikan. Selain itu, model yang dikembangkan terbukti membantu perusahaan dalam mengambil keputusan yang lebih efisien terkait pengelolaan dan distribusi kontainer kosong. Persamaan penelitian ini

dengan penelitian penulis terletak pada fokus pembahasan mengenai pengelolaan dan distribusi kontainer untuk meningkatkan efisiensi operasional logistik. Perbedaannya, penelitian Yinying Tang berfokus pada optimasi reposisi dan penyewaan kontainer kosong dalam jaringan transportasi kereta api menggunakan pendekatan kuantitatif dan model matematis, sedangkan penelitian penulis menitikberatkan pada strategi pengelolaan kontainer dalam mengatasi hambatan proses ekspor pada PT Samudera *Agencies* Indonesia Kota Semarang dengan pendekatan kualitatif dan analisis SWOT.

Tabel 2.2 Kajian Penelitian Terdahulu

No.	Judul, Peneliti, Tahun	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan	Perbedaan
1.	<i>Global Strategic Alliances in Container Liner Shipping: Knowledge Sharing and Decision-Making through Contractual Governance Structures</i> , Laurent Fedi, 2026.	Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis bagaimana aliansi strategis global (<i>Global Strategic Alliances/GSAs</i>) dalam industri pelayaran kontainer berbagi pengetahuan dan mengambil keputusan melalui struktur tata kelola kontraktual. Penelitian ini juga bertujuan memahami bagaimana kerja sama horizontal antar perusahaan pelayaran membentuk sistem operasi dalam rantai pasok kontainer.	Penelitian menggunakan pendekatan analisis terhadap perjanjian produksi dan kerja sama operasional antar anggota aliansi pelayaran, dengan melakukan kajian terhadap struktur tata kelola kontrak serta mekanisme pertukaran data strategis dalam aliansi tersebut.	Hasil penelitian menunjukkan bahwa perusahaan yang tergabung dalam aliansi strategis global mampu melakukan pertukaran data strategis, berbagi informasi operasional, serta mengintegrasikan proses pengambilan keputusan melalui pusat operasi bersama dan sistem teknologi informasi yang terintegrasi. Integrasi ini membuat anggota aliansi dapat mengelola rantai pasok kontainer secara lebih efisien dan bahkan beroperasi seperti satu entitas perusahaan.	Persamaan penelitian ini dengan penelitian penulis terletak pada pembahasan mengenai pengelolaan rantai pasok kontainer dalam industri pelayaran serta pentingnya koordinasi dan pengambilan keputusan strategis dalam pengelolaan operasional kontainer.	Perbedaannya adalah penelitian ini berfokus pada kerja sama strategis antar perusahaan pelayaran global dalam pengelolaan rantai pasok kontainer, sedangkan penelitian penulis lebih berfokus pada strategi pengelolaan kontainer pada tingkat operasional perusahaan dalam mengatasi hambatan proses ekspor menuju lima pelabuhan tujuan utama.
2.	<i>Container Alliance Strategies, Market Concentration and Equality: A Dynamic Time Warping Clustering Approach</i> , Richard Borggreve & Gordon, Wilmsmeier, 2025.	Menganalisis hubungan antara strategi aliansi perusahaan pelayaran kontainer, tingkat konsentrasi pasar, serta kesetaraan persaingan dalam industri pelayaran kontainer global.	Penelitian ini menggunakan pendekatan analisis klaster dengan metode <i>Dynamic Time Warping</i> (DTW) untuk mengelompokkan rute perdagangan berdasarkan pola penyebaran aliansi dan konsentrasi pasar.	Hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat penyebaran aliansi yang tinggi tidak selalu menyebabkan konsentrasi pasar yang tinggi. Pada rute perdagangan utama seperti jalur Timur-Barat, tingkat aliansi yang tinggi justru berkorelasi dengan tingkat konsentrasi pasar dan ketimpangan yang relatif rendah.	Sama-sama membahas tentang industri pelayaran kontainer dan dinamika operasional dalam Transportasi kontainer internasional. Dan juga berkaitan dengan pengelolaan sistem logistik kontainer.	Penelitian ini berfokus pada strategi aliansi perusahaan pelayaran dan konsentrasi pasar, sedangkan penelitian yang dilakukan penulis lebih berfokus pada strategi pengelolaan dan ketersediaan kontainer ekspor khususnya <i>container 40'</i> di perusahaan pelayaran.

3.	<p><i>Risk and Contingency Management in Container Shipping Lines: Considerations for Designing a Business Continuity Plan (BCP) for Operational Resilience</i>, María Corina Sabatino, 2025.</p>	<p>Penelitian ini bertujuan menganalisis bagaimana perusahaan pelayaran kontainer mengelola risiko operasional serta menyusun rencana keberlanjutan bisnis (<i>Business Continuity Plan</i>) guna menjaga ketahanan operasional dalam menghadapi gangguan pada sistem logistik.</p>	<p>Penelitian menggunakan pendekatan <i>documentary-exploratory research</i> serta survei terhadap para profesional di perusahaan pelayaran kontainer untuk mengidentifikasi praktik manajemen risiko dan strategi keberlanjutan operasional.</p>	<p>Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar perusahaan pelayaran telah menerapkan kerangka kerja perencanaan kontinjensi untuk menjaga keberlangsungan operasi. Namun masih terdapat kekurangan dalam aspek pelatihan, komunikasi, serta koordinasi lintas fungsi. Penelitian ini menekankan pentingnya integrasi perencanaan kontinjensi dalam optimasi proses operasional guna meningkatkan ketahanan operasional perusahaan pelayaran.</p>	<p>Persamaan penelitian ini dengan penelitian penulis adalah sama-sama membahas strategi pengelolaan operasional dalam industri pelayaran kontainer untuk mengatasi hambatan atau gangguan dalam kegiatan logistik.</p>	<p>Perbedaannya adalah penelitian ini berfokus pada manajemen risiko dan perencanaan keberlanjutan bisnis dalam perusahaan pelayaran secara umum, sedangkan penelitian penulis berfokus pada strategi pengelolaan kontainer dalam mengatasi hambatan proses ekspor pada perusahaan pelayaran tertentu.</p>
4.	<p>Strategi Penggunaan Container dalam Meningkatkan Efisiensi Logistik oleh PT Salam Pacific Indonesia Lines Cabang Medan, Annisa Firdaus, 2025.</p>	<p>Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis strategi penggunaan kontainer dalam meningkatkan efisiensi logistik serta mengidentifikasi hambatan yang terjadi dalam proses distribusi kontainer di perusahaan pelayaran.</p>	<p>Metode penelitian menggunakan <i>field study</i> (observasi lapangan) dan <i>library study</i> (kajian pustaka) untuk memahami penerapan strategi penggunaan kontainer dalam operasional logistik perusahaan.</p>	<p>Hasil penelitian menunjukkan bahwa efisiensi logistik dapat ditingkatkan melalui pemilihan jenis kontainer yang tepat, integrasi sistem logistik digital, optimalisasi rute pengiriman, serta standarisasi muatan kontainer. Namun masih terdapat hambatan seperti keterbatasan armada, kurangnya koordinasi antar pihak terkait, kondisi lalu lintas, dan faktor cuaca.</p>	<p>Persamaan penelitian ini dengan penelitian penulis yaitu sama-sama membahas strategi penggunaan atau pengelolaan kontainer dalam meningkatkan efisiensi kegiatan logistik dan distribusi.</p>	<p>Perbedaannya terletak pada objek dan fokus penelitian, dimana penelitian ini menitikberatkan pada efisiensi penggunaan kontainer dalam sistem logistik domestik perusahaan pelayaran, sedangkan penelitian penulis lebih berfokus pada strategi pengelolaan kontainer untuk mengatasi hambatan ekspor menuju lima pelabuhan tujuan utama.</p>

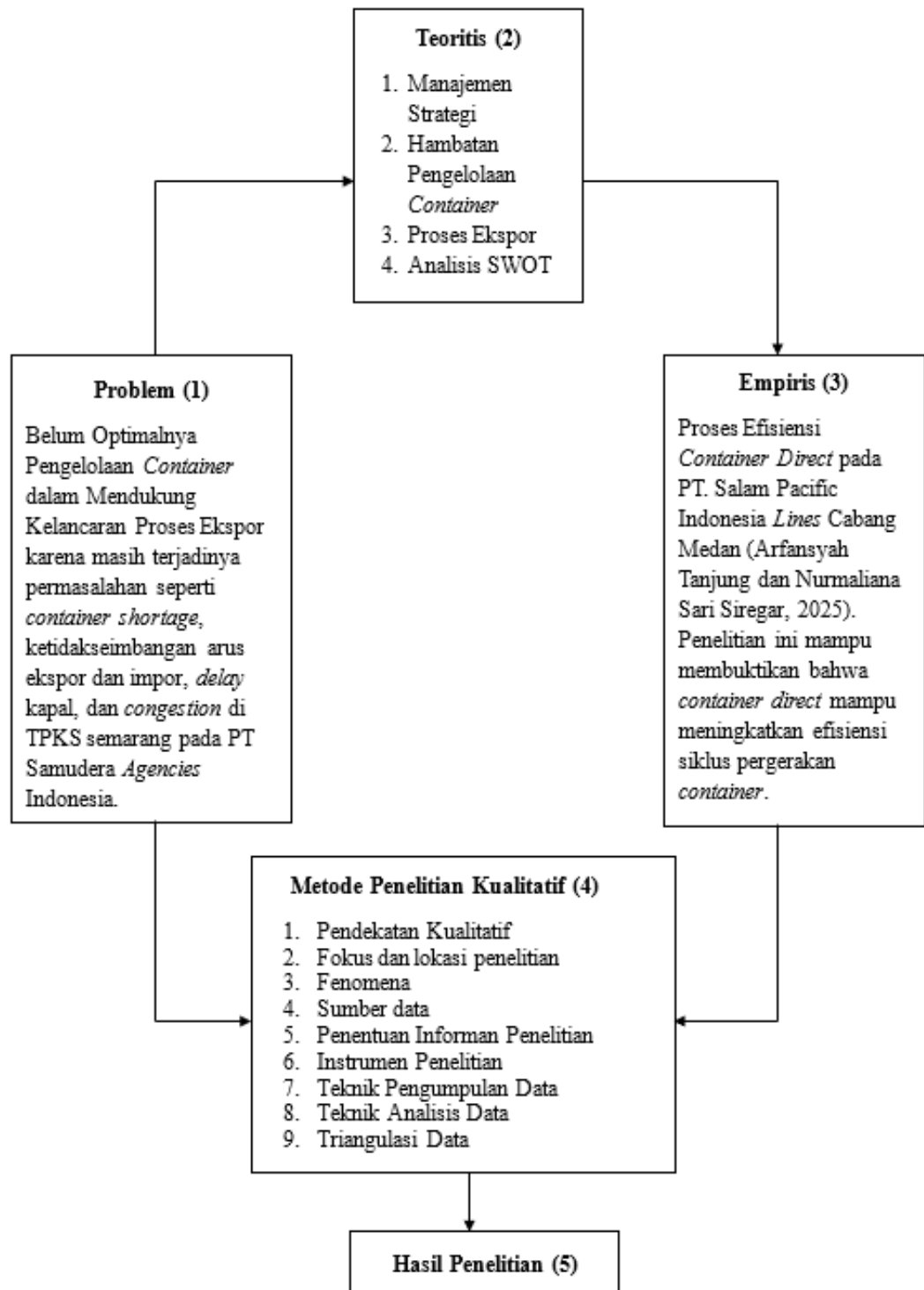
5.	<i>Container Scheduling Considering Customer Satisfaction in the Context of Internal Circulation</i> , Xiangyue Wang, 2024.	Penelitian ini bertujuan untuk mengembangkan model penjadwalan distribusi kontainer yang mempertimbangkan keseimbangan antara efisiensi biaya Transportasi dan tingkat kepuasan pelanggan dalam proses distribusi kontainer.	Penelitian menggunakan model penjadwalan truk kontainer yang melibatkan beberapa terminal dan depot, dengan pendekatan optimasi biaya dan kepuasan pelanggan.	Hasil penelitian menunjukkan bahwa perencanaan distribusi kontainer yang mempertimbangkan jendela waktu pengiriman serta bobot biaya Transportasi dapat meningkatkan efisiensi distribusi kontainer sekaligus meningkatkan kepuasan pelanggan. Selain itu, alokasi kontainer kosong yang tepat dapat mengurangi biaya operasional Transportasi.	Persamaan penelitian ini dengan penelitian penulis adalah sama-sama membahas pengelolaan distribusi kontainer dan perencanaan operasional untuk meningkatkan efisiensi sistem logistik.	Perbedaannya adalah penelitian ini lebih menitikberatkan pada optimasi penjadwalan Transportasi kontainer dengan pendekatan kuantitatif, sedangkan penelitian penulis menggunakan pendekatan kualitatif untuk menganalisis strategi pengelolaan kontainer dalam mengatasi hambatan ekspor.
6.	Analisis Penanganan <i>Reefer Container</i> di Terminal Peti Kemas Makassar <i>New Port</i> , Irene Meisy Mora, 2023.	Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis proses penanganan <i>reefer container</i> mulai dari proses bongkar dari kapal hingga proses <i>delivery</i> , mengidentifikasi prosedur penanganan yang dilakukan di terminal, serta mengetahui fasilitas dan kendala yang terjadi dalam penanganan <i>reefer container</i> di Terminal Peti Kemas Makassar <i>New Port</i> .	Penelitian menggunakan metode kualitatif dengan teknik pengumpulan data berupa observasi langsung di lapangan, dokumentasi, dan studi administrasi operasional yang berkaitan dengan aktivitas bongkar muat <i>reefer container</i> di terminal peti kemas.	Hasil penelitian menunjukkan bahwa proses penanganan <i>reefer container</i> telah mengikuti prosedur operasional yang ada, mulai dari administrasi hingga kegiatan lapangan. Namun masih terdapat beberapa kendala seperti keterbatasan fasilitas pendukung, pengawasan operasional yang belum optimal, serta kurangnya konsistensi petugas dalam menjalankan prosedur penanganan <i>container</i> .	Persamaan penelitian terletak pada objek kajian yang sama yaitu pengelolaan atau penanganan kontainer dalam kegiatan operasional pelabuhan, serta sama-sama menggunakan pendekatan penelitian kualitatif untuk menganalisis proses operasional dan hambatan yang terjadi.	Perbedaannya terletak pada fokus penelitian. Penelitian ini menitikberatkan pada penanganan <i>reefer container</i> di terminal peti kemas, sedangkan penelitian yang dilakukan penulis lebih berfokus pada strategi pengelolaan kontainer untuk mengatasi hambatan proses ekspor menuju <i>port</i> tujuan pada perusahaan pelayaran PT Samudera <i>Agencies</i> Indonesia Semarang.

7.	Analisis Pengelolaan <i>Container</i> Kosong pada PT Mentari Mas Multimoda, Johannes Sutanto, 2023.	Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengelolaan kontainer kosong agar perusahaan dapat menghindari masalah <i>shortage container</i> dan <i>overdue container</i> yang sering terjadi dalam operasional pelayaran.	Penelitian menggunakan pendekatan analisis operasional dengan metode DMAIC (<i>Define, Measure, Analyze, Improve, Control</i>) serta analisis data operasional kontainer perusahaan.	Hasil penelitian menunjukkan bahwa permasalahan <i>shortage</i> dan <i>overdue container</i> terjadi karena penumpukan kontainer di beberapa cabang perusahaan serta kurang optimalnya pengelolaan distribusi kontainer kosong. Solusi yang diusulkan adalah penerapan metode FIFO untuk mengatur perputaran kontainer serta penggunaan metode <i>forecasting</i> untuk memprediksi kebutuhan kontainer di masa mendatang.	Persamaan penelitian ini dengan penelitian penulis adalah sama-sama membahas pengelolaan kontainer sebagai faktor penting dalam kelancaran distribusi dan kegiatan logistik, khususnya untuk mencegah terjadinya kekurangan kontainer.	Perbedaannya terletak pada fokus objek dan pendekatan penelitian. Penelitian ini menitikberatkan pada pengelolaan kontainer kosong dan <i>overdue container</i> di perusahaan logistik tertentu, sedangkan penelitian penulis fokus pada strategi pengelolaan kontainer untuk mengatasi hambatan proses ekspor ke lima pelabuhan tujuan utama.
8.	Strategi Pengangkutan Kontainer yang Efisien oleh PT Surya Jaya Berdikari di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, Farhan Fadlul Rohman, 2023.	Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui strategi pengangkutan kontainer yang dilakukan oleh perusahaan, mengidentifikasi kendala yang terjadi dalam proses pengangkutan kontainer, serta menganalisis upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala tersebut.	Penelitian menggunakan metode kualitatif deskriptif dengan teknik pengumpulan data berupa observasi, wawancara, dan dokumentasi.	Hasil penelitian menunjukkan bahwa strategi pengangkutan kontainer telah berjalan namun masih terdapat kendala seperti keterlambatan pengiriman, kurangnya kesadaran <i>eksportir</i> dan <i>importir</i> dalam pengiriman dokumen, serta keterbatasan ketersediaan kontainer akibat tingginya permintaan barang ekspor. Upaya yang dilakukan adalah meningkatkan koordinasi dokumen dan memastikan kesiapan kontainer sesuai kebutuhan pengiriman.	Persamaan penelitian ini dengan penelitian penulis adalah sama-sama membahas strategi dalam pengelolaan atau pengangkutan kontainer dalam kegiatan ekspor, serta menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif.	Perbedaannya terletak pada fokus analisis, dimana penelitian ini menitikberatkan pada strategi pengangkutan kontainer oleh perusahaan EMKL, sedangkan penelitian penulis berfokus pada strategi pengelolaan kontainer oleh perusahaan pelayaran dalam mengatasi hambatan ekspor ke <i>port</i> tujuan.

9.	<i>Shortage Container Pada Pelaku Usaha Ekspor Selama Pandemi Covid-19 di Terminal Petikemas Semarang, Adyatma Eileen Rasyid, 2022</i>	Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penyebab terjadinya <i>shortage container</i> , dampak yang ditimbulkan terhadap pelaku usaha ekspor, serta upaya yang dilakukan oleh pelaku usaha dan pihak terkait dalam menghadapi kondisi kelangkaan kontainer selama pandemi Covid-19.	Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif deskriptif dengan pengumpulan data melalui observasi, wawancara, studi pustaka, dan dokumentasi. Validitas data diuji menggunakan triangulasi sumber.	Hasil penelitian menunjukkan bahwa <i>shortage container</i> terjadi akibat ketidakseimbangan arus ekspor dan impor, penutupan pelabuhan akibat pandemi, keterbatasan tenaga kerja, serta kemacetan kapal di pelabuhan internasional. Dampaknya, meningkatnya biaya logistik dan <i>eksportir</i> mengalami kesulitan dalam proses pengiriman barang.	Persamaan penelitian ini dengan penelitian penulis yaitu sama-sama membahas permasalahan kekurangan kontainer (<i>container shortage</i>) yang mempengaruhi proses ekspor, serta menyoroti dampaknya terhadap kegiatan logistik dan perdagangan internasional.	Perbedaannya adalah penelitian ini berfokus pada dampak global pandemi Covid-19 terhadap <i>shortage container</i> secara umum bagi pelaku ekspor, sedangkan penelitian penulis lebih menitikberatkan pada strategi pengelolaan kontainer oleh perusahaan pelayaran dalam mengatasi hambatan ekspor ke <i>port</i> tujuan tertentu.
10.	<i>Optimization of Multi-Period Empty Container Repositioning and Renting in China Railway Express Based on Container Sharing Strategy, Yinying Tang, 2021.</i>	Penelitian ini bertujuan untuk mengoptimalkan proses reposisi dan penyewaan kontainer kosong pada jaringan Transportasi China Railway Express melalui penerapan strategi berbagi kontainer (<i>container sharing</i>) guna menurunkan biaya operasional Transportasi kontainer.	Penelitian menggunakan pendekatan model optimasi multi-periode dengan mempertimbangkan karakteristik dinamis Transportasi kontainer kosong. Model dikembangkan menggunakan metode <i>Lyapunov optimization</i> untuk menyederhanakan permasalahan.	Hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan strategi <i>container sharing</i> mampu meningkatkan tingkat pemanfaatan kontainer serta menurunkan biaya reposisi dan penyewaan kontainer kosong. Model yang dikembangkan juga terbukti mampu mendukung pengambilan keputusan yang lebih efisien dalam pengelolaan kontainer.	Persamaan penelitian ini dengan penelitian penulis adalah sama-sama membahas pengelolaan dan distribusi kontainer kosong untuk meningkatkan efisiensi operasional dalam sistem logistik.	Perbedaannya adalah penelitian ini berfokus pada optimasi matematis reposisi dan penyewaan kontainer kosong dalam jaringan Transportasi kereta api, sedangkan penelitian penulis lebih berfokus pada strategi pengelolaan kontainer dalam mengatasi hambatan proses ekspor pada perusahaan pelayaran.

Sumber : Data Diolah oleh Peneliti, 2026.

2.3 Alur Kerangka Penelitian



Gambar 2.2 Alur Kerangka Penelitian

Sumber: Data Diolah oleh Peneliti, 2026.