

## **Analisis Pengelolaan Persediaan Dan Distribusi Container Di Depo Container**

**Siti Sahara<sup>1</sup>, Dewi Cahya Pertiwi<sup>2</sup>**

Program Studi Manajemen Pelabuhan Logistik Maritim

Universitas Negeri Jakarta, Indonesia

Email: sitisahara@unj.ac.id ; dewicahyapertiwi8@gmail.com

### **Abstrak:**

Pelabuhan menjadi kunci utama dalam aktivitas perdagangan ekspor dan impor, tapi pelabuhan dalam menjalankan fungsinya dibantu oleh beberapa sektor yang saling mempengaruhi. Dalam kaitannya depo punya peranan yang cukup signifikan dalam penunjang distribusi kelancaran arus barang di Pelabuhan karena Depo container terletak ditempat-tempat strategis yang berada dekat di pelabuhan untuk mempercepat proses shipping pelayaran. Dengan terus berkembang pesatnya teknologi membawa dampak yang baik bagi perkembangan transportasi karena sesuai dengan meningkatnya kebutuhan manusia untuk mengirim barang secara praktis, efisien dan aman dari segala kondisi cuaca, maka dari itu sering kali banyak hambatan dari internal dan eksternal yang mempengaruhi pengelolaan persediaan dan distribusi container di Depo, dalam hal ini penelitian ini akan membahas tentang permasalahan di depo dan analisis strategis yang akan di capai dalam permasalahan tersebut, yang diharapkan dapat mengoptimisasi pengelolaan persediaan dan distribusi container di Depo.

**Kata Kunci:** Depo, Manajemen, Persediaan, Distribusi

### **Abstract:**

*Ports are the main key in export and import trade activities, but ports in carrying out their functions are assisted by several sectors that influence each other. Then this regard, depots have a significant role in supporting the smooth distribution of the flow of goods at the port because container depots are located in strategic places close to the port to speed up the shipping process. With the continued rapid development of technology, it has a positive impact on the development of transportation because it is in line with the increasing human need to send goods practically, efficiently and safely from all weather conditions, therefore there are often many internal and external obstacles that influence inventory management and container distribution. at the depot, in this case this research will discuss problems at the depot and the strategic analysis that will be achieved in these problems, which is expected to optimize the management of inventory and distribution of containers at the depot.*

**Keywords:** Depot, Management, Inventory, Distribution

## PENDAHULUAN

Pelabuhan adalah aspek penting di dalam rantai logistik maritim. Untuk mendukung kegiatan kelancaran barang di Pelabuhan banyak aspek-aspek yang saling berkaitan satu sama lain untuk mencapai tujuan, seperti trucking, depo petikemas, forwarder,. Dalam kaitan nya depo punya peranan yang cukup signifikan dalam penunangan distribusi kelancaran arus barang di Pelabuhan karena Depo container terletak ditempat-tempat strategis yang berada dekat di pelabuhan untuk mempercepat proses shipping pelayaran. Dengan terus berkembang pesatnya teknologi membawa dampak yang baik bagi perkembangan transportasi karena sesuai dengan meningkatnya kebutuhan manusia untuk mengirim barang secara praktis, efisien dan aman dari segala kondisi cuaca, maka Container digunakan dalam proses pengiriman barang dilaut (Khaldun et al., 2018).

Untuk mendukung kegiatan export import di Pelabuhan maka dibutuhkan nya container dimana container memiliki ukuran dan kapasitas besar yang dinilai mampu untuk mengangkut banyak barang. (Permatasari Evi, 2019). Container adalah satu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan sekaligus mengangkut muatan yang ada di dalamnya.(Nyoman Gede Muliawan & Ilmu Pelayaran Semarang, 2020). Depo container adalah tempat diluar daerah pelabuhan yang berfungsi sebagai tempat untuk kegiatan penyimpanan, perawatan, perbaikan, pemuatan , pembongkaran serta kegiatan lain yang mendukung kelancaran arus peti kemas full/empty. (Lestariningsih et al., 2023).

Depo container berperan penting untuk memastikan sinkronasi yang mulus antar moda-moda transport, seperti transportasi maritim, rel kereta, jalan yang dicirikan oleh beragam skala ekonomi dalam frekuensi kedatangan. Karena itu depo peti kemas menjadi salah satu penggerak perekonomian nasional yang cukup penting. (Sariguna et al., 2020). Dalam operasional nya Depo sangat bergantung dengan perusahaan pelayaran karena Perusahaan pelayaran adalah pemilik dari container dan kapal yang akan berlayar membawa barang kiriman, karena Perusahaan pelayaran membutuhkan tempat yang luas untuk menampung container yang mereka miliki maka shipping line perlu perusahaan depo sebagai tempat penyimpanan container mereka. (Santoso et al., 2022).

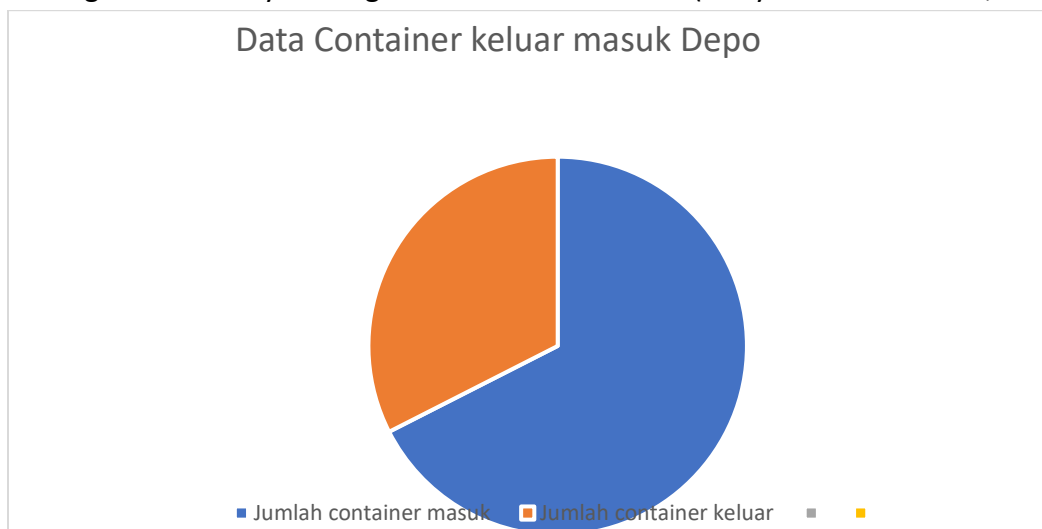
Perusahaan pelayaran yang memiliki begitu banyak container dan menggunakan lapangan penumpukan (Depo) untuk menyimpan sementara container yang akan dimuat atau baru saja dibongkar dari pelabuhan. Container biasanya disimpan dalam depo container selama 4-8 minggu sebelum akhirnya dipakai untuk di export. Setelah dipesan untuk kegiatan export maka container tersebut akan dibawa oleh trucking ke PT. yang memesan untuk kemudian dipakai bongkar muat barang yang kemudian menuju pelabuhan untuk dinaikan ke dalam kapal dan siap untuk berlayar (Wahyu Mas Izudin & Akhmad, 2021).

Pada proses nya ketika container sudah tiba di pelabuhan tujuan makan akan dibawa oleh perusahaan trucking untuk menuju pabrik/gudang pemilik barang, selanjutnya setelah proses

bongkar muat barang import maka container tersebut akan ke depo container untuk dibersihkan, diperbaiki dan disimpan untuk kemudian digunakan kembali untuk proses export.(Wahyu Mas Izudin & Akhmad, 2021).Namun selama berada didalam lapangan penumpukan tentunya banyak kendala dan hambatan yang tentu saja mengganggu pergerakan container seperti lamanya penumpukan container yang berada didalam lapangan penumpukan.(Suryantoro Bambang et al., 2020).

Depo container berperan penting dalam distribusi aktivitas ekspor dan impor di Indonesia, kelancaran arus barang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi di suatu negara, Indonesia merupakan negara dengan pengaruh ekspor dan impor nya pesat, kelancaran pengiriman barang keseluruh negara di Dunia tidak terlepas dari pengaturan distribusi yang baik, dalam distribusi container masuk dan keluar negeri merupakan hal yang biasa, tapi untuk memaksimalkan stok container yang ada diperlukan management strategi yang tepat sehingga Ketika permintaan ekspor yang tinggi, container yang berfungsi sebagai alat pengangkut dan pengemas yang bisa langsung beroperasi dan dikirimkan ke negara tujuan.

Pada dasarnya kelancaran arus proses bisnis suatu perusahaan tidak luput dengan adanya pelayanan yang optimal dan dari perusahaan itu sendiri.(Widyawati Nur, 2020) . Perusahaan depo container berperan dalam penyimpanan container dan perbaikan container setelah proses import. Perbaikan container yang optimal dan cepat berperan penting dalam distribusi container, karena dengan tercukupi nya stock container yang customer inginkan maka proses export import akan berjalan lancar. Untuk melayani bongkar muat container depo dilengkapi dengan alat-alat berat untuk menunjang proses lift off dan lift on seperti Top Loader, side loader, forklift, crane, reachtacker. (Nyoman Gede Muliawan & Ilmu Pelayanan Semarang, 2020).Depo container memiliki 2 kegiatan utama yaitu kegiatan Lift on dan Lift off.(Mulyana Pratiwi et al., 2023).



Tapi adakalanya permintaan yang tinggi serta stock container yang terbatas menghambat aktivitas distribusi container, peneliti akan mengalisis strategi yang baik dalam pengelolaan persediaan dan distribusi container sehingga perputaran container pun dapat berputar dengan

baik dan tidak terhambat, seperti data yang tercantum pemasukan container di dalam depo lebih tinggi dari pada pengeluaran container, beberapa factor mempengaruhi aktivitas pengelolaan tersebut, peneliti akan menganalisis factor internal dan eksternal pengelolaan di Depo container yang berkaitan dengan distribusi container.

Maka dari itu sering kali dalam pengaturan distribusi container banyak hambatan nya, yaitu pengelolaan dan persediaan yang kurang tepat yang disebabkan oleh beberapa factor internal dan eksternal dalam penelitian ini peneliti akan mencakup beberapa masalah menggunakan Analisis SWOT bersandar Standard Operational Prosedure yang berlaku serta menganalisis strategi yang terbaik dalam pengoptimalisasi distribusi container di Depo.

## **METODE**

---

Metode penelitian yang digunakan dalam analisis adalah metode SWOT metode SWOT kuantitatif. Untuk mengetahui Analisis Pengelolaan, Persediaan dan Distribusi Container di Depo Petikemas jenis penelitian yang digunakan adalah Deskriptif Kuantitatif. Dimana dalam pengelolaan container di dalam depo memerlukan SOP (Standard operasional prosedur) yang sesuai dengan pelaksanaan nya, tetapi dalam pelaksanaan kegiatan tersebut ada kekuatan, ancaman, peluang, kelemahan yang akan mempengaruhi SOP tersebut dalam internal maupun eksternal, maka dari itu peneliti akan menganalisis menggunakan system analisis SWOT untuk bisa menemukan solusi system yang tepat untuk bisa meningkatkan optimalisasi Depo container. Metode penelitian adalah cara atau jalan yang ditempuh sehubungan dengan penelitian yang dilakukan, yang memiliki langkah-langkah yang sistematis.(Lontaan et al., 2019)

Metode penelitian dapat diartikan sebagai cara yang valid dan tujuan yang dapat dikemukakan dan di buktikan untuk memecahkan dan mengantisipasi masalah.(Lontaan et al., 2019). Dengan mengusai metode penelitian diharapkan peneliti dapat mengembangkan bidang keilmuan yang digeluti serta dapat memperbanyak penemuan-penemuan yang bermanfaat bagi Ilmu Pengetahuan.

Keunggulan dalam menggunakan SWOT analisis adalah 1) Fokus kepada kekuatan dalam analisis pengelolaan, persediaan dan distribusi container. Dengan meminimalisir kelemahan dan ancaman, memanfaatkan kesempatan sebaik mungkin Membantu dalam menentukan tujuan dan Langkah kedepan nya untuk mencapai optimalisasi container.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

---

Pelayanan yang optimal dalam proses pengelolaan sangat berpengaruh terhadap kelancaran distribusi container, dalam pengelolaan container terdapat standard operational prosedur yang harus dilakukan dengan baik, dalam penelitian ini peneliti akan menjelaskan tentang standard operational yang berlaku terhadap pengelolaan container di Depo, serta menentukan analisis strategi yang tepat bagi pengelolaan, persediaan dalam distribusi container.

Depo container dalam prosedurnya mempunyai beberapa standard yang dilakukan untuk mencapai stabilitas kinerja yang baik, dalam proses operasional nya truk container melewati beberapa titik diantaranya, terminal peti kemas(container terminal ), pabrik (factory), depo petikemas, dan garasi truk petikemas (pool). Operasional petikemas diklasifikasikan dalam 2 yaitu: 1) Petikemas yang membawa barang dari negara luar menuju negara tujuan dengan tujuan impor, untuk selanjutnya dikirim ke pabrik tujuan penerima barang di dalam negeri. 2) Petikemas yang membawa barang dari dalam negeri menuju luar negeri dengan tujuan ekspor, untuk selanjutnya dikirim ke pabrik tujuan peneri barang di luar negeri.

### **Pemilihan container kosong dari depo petikemas berdasarkan grade :**

Dalam depo petikemas ada type yaitu 20 feet, 40 feet dan 45 feet yaitu diantaranya: 1) Grade A, Grade A adalah kondisi container dalam keadaan baru, bersih dan juga dari permukaan dalam maupun luar tidak ada kerusakan. 2) Grade B, Grade B adalah kondisi container dalam keadaan bagus dan cukup buat pengangkutan barang, dan juga dipermukaan dalam maupun luar tidak ada kerusakan, tetapi sudah banyak di repair. 3) Grade C, Grade C adalah kondisi container dalam keadaan cukup bagus dimana didalam maupun luar tidak ada kerusakan hanya bekas repair tetapi container sudah tua dan juga seringkali mengalami kerusakan ketika pengiriman maka harus di repair ulang ketika sudah selesai pengiriman.

### **Standar Operasional Prosedur berdasarkan analisis SWOT**

#### **1. Step 1 (Kedatangan Container kosong)**

Container kosong datang ke dalam depo petikemas setelah seselai proses impor.

Pelaksana : Supir dan Security

Referensi input : DO dan SP2 (Surat penyerahan petikemas)

Uraian Kegiatan :

1. Supir melaporkan kegiatan kedatangan truk trailer yang membawa container kosong
2. Security mencatat nopol kendaraan, jam tiba container, nama angkutan, jam tiba container , dan nama supir.
3. Security mengarahkan supir ke admin gate in untuk menyerahkan DO dan SP2

Hasil : Container yang masuk sudah di catat oleh security

Penerima : Tim Surveyor

#### **1. Step 2 (Pemeriksaan kondisi container yang datang)**

Pelaksana : Surveyor

Referensi input : Bon bongkar/Draft survei

Uraian Kegiatan :

1. Surveyor memeriksa, mencatat dan menempel kondisi stiker (Available/Damage)
2. Dokumen survey dicatat oleh surveyor di bon bokar/draft survey
3. Dokumen survey yang telah dicatat oleh surveior kemudian diberikan ke admin

gate in untuk kemudian di input ke sistem

Hasil : Hasil Survey container ( Available/ damage) dan Rekomendasi pencucian

Penerima : Staff admin gate in

## **2. Step 3 (Input data SP2 container empty ex impor)**

Pelaksana: Staff admin gate in

Referensi input : SP2,DO,NPWP(Conatiner empty ex import)

Uraian Kegiatan :

1. Melakukan pemeriksaan DO, masa berlaku DO, tempat penunjukan kembali container kosong
2. Melakukan pengimputan DO dan SP2 kedalam sistem yang meliputi :
3. tipe masuk, tipe pembayaran, nomor *container*, tanggal masuk dan jam, tanggal keluar dari pelabuhan, tipe dan *size container*, nomor SP2, Nomor BL, *Principal*, *consignee*, angkutan, nomor polisi, nama supir.

Hasil: Pengimputan SP2 dan DO telah tersistem

Penerima: Kasir untuk pembayaran

## **4. Step 4 Penerimaan pembayaran biaya bongkar Lift of dan Lift on(Pembayaran di kasir )**

Pelaksana: Kasir

Referensi input: Dokumen bongkar hasil dari input admin gate in

Uraian Kegiatan:

1. Kasir menerima biaya lift off dan lift on, berikut juga dengan biaya tambahan (clenaning, damage, administrasi) yang di input oleh admin gate in
2. Kasir memberikan bukti pembayaran kepada supir
3. Kasir menyimpan penerimaan biaya lift in dan lift off
4. Supir trailer membawa bon bongkar dan bukti pembayaran untuk dilakukan bongkar

Hasil: Penerimaan biaya Lift on dan lift off, cleaning,administrasi dalam laporan pembayaran cash

Penerimaan: Accounting, kepala Depo

## **5. Step 5 Proses cleaning container (Proses cleaning container setelah selesai impor)**

Pelaksana: petugas cleaning container

Referensi input: Dokumen bon bongkar yang diterima oleh surveyor

Uraian kegiatan:

1. Petugas cleaning membersihkan container sesuai dengan rekomendasi tim surveyor yang ada pada bon bongkar atau draft surveyor.
2. Metode pembersihan meliputi : sapu, semprot air, cuci dengan detergent
3. Mentandatangani bon bongkar sebagai persyaratan bahwa container sudah dibersihkan

Hasil: container yang dibersihkan sesuai dengan rekomendasi

Penerima: operator dan krani

**6. Step 6 Proses pelatakan container ( sehabis dibersihkan diletakan sesuai dengan pelayaran)**

Pelaksana: Krani dan operator

Referensi input : Dokumen bon bongkar yang sudah di cleaning dan ditandatangani oleh petugas cleaning

Uraian kegiatan :

1. Meletakkan container pada tempatnya berdasarkan :
  - 1) Pelayaran
  - 2) Kondisi Container, A,B,C
  - 3) Size dan type container
2. Mentandatangani bon bongkar pernyataan bahwa container telah di bongkar

Hasil : Surat Jalan

Penerima : Driver

**7.Step 7 Trailer keluar (Container yang sudah diletakan sudah boleh keluar dari depo)**

Pelaksana : Driver dan security

Referensi input : copy surat jalan

Uraian kegiatan :

1. Driver menyerahkan copy surat jalan kepada security
2. Security melakukan pemeriksaan kendaraan yang akan keluar dengan melakukan pencocokan surat jalan dengan kondisi fisik container
3. Security memberikan izin dan melakukan pencatatan terhadap waktu keluar container

Hasil : Izin keluar container

Penerima: Driver

**Standard Operasional Prosedur Gate Out berdasarkan analisis SWOT**

**1. Step 1 Kedatangan Trailer kosong ( Untuk proses export)**

Pelaksana : Driver dan security

Referensi Input: DO dari pelayaran, KTP dan NPWP

Uraian Kegiatan:

1. Driver melaporkan kedatangan nya kepada security untuk dilakukan pencatatan
2. Security mencatat kedatangan container yang meliputi nama angkutan, nopol kendaraan nama driver
3. Security mengarahkan driver untuk ke admin gate out untuk menyerahkan DO, KTP, NPWP kepada staff admin

Hasil : Nama angkutan, Nomor plat truk, dan nama driver

Penerima : Staff admin gate out

**2. Step 2 Penerbitan Bon muat**

Pelaksana: Staff admin gate out

Referensi input: DO pelayaran,KTP,NPWP

Uraian Kegiatan:

1. Driver/EMKL menyerahkan DO dan fotocopy KTP kepada staff admin gate out'
2. Staff admin gateout menginput data- data sesuai DO untuk diterbitan bon muat dalam bentuk hard copy
3. Bon muat berikan kepada driver trailer

Hasil: Bon muat

Penerima : Driver Trailler/EMKL

**3. Step 3 Pembayaran Lift on dan Lift off**

Pelaksana: Driver/EMKL dan kasir

Referensi input: Bon muat

Uraian Kegiatan:

1. Supir trailer/EMKL menyerahkan bon muat dan melakukan oembayaran sesuai dengan container yang di ambil
2. Kair menerima biaya lift on, berikut biaya administrasi
3. Kasir memberikan kwitansi sebagai bukti pembayaran kepada pengemudi
4. Driver Trailler/EMKL membawa bon muat dan bukti pembayaran ke lapangan untuk pengambilan container

Hasil: Kwitansi pembayaran & bon muat

Penerima: Driver/EMKL, krani operator lapangan

**4. Step 4 Handling On**

Pelaksana: Driver, krani, dan operator lapangan

Referensi Input: Kwitansi dan bon muat

Uraian Kegiatan:

1. Krani memilih container dan memberikan intruksi kepada operator untuk memuat ke atas trailer
2. Krani menuliskan nomer container pada bon muat

Hasil: container dimuat ke atas berdasarkan bon muat

Penerima: Driver

**5. Step 5 Survei Out**

Pelaksana: Surveyor dan Driver

Referensi input: Ceklis survey out

Uraian Kegiatan:

1. Surveyor memeriksa kondisi container berdasarkan checklist (panduan work instruction survey out)
2. Hasil Check list oleh surveyor harus di tandatangani oleh driver

Hasil : Checklist survey out yang ditanda tangani oleh survey out dan driver

Penerima : Staff admin out surat jalan

#### **6. Step 6 Penerbitan surat jalan**

Pelaksana: Admin surat jalan dan driver

Referensi input: Bon muatb dan ceklist

Uraian Kegiatan:

1. Driver menyerahkan bon muat yang telah di tanda tangani kepada staff admin untuk dibuatkan surat jalan
2. Staf admin melakukan pengecekan status container pada system dengan memperhatikan:
  - 1) History & status container
  - 2) Off hire
  - 3) Spesial destinasi
3. Penerbitan surat jalan oleh staff admin dan diserahkan kepada driver

Hasil: Surat jalan

Penerima: Driver

#### **7. Step 7 Trailer keluar membawa container kosong**

Pelaksana: Driver dan security

Referensi input: copy surat jalan

Uraian kegiatan:

1. Driver menyerahkan copy surat jalan kepada security
2. Security melakukan pemeriksaan kendaraan yang akan keluar dengan melakukan pencocokan surat jalan dengan fisik container
3. Security memberikan izin dan melakukan pencatatan terhadap waktu keluar trailer yang membawa container

Hasil: Izin keluar trailer

Penerima: Driver

Analisis SWOT yang akan peneliti jadikan bahan pembahasan :



Penjelasan kuadran SWOT pada penelitian: 1) Kuadran 1 Mendukung strategi agresif pendekatan yang dilakukan untuk memaksimalkan. 2) kekuatan pengelolaan optimalisasi depo container. 3) Kuadran 2 Mendukung strategi diversifikasi yang dilakukan sebagai kekuatan untuk memanfaatkan peluang untuk memaksimalkan pelayanan persediaan conatiner di Depo. 4) Kuadran 3 Mendukung strategi turn arround untuk antisipasi menghadapi kendala dan kelemahan. 5) Kuadran 4 Mendukung strategi defensif solusi ancaman dan kelemahan.

<p style="text-align: center;"><b>SO-Strategis</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Memenuhi persediaan Stock container seperti untuk alur distribusi Pelabuhan (O1,S1) (O2,W2)</li> <li>-Menambah alat Lift off/Lift on (O3,S2) untuk pengeluaran container pembongkaran</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>WO-Strategis</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Memenuhi fasilitas alat digitalisasi otomatis Keluar masuk container</li> <li>-Memperbarui sistem digital payment untuk mempercepat kwitansi ( O3,W1)</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>ST-Strategis</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Berusaha untuk memaksimalkan distribusi container menekan biaya Di jam yang sudah ditetapkan oleh pemerintah (S2,T1)</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>WT-Strategis</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Menciptakan sistem yang produksi (W1,T1)</li> </ul>

-Berusaha untuk menciptakan digitalisasi yang modern untuk tunggu  
 Dan juga menekan biaya operasional(S3,T3) container  
 -Menciptakan alat otomatis payment sesuai dengan kedatangan (W3,T3)

Berikut ini adalah tabel penentuan Internal Factor Evaluation (EFE) matrix dan External Factor Evaluation (EFE)

**Tabel 1 Internal Factor Evaluation**

Key Internal Factor	Tingkat	Bobot	Rating	Skor
<b>STRENGTH</b>				
Stock Container di Depo	2	0.14	4.00	0.55
Lapangan Penumpukan	3	0.21	5.00	1.03
Alat lift on/ lif off	3	0.21	5.00	1.03
<b>WEAKNESS</b>				
Pembayaran Cash	2	0.14	2.00	0.28
Sistem manual	2	0.14	3.00	0.41
Fasilitas	2.5	0.17	2.50	0.43
<b>TOTAL</b>	<b>14.5</b>	<b>1.00</b>		<b>3.47</b>

**Tabel 2 External Factor Evaluation**

<b>OPPORTUNITY</b>				
Dekat Pelabuhan	3	0.19	4	0.77
Dekat Toll	2.5	0.16	4	0.48
Pengeluaran container	3	0.19	3.5	0.68
<b>THREATS</b>				
Pesaing harga lebih murah	3	0.19	1.5	0.29
Peraturan jam container	2	0.13	1.5	0.19
Digitalisasi	2	0.13	2	0.26
<b>TOTAL</b>	<b>15.5</b>	<b>1.00</b>		<b>2.68</b>

**SWOT Analisis Diagram**

Berdasarkan hasil table 1 dan 2 yang sudah di olah data maka kita harus menghitung nilai untuk setiap komponen dalam kabel EFE matrix dan IFE matrix. Perhitungan untuk setiap komponen adalah sebagai berikut:

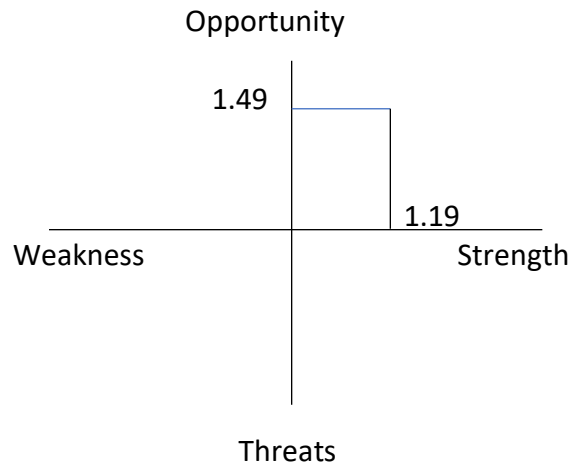
Nilai dari sumbu X:

$$\begin{aligned}
 S-W &= \text{Total nilai strength-total nilai weakness pada matriks} \\
 &= (0.55+1.03+1.03) - (0.28+0.41+0.43) \\
 &= 2,61-1.12 \\
 &= 1.49
 \end{aligned}$$

Nilai dari sumbu Y:

$$\begin{aligned} O-T &= \text{Total nilai dari opportunity-nilai threats} \\ &= (0.77+0.48+0.68) - (0.29+0.19+0.26) \\ &= 1.93-0.74 \\ &= 1.19 \end{aligned}$$

Berdasarkan hasil perhitungan maka, diagram analisis SWOT dapat dilihat Gambar 1



**Gambar 1** Diagram Analisis SWOT

### Choses Alternative Strategies

Berdasarkan diagram analisis SWOT maka, yang terpilih adalah kuadran 1 yang terbaik, strategi yang terpilih adalah SO-Strategies sebagai berikut: 1) Memenuhi stok container untuk alur distribusi Pelabuhan. 2) Menambah alat lift on/lift off untuk pengeluaran container

### KESIMPULAN

Proses pengelolaan persediaan dan distribusi container di Depo tidak terlepas dari pelayanan yang optimal, dalam depo container pelayanan yang di berikan adalah pengelolaan container masuk sehabis proses impor dan container keluar Depo dengan tujuan distribusi ke PT untuk ekspor, dalam pengelolaan nya terdapat hambatan yang menyebabkan pemasukan dan pengeluaran tidak berjalan optimal, dalam penelitian ini peneliti telah memaparkan factor inter dan eksternal terhadap pengelolaan dan persediaan sehingga bisa dijadikan olah data dan menganalisis strategi yang sesuai dengan permasalahan tersebut maka dapat disimpulkan bahwa strategi dalam pengoptimalan pengelolaan persediaan dan distribusi container adalah memenuhi stok container untuk alur distribusi Pelabuhan dan menambah alat lift on/lift off untuk pengeluaran container.

## BIBLIOGRAFI

- Khaldun, A. I., Ilham, V., & Muajir, S. (2018). *PELAKSANAAN BONGKAR MUAT PETI KEMAS DAN WAKTU PENYELESAIAN (TURN ROUND TIME)*.
- Lestariningsih, T., Mulyana Pratiwi, Y., Sinta Dewi, K., Kelautan Banyuwangi Transmigrasi No, A. J., & Kalipuro Banyuwangi, K. (2023). *DISCOVERY: Jurnal Kemaritiman dan Transportasi PENINGKATAN PELAYANAN DEPO EMPTY CONTAINER PT SENTRA SINAR BARU CABANG SEMARANG* (Vol. 5, Issue 1). <https://ejournal1.akaba-bwi.ac.id/ojs/index.php/discovery>
- Lontaan, J., Mananeke, L., & Tawas..., H. N. . . (2019). INDONESIA CABANG MANADO DETERMINATION OF MARKETING STRATEGIES IN INCREASING COMPETITIVE ADVANTAGE BY USING SWOT ANALYSIS AT PT. ASURANSI ASEI INDONESIA BRANCH MANADO. *5039 Jurnal EMBA*, 7(4), 5039–5048.
- Mulyana Pratiwi, Y., Lestariningsih, T., Indah Alan Purwanti, M., Kelautan Banyuwangi Transmigrasi No, A. J., & Kalipuro Banyuwangi, K. (2023). *DISCOVERY: Jurnal Kemaritiman dan Transportasi PROSEDUR KEGIATAN LIFT ON DAN LIFT OFF EMPTY CONTAINER* (Vol. 5, Issue 1). <https://ejournal1.akaba-bwi.ac.id/ojs/index.php/discovery>
- Nyoman Gede Muliawan, I., & Ilmu Pelayaran Semarang, P. (2020). OPTIMALISASI RELOKASI PETIKEMAS DI PELABUHAN TANJUNG PERAK DALAM MENUNJANG KEGIATAN BONGKAR MUAT PADA PT. ABC. In *Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim* (Vol. 2, Issue 2).
- Permatasari Evi, S. (2019). *PROSES PENERIMAAN DAN PENGELUARAN EMPTY CONTAINER DI DEPO CONTAINER PADA PT PERUSAHAAN PELAYARAN NUSANTARA PANURJWAN SEMARANG*.
- Santoso, K. T., Fauzi, A., & Sumantri, A. S. (2022). BONGKAR MUAT PETI KEMAS (Studi Pada Depo PT. Salam Pacific Indonesia Lines Cabang Medan). *Profit: Jurnal Manajemen*, 1(4).
- Sariguna, P., Kennedy, J., Anggunsari, R., Ltobing, S. J., & Nomleni, A. P. W. (2020). *PERAN PUSAT LOGISTIK BERIKAT DAN SYARAT PENDIRIANNYA DALAM MENDUKUNG PENGEMBANGAN SUPPLY CHAIN DI INDONESIA*.
- Suryantoro Bambang, Punama Devita, & Haqi Mudayat. (2020). *TENAGA KERJA, PERALATAN BONGKAR MUAT LIFT ON/OFF, DAN EFEKTIVITAS LAPANGAN PENUMPUKAN TERHADAP PRODUKTIVITAS BONGKAR MUAT PETI KEMAS*.
- Wahyu Mas Izudin, A., & Akhmad, E. P. A. (2021). Alur Kegiatan Empty Container dalam Kelancaran Ekspor dan Impor di Depo PT. Citra Prima Container Surabaya. *JURNAL APLIKASI PELAYARAN DAN KEPELABUHANAN*, 11(2), 86–95. <https://doi.org/10.30649/japk.v11i2.69>
- Widyaningrum, R. (2014). PERSEPSI MASYARAKAT TENTANG KEBERADAAN PELABUHAN PETIKEMAS DI KELURAHAN BUKUAN KOTA SAMARINDA. *EJournal Ilmu Administrasi Negara*, 2014(2), 690–701.
- Widyawati Nur, M. D. K.) Meyti. (2020). *JURNAL MODA TRANSPORTASI DARAT DAN KUALITAS LAYANAN JASA TERHADAP KELANCARAN ARUS CONTAINER DI DEPO*

**Copyright holder:**

Siti Sahara, Dewi Cahya Pertiwi (2023)

**First publication right:**

[\*ADVANCES in Social Humanities Research\*](#)

**This article is licensed under:**

