



P-ISSN: 2716-2656, E-ISSN: 2985-9638

JOURNAL MARINE INSIDE

VOLUME 7, ISSUE 1, JUNE 2025

Web: <https://ejournal.poltekpel-banten.ac.id/index.php/ejmi/>

Pengaruh perang dagang global pada jaringan transportasi laut dan logistik dalam perdagangan internasional

Agung Kwartama^{1,*}, Akhmad Ndori²

¹Program Studi Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga dan
Kepelabuhanan (KPNK), Akademi Maritim Nasional Jakarta Raya

²Prodi Nautika, Politeknik Pelayaran Banten

E-mail: *agungkwartama1977@gmail.com, andori1004@gmail.com

ABSTRAK

Konflik perdagangan global, khususnya antara Amerika Serikat dan Tiongkok, telah menyebabkan perubahan signifikan dalam dinamika perdagangan internasional dan memberikan dampak langsung terhadap sistem transportasi laut dan logistik global. Sejak tahun 2018, penerapan tarif dan kebijakan proteksionis oleh kedua negara telah memicu perubahan pola perdagangan, menciptakan ketidakpastian pasar, serta mendorong relokasi aktivitas produksi ke negara-negara alternatif seperti Vietnam dan India. Transportasi laut—yang mengangkut sekitar 80% dari total volume perdagangan dunia—menghadapi tantangan besar berupa perubahan rute pelayaran, fluktuasi volume pengiriman, serta peningkatan biaya logistik. Beberapa pelabuhan utama di Tiongkok mencatat penurunan aktivitas bongkar muat, sementara pelabuhan di Asia Tenggara dan kawasan lainnya mengalami lonjakan trafik sebagai dampak dari perubahan alur distribusi global. Ketidakpastian dalam rantai pasok juga menuntut perusahaan logistik untuk meningkatkan fleksibilitas dan ketahanan operasional. Di sisi lain, perubahan rute pelayaran secara tidak langsung berkontribusi terhadap peningkatan emisi karbon, sehingga menimbulkan tantangan baru dalam konteks keberlanjutan lingkungan. Studi-studi terkini yang dimuat dalam jurnal seperti *Maritime Policy & Management* serta *Transportation Research Part E* menunjukkan berbagai strategi adaptif yang diterapkan oleh pelabuhan dan perusahaan pelayaran dalam merespons kondisi ini. Analisis ini menegaskan pentingnya perumusan kebijakan global yang terkoordinasi untuk memitigasi dampak negatif terhadap transportasi laut serta mendukung keberlanjutan jangka panjang industri maritim di tengah dinamika geopolitik yang terus berkembang.

Kata Kunci: Perdagangan global, transportasi laut, logistik, emisi karbon, keberlanjutan.

ABSTRACT

The global trade conflict, particularly between the United States and China, has significantly altered the dynamics of international commerce and has had a direct impact on maritime transportation and global logistics systems. Since 2018, the imposition of tariffs and protectionist policies by both countries has triggered shifts in trade patterns, created market uncertainty, and driven the relocation of production activities to alternative countries such as Vietnam and India. Maritime transport—which handles approximately 80% of global trade volume—faces major challenges, including changes in shipping routes, fluctuations in cargo volume, and rising logistics costs. Several major ports in China have reported declines in cargo handling activity, while ports in Southeast Asia and other regions have experienced increased traffic due to the reconfiguration of global supply chains. Supply chain uncertainty has also required logistics companies to enhance their operational flexibility and resilience. Furthermore, rerouting of vessels has indirectly contributed to an increase in carbon emissions, posing



Journal Marine Inside is licensed under a Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License.

new environmental sustainability challenges. Recent studies published in journals such as Maritime Policy & Management and Transportation Research Part E highlight various adaptive strategies adopted by ports and shipping companies in response to these conditions. This analysis underscores the importance of coordinated global policy responses to mitigate the negative impacts on maritime transportation and to support the long-term sustainability of the maritime industry amid ongoing geopolitical shifts.

Keywords: *Global trade, maritime transport, logistics, carbon emissions, sustainability.*

Tersedia pada: <https://doi.org/10.62391/ejmi.v7i1.114>

Disubmit pada 22/02/2025	Direview pada 16/03/2025	Direvisi pada 05/04/2025
Diterima pada 31/05/2025	Diterbitkan pada 01/06/2025	

PENDAHULUAN

Perang dagang global, khususnya antara Amerika Serikat dan Tiongkok sebagai dua kekuatan ekonomi utama dunia, telah menjadi isu sentral dalam dinamika perdagangan internasional dalam beberapa tahun terakhir. Konflik ini ditandai oleh kebijakan-kebijakan proteksionis seperti penerapan tarif impor yang tinggi, pembatasan ekspor, dan hambatan perdagangan lainnya yang bertujuan melindungi industri domestik masing-masing negara. Namun, dampak dari perang dagang tidak terbatas hanya pada hubungan bilateral kedua negara, melainkan juga merembet ke sektor-sektor penting lain seperti jaringan transportasi laut dan logistik global.

Transportasi laut memainkan peran fundamental dalam perdagangan internasional. Sekitar 80% volume perdagangan dunia dikirim melalui jalur laut, menjadikannya sebagai moda transportasi utama dalam rantai pasok global. Jaringan transportasi laut ini melibatkan pelabuhan, kapal kontainer, jalur pelayaran, serta sistem logistik yang saling terhubung dalam satu ekosistem kompleks. Ketika terjadi perubahan pada pola perdagangan global akibat perang dagang, maka keseimbangan dalam sistem ini pun ikut terganggu.

Perang dagang antara Amerika Serikat dan Tiongkok mulai memanaskan sejak tahun 2018 ketika Amerika Serikat secara sepihak menerapkan tarif impor terhadap berbagai produk asal Tiongkok. Tindakan ini memicu pembalasan dari pihak Tiongkok, sehingga menciptakan ketegangan perdagangan yang berkepanjangan. Akibat dari kebijakan tersebut, banyak perusahaan multinasional mulai merelokasi kegiatan produksi mereka ke negara-negara alternatif seperti Vietnam, India, dan Meksiko untuk menghindari tarif tambahan. Selain itu, ketidakpastian kebijakan perdagangan membuat perusahaan pelayaran dan logistik menghadapi kesulitan dalam merancang rute pelayaran serta kapasitas pengiriman jangka panjang.

Dampak dari perang dagang terhadap jaringan transportasi laut sangat beragam. Perusahaan pelayaran global terpaksa menyesuaikan rute pelayarannya demi mengakomodasi perubahan dalam pola perdagangan. Hal ini menyebabkan pelabuhan-pelabuhan di Asia Tenggara, seperti Singapura dan Port Klang, mengalami peningkatan aktivitas karena banyak produsen memindahkan basis produksinya dari Tiongkok ke negara-negara tersebut. Perubahan ini juga menyebabkan fluktuasi signifikan dalam volume pengiriman, yang pada akhirnya memengaruhi efisiensi operasional armada kontainer.

Selain itu, ketidakpastian dan perubahan rute pelayaran menyebabkan peningkatan biaya logistik secara keseluruhan. Biaya yang harus ditanggung perusahaan meliputi ongkos

pengiriman, asuransi, dan penyimpanan yang lebih tinggi akibat ketidakstabilan permintaan pasar. Di sisi lain, pelabuhan-pelabuhan besar di Tiongkok seperti Shanghai dan Shenzhen mencatat penurunan volume ekspor ke Amerika Serikat. Sebaliknya, pelabuhan alternatif di negara berkembang seperti Haiphong di Vietnam dan Jawaharlal Nehru di India menunjukkan lonjakan aktivitas sebagai respons terhadap perubahan aliran perdagangan.

Industri logistik global pun tidak luput dari tekanan. Perusahaan logistik menghadapi tantangan besar dalam menyusun strategi rantai pasok yang efektif di tengah ketidakpastian pasar dan regulasi. Mereka dituntut untuk memiliki fleksibilitas operasional yang tinggi agar mampu beradaptasi dengan perubahan kebijakan dan pola permintaan yang fluktuatif. Tidak hanya berdampak pada aspek ekonomi dan operasional, perang dagang juga menimbulkan konsekuensi lingkungan. Perubahan rute pelayaran dan peningkatan jarak tempuh kapal turut menyumbang pada kenaikan emisi karbon, yang justru bertentangan dengan upaya global dalam mencapai sistem transportasi laut yang berkelanjutan dan rendah emisi.

Studi kasus menunjukkan bahwa volume perdagangan langsung antara Amerika Serikat dan Tiongkok mengalami penurunan akibat kebijakan tarif. Namun, fenomena ini secara tidak langsung justru mendorong pertumbuhan perdagangan melalui negara ketiga, termasuk negara-negara di Asia Tenggara seperti Vietnam dan Malaysia. Kedua negara tersebut mengalami lonjakan aktivitas pelabuhan dan logistik sebagai dampak dari relokasi rantai pasok. Dari kondisi tersebut, jelas bahwa perang dagang global memicu perlunya perumusan kebijakan internasional yang lebih koheren dan kolaboratif untuk meminimalkan gangguan terhadap jaringan transportasi laut dan logistik. Organisasi-organisasi internasional seperti International Maritime Organization (IMO) [1] dan World Trade Organization (WTO) [2-3] memiliki peran strategis dalam menjaga stabilitas sistem perdagangan dan logistik global di tengah ketegangan geopolitik yang terus berkembang.

Perang dagang global telah memberikan dampak signifikan terhadap struktur dan dinamika jaringan perdagangan internasional. Dalam literatur ekonomi, perang dagang dipahami sebagai bentuk konflik ekonomi antarnegara yang ditandai dengan pemberlakuan tarif tinggi, pembatasan impor, atau kebijakan perdagangan lainnya yang bertujuan untuk melindungi industri domestik. Menurut Baldwin dan Evenett [4], perang dagang mampu mengubah pola perdagangan secara signifikan dan membawa dampak luas terhadap berbagai sektor, termasuk transportasi laut dan logistik.

World Trade Organization [2] melaporkan bahwa volume perdagangan global mengalami penurunan hingga 5% sebagai dampak dari konflik dagang antara Amerika Serikat dan Tiongkok. Penurunan ini tidak hanya memengaruhi arus perdagangan langsung, tetapi juga berdampak pada jaringan distribusi dan transportasi lintas negara. Dalam hal ini, transportasi laut menjadi sektor yang sangat terdampak, karena hampir 80% dari perdagangan dunia dikirim melalui jalur laut [5].

Ketegangan perdagangan ini juga mendorong perusahaan global untuk meninjau kembali strategi rantai pasok mereka. Studi Deloitte [6] mencatat bahwa sekitar 30% perusahaan multinasional merencanakan relokasi sebagian besar produksi dari Tiongkok ke negara lain, seperti Vietnam dan India, untuk mengurangi ketergantungan dan risiko tarif. Pergeseran ini mengakibatkan lonjakan aktivitas di pelabuhan-pelabuhan negara tersebut dan memperluas cakupan logistik regional.

Namun demikian, relokasi tersebut tidak lepas dari tantangan. McKinsey & Company [7] mencatat bahwa pada masa awal pandemi COVID-19, biaya pengiriman kontainer dari Asia ke Eropa meningkat hampir 300%. Kenaikan ini memperburuk situasi yang sebelumnya telah terdampak akibat perang dagang. Hal ini menunjukkan bahwa perubahan strategi logistik tidak selalu mengarah pada efisiensi, dan justru dapat menimbulkan beban biaya yang lebih tinggi dalam jangka pendek.

Di tengah ketegangan dagang, perusahaan juga terdorong untuk meningkatkan fleksibilitas dalam perencanaan logistik. Accenture [8] melaporkan bahwa sekitar 45% perusahaan global mempertimbangkan pemindahan sebagian proses produksi dari Tiongkok ke negara lain sebagai respons terhadap tarif yang diberlakukan oleh Amerika Serikat. Langkah ini tidak hanya menimbulkan perubahan dalam struktur biaya dan durasi pengiriman, tetapi juga menuntut penyesuaian infrastruktur logistik yang digunakan.

Contoh nyata dari dampak perang dagang terhadap jaringan transportasi laut dapat dilihat dari pengalaman pelabuhan Los Angeles dan Long Beach di Amerika Serikat, yang mencatat peningkatan volume kontainer sebesar 10% pada tahun 2019. Peningkatan ini terjadi karena banyak importir yang mencari rute alternatif untuk menghindari tarif tambahan. Namun, lonjakan volume tersebut juga menimbulkan kemacetan dan penundaan pengiriman, yang menandakan bahwa adaptasi terhadap perubahan kebijakan tidak selalu berjalan mulus dan efisien [9].

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan campuran (*mixed methods*) yang menggabungkan metode kuantitatif dan kualitatif guna memperoleh pemahaman menyeluruh terhadap dampak perang dagang global terhadap jaringan transportasi laut dan logistik internasional. Pendekatan kuantitatif digunakan untuk menganalisis data statistik seperti volume perdagangan internasional, biaya logistik, perubahan tarif, serta rute pelayaran global. Pendekatan ini berguna dalam mengukur secara objektif perubahan signifikan yang terjadi sebelum dan sesudah penerapan kebijakan tarif. Di sisi lain, pendekatan kualitatif digunakan untuk mengeksplorasi secara mendalam aspek kebijakan perdagangan, respons strategis pelaku industri, serta dampak sosial-ekonomi terhadap sektor logistik dan pelayaran melalui wawancara mendalam dan studi kasus. Penggunaan metode campuran dalam penelitian ekonomi dan kebijakan internasional seperti ini dianggap efektif karena dapat menyatukan keunggulan analisis data empiris dengan konteks kualitatif yang lebih kaya [10].

Jenis penelitian yang digunakan dalam studi ini mencakup pendekatan deskriptif, eksplanatif, dan komparatif. Pendekatan deskriptif digunakan untuk menggambarkan secara sistematis perubahan dalam jaringan logistik dan transportasi laut sebagai akibat dari konflik dagang antara negara-negara ekonomi besar seperti Amerika Serikat dan Tiongkok. Pendekatan eksplanatif digunakan untuk mengidentifikasi dan menjelaskan hubungan sebab-akibat antara kebijakan tarif dengan peningkatan biaya logistik, gangguan rantai pasok, serta penyesuaian rute pelayaran. Sementara itu, pendekatan komparatif digunakan untuk membandingkan kondisi sebelum dan sesudah diberlakukannya kebijakan tarif atau hambatan perdagangan lainnya, guna mengevaluasi besarnya dampak terhadap performa logistik dan efisiensi pengangkutan laut. Pemilihan pendekatan ini didasarkan pada kerangka desain studi kasus seperti yang dikemukakan oleh Yin [12], yang menekankan pentingnya pemahaman kontekstual dalam menilai fenomena kompleks yang melibatkan interaksi ekonomi dan

kebijakan.

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan melalui dua sumber utama, yaitu data primer dan data sekunder. Data sekunder diperoleh dari lembaga internasional terpercaya seperti World Trade Organization (WTO) [14], International Monetary Fund (IMF) [15], World Bank, dan United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) [16], yang menyediakan data statistik resmi terkait volume perdagangan, indeks logistik, tarif perdagangan, serta laporan tahunan sektor pelayaran. Selain itu, artikel ilmiah dari jurnal bereputasi dan laporan industri juga dimanfaatkan untuk memperkuat landasan empiris. Misalnya, laporan Review of Maritime Transport yang diterbitkan oleh UNCTAD memberikan data rinci mengenai tren pelayaran global pasca kebijakan tarif AS–Tiongkok [12]. Data primer dikumpulkan melalui wawancara semi-terstruktur dengan pakar perdagangan internasional dan pelaku industri logistik, serta penyebaran kuesioner kepada perusahaan pelayaran, eksportir, dan importir guna mendapatkan gambaran nyata tentang penyesuaian yang dilakukan di lapangan terhadap kebijakan perdagangan global.

Dalam hal analisis data, pendekatan kuantitatif dilakukan melalui analisis regresi linier dan runtun waktu (time series) untuk mengevaluasi perubahan tren volume perdagangan dan biaya logistik. Analisis ini memungkinkan peneliti untuk mengukur signifikansi perbedaan sebelum dan sesudah implementasi kebijakan tarif menggunakan perangkat lunak statistik seperti SPSS atau EViews. Selain itu, uji korelasi Pearson juga digunakan untuk mengidentifikasi kekuatan hubungan antara kebijakan tarif dengan indikator logistik seperti waktu pengiriman, biaya pengangkutan, dan frekuensi pelayaran. Adapun analisis kualitatif dilakukan dengan metode studi kasus dan analisis konten. Studi kasus berfokus pada perusahaan pelayaran besar yang terdampak langsung oleh konflik dagang, sedangkan analisis konten digunakan untuk mengevaluasi dokumen kebijakan perdagangan dan strategi adaptasi industri. Analisis ini dilakukan melalui penyusunan tema-tema utama dari transkrip wawancara dan dokumen resmi. Untuk meningkatkan keabsahan hasil, dilakukan triangulasi data dari berbagai sumber [13], guna memastikan kesesuaian informasi dan memperkuat validitas penelitian.

Seluruh metode yang digunakan dalam penelitian ini dirancang agar mampu menjelaskan dinamika kompleks perang dagang global dan dampaknya terhadap sistem transportasi laut internasional secara empiris dan kontekstual. Dengan pendekatan ini, hasil penelitian diharapkan tidak hanya relevan secara akademik, tetapi juga memberikan kontribusi praktis bagi pengambil kebijakan dan pelaku industri dalam mengantisipasi gangguan serupa di masa depan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Perang dagang global telah menimbulkan dampak signifikan terhadap rute dan kapasitas pengiriman dalam jaringan transportasi laut. Perubahan kebijakan perdagangan yang terjadi secara tiba-tiba, seperti tarif tinggi yang dikenakan Amerika Serikat terhadap barang-barang dari Tiongkok, memaksa perusahaan pelayaran untuk menyesuaikan rute pengirimannya agar tetap kompetitif. Banyak di antara mereka mengalihkan pengiriman melalui negara ketiga seperti Singapura dan Hong Kong sebagai strategi untuk menghindari tarif yang berlaku [17]. Penyesuaian ini tidak hanya memperpanjang waktu tempuh pengiriman, tetapi juga

menyebabkan kenaikan biaya operasional.

Data dari United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) menunjukkan bahwa pada tahun 2020, sekitar 50% dari total pengiriman kontainer dari Asia ke Amerika Utara mengalami pengalihan rute akibat konflik dagang [5]. Hal ini menimbulkan tantangan baru dalam manajemen rantai pasok global karena perusahaan perlu melakukan perencanaan pengiriman dan pengelolaan inventaris secara lebih hati-hati. Selain itu, pengalihan rute tersebut menyebabkan peningkatan volume di beberapa pelabuhan tertentu sehingga menimbulkan kemacetan logistik dan memperlambat keseluruhan proses pengiriman.

Kapasitas pengiriman global pun terdampak. Banyak perusahaan pelayaran mengurangi kapasitas kapal mereka sebagai respons terhadap penurunan permintaan yang disebabkan oleh ketidakpastian pasar. Drewry [18] mencatat bahwa kapasitas pengiriman global mengalami penurunan sebesar 4% pada tahun 2020 dibandingkan tahun sebelumnya. Penurunan ini menyebabkan peningkatan tarif pengiriman yang akhirnya memengaruhi harga jual barang di pasar internasional. Sektor otomotif menjadi salah satu contoh nyata. Banyak produsen kendaraan yang sangat bergantung pada komponen impor mengalami gangguan pasokan yang menyebabkan penghentian sementara proses produksi, penurunan pendapatan, bahkan pengurangan tenaga kerja [19].

Dalam menghadapi perubahan ini, perusahaan pelayaran dan logistik dituntut untuk beradaptasi secara cepat dan efektif. Pengembangan teknologi informasi dan inovasi dalam manajemen rantai pasok menjadi elemen penting dalam menjaga efisiensi dan responsivitas. Sistem pelacakan berbasis data real-time dan perangkat lunak prediktif dapat membantu perusahaan mengelola risiko logistik dengan lebih akurat [20].

Di sisi lain, perang dagang turut memicu perubahan kebijakan dan regulasi perdagangan internasional. Negara-negara yang terlibat dalam konflik dagang, seperti Amerika Serikat dan Tiongkok, menerapkan kebijakan proteksionis secara masif guna melindungi industri domestik. Pengenaan tarif impor yang tinggi dan pembatasan ekspor tertentu menciptakan kebutuhan untuk pemenuhan persyaratan regulasi baru yang kompleks. Perusahaan ekspor-impor dituntut untuk memenuhi dokumen dan sertifikasi tambahan agar tetap dapat berdagang lintas negara [21]. Adaptasi ini memerlukan investasi tambahan dalam sistem manajemen kepatuhan dan pelatihan sumber daya manusia.

Menariknya, dampak dari kebijakan proteksionis ini mendorong terbentuknya perjanjian perdagangan bilateral dan regional baru. Negara-negara yang terdampak perang dagang berupaya membentuk jalur alternatif perdagangan untuk menghindari ketergantungan terhadap pasar yang berisiko. Perjanjian antara Uni Eropa dan negara-negara ASEAN merupakan contoh dari upaya kolektif dalam menciptakan pasar yang lebih stabil dan saling menguntungkan [21].

Perubahan dalam kebijakan perdagangan global ini turut mempengaruhi arah pengembangan infrastruktur pelabuhan. Pelabuhan-pelabuhan yang mampu mengadopsi standar internasional terkait efisiensi, digitalisasi, dan keberlanjutan menjadi lebih kompetitif. International Maritime Organization [1] melaporkan bahwa pelabuhan yang berinvestasi pada teknologi ramah lingkungan dan efisiensi energi memiliki peluang lebih besar untuk menarik kapal-kapal komersial besar, sehingga berkontribusi terhadap peningkatan pertumbuhan ekonomi lokal.

Selain aspek ekonomi dan logistik, perang dagang global juga menimbulkan dampak sosial yang cukup mencolok. Ketidakpastian yang berlangsung lama akibat perang dagang berdampak pada menurunnya investasi asing langsung dan melambatnya pertumbuhan

ekonomi. World Bank [16] memperkirakan bahwa konflik perdagangan antara negara-negara besar menyebabkan penurunan pertumbuhan ekonomi global sekitar 0,5%. Hal ini berdampak langsung pada pengurangan lapangan kerja di sektor-sektor yang terdampak seperti manufaktur dan pertanian.

Petani kedelai di Amerika Serikat, misalnya, mengalami kerugian besar akibat pengenaan tarif oleh Tiongkok terhadap komoditas tersebut. Banyak dari mereka kehilangan pasar utama dan terpaksa menjual lahan pertanian mereka [23]. Dampak sosial ini diperparah oleh meningkatnya ketidakpuasan masyarakat terhadap kebijakan ekonomi pemerintah. Survei yang dilakukan oleh Pew Research Center [24] menunjukkan bahwa masyarakat di negara-negara terdampak merasa tidak puas terhadap respons pemerintah dalam mengelola dampak perang dagang.

Lebih dari itu, ketegangan dagang juga berpotensi meningkatkan eskalasi konflik antarnegara. Ketidaksepakatan dalam perdagangan dapat meluas menjadi isu diplomatik dan memperburuk hubungan bilateral. Menurut Council on Foreign Relations [25], konflik perdagangan yang tidak terselesaikan berpotensi mengganggu kerja sama internasional dalam isu-isu strategis seperti perubahan iklim, kesehatan global, dan keamanan maritim.

Menyikapi tantangan tersebut, perusahaan pelayaran dan logistik perlu menyusun strategi adaptasi jangka panjang. Salah satu pendekatan penting adalah diversifikasi rute pengiriman dan pasar. Dengan tidak bergantung pada satu rute atau satu negara mitra, perusahaan dapat mengurangi risiko dan menjaga keberlanjutan operasi [20]. Investasi dalam sistem informasi dan teknologi digital juga menjadi keharusan. Gartner [26] menunjukkan bahwa digitalisasi rantai pasok dapat meningkatkan efisiensi hingga 30% dan mempercepat proses pengambilan keputusan berbasis data.

Selain itu, pelatihan karyawan dalam memahami regulasi perdagangan internasional dan manajemen logistik sangat penting untuk meningkatkan kemampuan adaptif. Deloitte [6] menekankan pentingnya pengembangan sumber daya manusia sebagai pilar strategis dalam menghadapi gangguan global. Kolaborasi antar-pelaku rantai pasok juga harus diperkuat, baik dalam bentuk kemitraan antara pelabuhan dan pelayaran, maupun dalam berbagi informasi dan integrasi sistem. Studi dari Port Technology [27] menunjukkan bahwa kerja sama seperti ini mampu mengurangi waktu tunggu dan mempercepat efisiensi logistik.

Aspek keberlanjutan juga tidak dapat diabaikan. McKinsey & Company [7] menyoroti bahwa perusahaan yang menerapkan praktik ramah lingkungan dalam kegiatan operasionalnya cenderung memiliki keunggulan reputasi dan lebih mampu bertahan dalam jangka panjang. Oleh karena itu, strategi adaptasi yang menggabungkan efisiensi, fleksibilitas, keberlanjutan, dan kolaborasi lintas sektor merupakan langkah penting untuk menjawab tantangan yang ditimbulkan oleh perang dagang global.

KESIMPULAN

Secara keseluruhan, perang dagang global telah menciptakan dampak yang luas dan kompleks terhadap arus barang internasional. Konflik perdagangan antara negara-negara besar seperti Amerika Serikat dan Tiongkok tidak hanya memengaruhi tarif dan volume ekspor-impor, tetapi juga turut mengubah peta rute pengiriman dan kapasitas logistik maritim. Ketidakpastian kebijakan perdagangan telah memaksa perusahaan pelayaran dan logistik untuk

mengembangkan strategi adaptif dalam menghadapi perubahan mendadak dalam permintaan dan regulasi. Perusahaan yang mampu menyesuaikan diri dengan cepat—baik dalam aspek operasional, manajerial, maupun teknologi—akan memiliki keunggulan kompetitif yang signifikan di tengah ketidakstabilan global. Sebaliknya, perusahaan yang gagal mengikuti perubahan struktur perdagangan internasional berisiko mengalami gangguan dalam rantai pasok, peningkatan biaya logistik, dan hilangnya pangsa pasar. Dalam konteks ini, perusahaan logistik memiliki peran strategis sebagai penghubung dalam rantai pasokan global yang semakin dinamis. Mereka dituntut untuk tidak hanya menjadi pengangkut barang, tetapi juga sebagai mitra strategis dalam manajemen distribusi yang efisien dan adaptif.

Penggunaan teknologi digital, khususnya Internet of Things (IoT), analitik data, dan sistem manajemen rantai pasokan berbasis AI, menjadi sangat krusial untuk meningkatkan transparansi, responsivitas, dan efisiensi logistik. Teknologi ini memungkinkan perusahaan untuk memantau kondisi pengiriman secara real-time, mengelola inventaris secara lebih akurat, serta merespons gangguan pasar dengan lebih cepat dan tepat. Sekitar 70% perusahaan logistik yang telah mengadopsi teknologi digital melaporkan adanya peningkatan signifikan dalam efisiensi operasional mereka. Dengan demikian, kesiapan untuk bertransformasi digital serta kemampuan untuk membangun kolaborasi lintas sektor menjadi kunci utama dalam menjaga keberlanjutan bisnis logistik dan pelayaran di tengah gejolak perang dagang global. Ke depan, tantangan ini tidak hanya menjadi soal efisiensi ekonomi, tetapi juga menjadi bagian dari strategi resilien jangka panjang yang akan menentukan daya saing suatu perusahaan atau bahkan negara dalam kancah perdagangan internasional.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] International Maritime Organization (IMO). (2020). *Maritime Safety and Environmental Protection*. London: International Maritime Organization.
- [2] World Trade Organization (WTO). (2020). *World Trade Report 2020*. Jenewa: World Trade Organization (WTO).
- [3] World Trade Organization (WTO). (2021). *World Trade Report 2021*. Jenewa: World Trade Organization (WTO).
- [4] Baldwin, R. E., & Evenett, S. J. (2020). *Revitalising multilateral trade cooperation: Why? Why now? And how?*. London: Centre for Economic Policy Research (CEPR) Press.
- [5] United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (2022). *Review of Maritime Transport 2022*. Jenewa: United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD).
- [6] Deloitte. (2020). *The Future of Supply Chain: Lessons from COVID-19*. London: Deloitte.
- [7] McKinsey & Company. (2020). *The Impact of Trade Wars on Global Supply Chains*.
- [8] Accenture. (2021). *COVID-19: Implications for Business in 2021*. Chicago: Accenture.
- [9] Port of Los Angeles. (2020). *Port Statistics*. Los Angeles: Port of Los Angeles.
- [10] Creswell, J. W. (2014). *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches* (4th ed.). Los Angeles: SAGE Publications.
- [11] Yin, R. K. (2018). *Case Study Research and Applications: Design and Methods* (6th ed.). Los Angeles: SAGE Publications.
- [12] United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (2023). *Review of Maritime Transport 2023*. Dapat diakses di <https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2023>

pada 1 Februari 2025.

- [13] Patton, M. Q. (2002). *Qualitative Research & Evaluation Methods* (3rd ed.). Los Angeles: SAGE Publications.
- [14] World Trade Organization (WTO). (2024). *Trade Profiles*. Dapat diakses di <https://www.wto.org> pada 1 Februari 2025.
- [15] International Monetary Fund (IMF). (2024). *International Trade Statistics*. Dapat diakses di <https://www.imf.org> pada 1 Februari 2025.
- [16] World Bank. (2024). *World Development Indicators*. Dapat diakses di <https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators> pada 1 Februari 2025.
- [17] Lloyd's List. (2020). *Shipping Industry Trends Amid Trade Tensions*. Dapat diakses di <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com> pada 1 Februari 2025.
- [18] Drewry. (2021). *Container Market Annual Review and Forecast*. Dapat diakses di <https://www.drewry.co.uk> pada 1 Februari 2025.
- [19] IHS Markit. (2020). *Automotive Supply Chain Disruption*. Dapat diakses di <https://ihsmarkit.com> pada 1 Februari 2025.
- [20] Frost & Sullivan. (2020). *Global Logistics Industry Outlook*. Dapat diakses di <https://www.frost.com> pada 1 Februari 2025.
- [21] PwC. (2020). *Navigating the Trade Compliance Landscape*. Dapat diakses di <https://www.pwc.com> pada 1 Februari 2025.
- [22] European Commission. (2021). *EU-ASEAN Trade Relations*. Dapat diakses di <https://policy.trade.ec.europa.eu> pada 1 Februari 2025.
- [23] Reuters. (2020). *U.S. Farmers Hit Hard by China Tariffs*. Dapat diakses di <https://www.reuters.com> pada 1 Februari 2025.
- [24] Pew Research Center. (2021). *Global Attitudes Toward Trade Policy*. Dapat diakses di <https://www.pewresearch.org> pada 1 Februari 2025.
- [25] Council on Foreign Relations. (2021). *The Global Impact of the U.S.-China Trade War*. Dapat diakses di <https://www.cfr.org> pada 1 Februari 2025.
- [26] Gartner. (2021). *Supply Chain Technology Adoption Trends*. Dapat diakses di <https://www.gartner.com> pada 1 Februari 2025.
- [27] Port Technology. (2021). *The Future of Port-Pair Collaboration*. Dapat diakses di <https://www.porttechnology.org> pada 1 Februari 2025.