

Tugas Akhir

**IMPLEMENTASI STRATEGI KINERJA SISTEM PADA  
KOMODITAS GURITA DENGAN *LOGISTICS SCORECARD MODEL*  
(STUDI KASUS : PT. PERIKANAN INDONESIA CABANG MAKASSAR)**

Diajukan untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Ujian  
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Teknik  
Pada Departemen Teknik Industri Fakultas Teknik  
Universitas Hasanuddin



**Disusun Oleh:**

**MAULA SIDI MUHAMMAD  
D071181016**

**DEPARTEMEN TEKNIK INDUSTRI  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS HASANUDDIN**

**GOWA**

**2023**

**LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI****IMPLEMENTASI STRATEGI KINERJA SISTEM PADA KOMODITAS GURITA  
DENGAN LOGISTICS SCORECARD MODEL  
(STUDI KASUS : PT. PERIKANAN INDONESIA CABANG MAKASSAR)**

dan diajukan oleh

**MAULA SIDI MUHAMMAD****D071181016**

Telah dipertahankan dihadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka penyelesaian  
Studi Program Sarjana Program Studi Teknik Industri Fakultas Teknik Universitas  
Hasanuddin

Pada tanggal 6 Juli 2023

dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,

Pembimbing Utama,



Dr. Eng. Ir. Muhammad Rusman, ST., MT., IPM.,  
NIP. 19741024 200312 1 002

Pembimbing Pendamping,



Dr. Ir. Syarifuddin M. Parenreng., ST., MT. IPU.  
NIP. 19761021 200812 1 002

Ketua Program Studi, Teknik Industri  
Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin



Ir. Kifayah Amar, S.T., M.Sc., Ph.D, IPU  
NIP. 19740621 200604 2 001

**PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH**

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Maula Sidi Muhammad  
NIM : D071181016  
Program Studi : Teknik Industri  
Jenjang : S1

Menyatakan dengan ini bahwa karya tulisan saya berjudul

**IMPLEMENTASI STRATEGI KINERJA SISTEM PADA KOMODITAS  
GURITA DENGAN LOGISTICS SCORECARD MODEL  
(STUDI KASUS : PT. PERIKANAN INDONESIA CABANG MAKASSAR)**

Adalah karya tulisan saya sendiri dan bukan merupakan pengambilan alihan tulisan orang lain dan bahwa skripsi yang saya tulis ini benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri.

Semua Informasi yang ditulis dalam skripsi yang berasal dari penulis lain telah diberi penghargaan, yakni dengan mengutip sumber dan tahun penerbitannya. Oleh karena itu semua tulisan dalam skripsi ini sepenuhnya menjadi tanggung jawab penulis. Apabila ada pihak manapun yang merasa ada kesamaan judul dan atau hasil temuan dalam skripsi ini, maka penulis siap untuk diklarifikasi dan mempertanggungjawabkan segala resiko.

Segala data dan informasi yang diperoleh selama proses pembuatan skripsi, yang akan dipublikasi oleh Penulis di masa depan harus mendapat persetujuan dari Dosen Pembimbing

Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan isi skripsi ini hasil karya orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Gowa, 05 Juli 2023

Yang Menyatakan Tanda Tangan,



Maula Sidi Muhammad

## KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirrahim.

Puji dan syukur kita panjatkan atas kehadiran Allah SWT karena berkat rahmat dan hidayahnya sehingga penulis bisa menyelesaikan penulisan dan penyusunan tugas akhir dengan judul:

**“IMPLEMENTASI STRATEGI KINERJA SISTEM PADA KOMODITAS  
GURITA DENGAN LOGISTICS SCORECARD MODEL  
(STUDI KASUS : PT. PERIKANAN INDONESIA CABANG MAKASSAR)”**

Adapun tugas akhir ini disusun sebagai salah satu syarat utama ujian guna memperoleh gelar Sarjana Teknik di Fakultas Teknik Universitas. Penyelesaian tugas akhir ini, tidak terlepas dari peran dan dukungan dari berbagai pihak. Pada kesempatan ini penulis ingin mengucapkan banyak terima kasih kepada:

1. Kedua orang tua saya Bapak Alm. Muh. Taufan Amal dan Ibu Nirwana yang telah mendidik saya menjadi pribadi yang lebih kuat dan senantiasa memberikan dukungan kepada saya selama pengerjaan skripsi ini.
2. Ibu Ir. Kifayah Amar, S.T., M.Sc., Ph.D, IPU selaku Ketua Departemen Teknik Industri Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin dan menjadi salah satu penguji pada ujian.
3. Bapak Prof. Dr. Ir. Syamsul Bahri, ST., M.Si., IPU., ASEAN.Eng selaku penguji pada ujian saya dan yang selalu mendorong saya untuk maju sampai di titik ini.
4. Bapak Dr. Eng. Ir. Muhammad Rusman, ST., MT., IPM., ASEAN.Eng dan Bapak Dr. Ir. Syarifuddin M. Parenreng., ST., MT., IPU selaku pembimbing 1 dan pembimbing 2 saya yang selalu membantu selama proses penyusunan skripsi ini dimulai dari awal hingga akhir.
5. Bapak dan ibu dosen serta jajaran staf Departemen Teknik Industri Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.
6. Kepada PT. Perikanan Indonesia Cabang Makassar yang mengizinkan saya untuk melakukan penelitian ditempat tersebut dan membantu saya dalam proses pengambilan data.
7. Terima kasih banyak saya ucapkan kepada salah satu orang yang selalu mengingatkan tentang skripsi dan selalu menjadi support di kehidupan saya yaitu Amanda Islamay.

Gowa, 05 Juli 2023

Penulis



## ABSTRAK

**MAULA SIDI MUHAMMAD.** *IMPLEMENTASI STRATEGI KINERJA SISTEM PADA KOMODITAS GURITA DENGAN LOGISTICS SCORECARD MODEL (STUDI KASUS : PT. PERIKANAN INDONESIA CABANG MAKASSAR)* (dibimbing oleh Dr. Eng. Ir. Muhammad Rusman, ST., MT., IPM., ASEAN.Eng dan Dr. Ir.Syarifuddin M Parenreng, ST., MT., IPU).

Negara yang terkenal dengan banyaknya ragam produksi tangkapan laut adalah Indonesia. Salah satu tangkapan laut yang tergolong memiliki nilai ekspor terbesar adalah *Octopus Cyanea* atau bisa disebut dengan gurita. Nilai ekspor dari gurita di Indonesia menurut data dari *International Trade Centre* (ITC) menunjukkan volume ekspor gurita sepanjang 2020 mencapai senilai 17.752 ton dengan nilai ekspor sebesar USD 68,5 juta atau setara dengan Rp. 979,4 miliar. Nilai tujuan ekspor terbesar pada 2020 yaitu pada China dengan mencapai 3.464 ton, Italia mencapai 3.343 ton, dan Amerika mencapai 2.873 ton.

PT. Perikanan Indonesia adalah perusahaan BUMN di Kota Makassar yang merupakan perusahaan eksport gurita yang besar di Sulawesi Selatan. PT. Perikanan Indonesia sejak tahun 2020 sudah ada permintaan untuk eksport gurita ke Jepang, dan tahun 2021 ada tambahan permintaan untuk eksport ke Amerika. Selain dari eksport gurita, perusahaan tersebut juga mengirim secara lokal gurita tersebut seperti ke Jawa, Kalimantan, Sumatera, hingga ke NTB.

Terdapat 21 KPI logistik yang dikelompokkan masing – masing menurut perspektif *Logistics Scorecard*, yaitu 5 KPI perspektif Orientasi Strategi Bisnis, 5 KPI perspektif Perencanaan Kapasitas dan Pelaksanaan, 5 KPI perspektif Efisiensi dan Produktivitas Logistik, 3 KPI perspektif Implementasi Teknologi dan Informasi, dan 3 KPI perspektif Kolaborasi Rantai Pasok. KPI nanti yang akan digunakan sebagai tolak ukur kinerja logistik yang berdaya saing. 3. Hasil dari pengukuran kinerja berdasarkan dari 21 KPI yang memiliki skor rendah yaitu pada Pemahaman Trend Pasar dan Ketepatan Peramalan Permintaan yaitu 0,01944. Ini artinya masih kurangnya informasi terkait eksport dan tingginya kualitas gurita yang diminta oleh pasar dan memiliki tingkat kelas yang sangat tinggi pada eksport. Sehingga hal ini dapat dijadikan pertimbangan untuk peningkatan di bidang informasi terutama untuk meningkatkan daya eksport gurita.

**Kata Kunci:** *Logistics Scorecard, Octopus Cyanea, Kinerja Logistik*

## ABSTRACT

**MAULA SIDI MUHAMMAD.** *IMPLEMENTATION OF SYSTEM PERFORMANCE STRATEGY ON OCTOPUS COMMODITIES USING LOGISTICS SCORECARD MODEL (CASE STUDY: PT. PERIKANKAN INDONESIA MAKASSAR BRANCH)* (supervised by Dr. Eng. Ir. Muhammad Rusman, ST., MT., IPM., ASEAN.Eng and Dr. Ir.Syarifuddin M Parenreng, ST., MT., IPU)

*A country that is famous for its large variety of marine catches is Indonesia. One of the marine catches that is classified as having the greatest export value is Octopus Cyanea or can be called octopus. According to data from the International Trade Center (ITC), the export value of octopus in Indonesia in 2020 reached 17,752 tonnes with an export value of USD 68.5 million or equivalent to Rp. 979.4 billion. The value of the largest export destinations in 2020 was China with 3,464 tons, Italy with 3,343 tons, and America with 2,873 tons.*

*PT. Perikanan Indonesia is a state-owned company in Makassar City which is a large octopus export company in South Sulawesi. PT. Indonesian fisheries since 2020 there has been a request to export octopus to Japan, and in 2021 there will be an additional demand for exports to America. Apart from exporting octopuses, the company also sends these octopuses locally, such as to Java, Kalimantan, Sumatra, to NTB.*

*There are 21 logistics KPIs grouped according to the Logistics Scorecard perspective, namely 5 KPIs from the perspective of Business Strategy Orientation, 5 KPIs from the perspective of Capacity Planning and Implementation, 5 KPIs from the perspective of Logistics Efficiency and Productivity, 3 KPIs from the perspective of Technology and Information Implementation, and 3 KPIs from the perspective of Supply Chain Collaboration. Later KPIs will be used as benchmarks for competitive logistics performance. 3. The results of the performance measurement are based on 21 KPIs that have a low score, namely Understanding Market Trends and Accuracy of Demand Forecasting, namely 0.01944. This means that there is still a lack of information regarding exports and the high quality of octopus demanded by the market and has a very high class level on exports. So this can be taken into consideration for an increase in the field of information, especially to increase the export power of octopus;*

**Keywords:** *Logistics Scorecard, Octopus Cyanea, Logistics Performance.*

## DAFTAR ISI

<b>LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI .....</b>	<b>i</b>
<b>PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH.....</b>	<b>ii</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>iii</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>v</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>vi</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>x</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	2
1.3 Tujuan Penelitian.....	2
1.4 Batasan Masalah.....	2
1.5 Manfaat Penelitian.....	2
1.6 Sistematika Penulisan.....	3
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	<b>4</b>
2.1 <i>Supply Chain Management</i> .....	4
2.2 Logistik.....	5
2.3 Manajemen Logistik .....	5
2.4 Manajemen Rantai Pasok .....	6
2.5 <i>Key Perfomance Indicator</i> .....	7
2.6 Pengukuran Kinerja Logistik.....	8
2.6.1. <i>SWOT (Strength, Weakness, Opportunities, Threats)</i> .....	9
2.6.2. <i>Balanced Scorecard</i> .....	11
2.6.3. <i>Oregon Productivity Matrix</i> .....	13
2.6.4. <i>Logistics Scorecard Model</i> .....	14
2.7 Peneliti Terdahulu .....	21
<b>BAB III METODOLOGI PENELITIAN .....</b>	<b>24</b>
3.1 Objek dan Waktu Penelitian .....	24
3.2 Jenis Data.....	24
3.3 Metode Pengumpulan Data .....	25
3.4 Metode Analisis Data .....	26
3.5 Prosedur Penelitian .....	26
3.6 <i>Flowchart</i> Penelitian .....	28
3.7 Kerangka Pikir.....	29
<b>BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>31</b>
4.1 Hasil Pengumpulan Data .....	31
<b>BAB V KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>49</b>
5.1. Kesimpulan.....	49
5.2. Saran .....	50
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>52</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>54</b>



Lampiran 1 Dokumentasi ..... 54  
Lampiran 2 Contoh Kuesioner..... 56



## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Tabel Perspektif, Bobot Perspektif dan Kriteria .....	15
Tabel 2.2 Bobot Kriteria .....	17
Tabel 2.3 Bobot Akhir Kriteria .....	18
Tabel 2.4 Prioritas KPI.....	19
Tabel 2.5 Peneliti Terdahulu .....	21
Tabel 4.1 Hasil Kuesioner Responden 1 .....	31
Tabel 4.2 Hasil Kuesioner Responden 2 .....	32
Tabel 4.3 Hasil Kuesioner Responden 3 .....	33
Tabel 4.4 Hasil Kuesioner Responden 4 .....	34
Tabel 4.5 Hasil Kuesioner Responden 5 .....	35
Tabel 4.6 Rata - Rata Kinerja Logistik Gurita .....	36
Tabel 4.7 Perhitungan Skor KPI Responden 1 .....	38
Tabel 4.8 Perhitungan Skor KPI Responden 2 .....	39
Tabel 4.9 Perhitungan Skor KPI Responden 3 .....	41
Tabel 4.10 Perhitungan Skor KPI Responden 4 .....	42
Tabel 4.11 Perhitungan Skor KPI Responden 5 .....	44
Tabel 4.12 Hasil Rata – Rata KPI .....	46
Tabel 4.13 Rata - Rata Jumlah Skor Kinerja.....	47

**DAFTAR GAMBAR**

Gambar 2.1 Diagram Supply Chain .....	4
Gambar 2.2 Aliran Fisik Material .....	7
Gambar 2.3 Matriks SWOT .....	11
Gambar 3.1 Flowchart Penelitian.....	28
Gambar 3.2 Kerangka Pikir.....	29
Gambar 4.1 Hasil Rata Rata Kinerja Logistik Gurita .....	37
Gambar 4.2 Hasil Rata – Rata KPI .....	47
Gambar 4.3 Evaluasi Penilaian Kinerja Logistik dan Menggunakan Logistics Scorecard.....	48



## BAB I

### PENDAHULUAN

#### 1.1 Latar Belakang

Negara yang terkenal dengan banyaknya ragam produksi tangkapan laut adalah Indonesia. Salah satu tangkapan laut yang tergolong memiliki nilai ekspor terbesar adalah *Octopus Cyanea* atau bisa disebut dengan gurita. Nilai ekspor dari gurita di Indonesia menurut data dari *International Trade Centre* (ITC) menunjukkan volume ekspor gurita sepanjang 2020 mencapai senilai 17.752 ton dengan nilai ekspor sebesar USD 68,5 juta atau setara dengan Rp. 979,4 miliar. Nilai tujuan ekspor terbesar pada 2020 yaitu pada China dengan mencapai 3.464 ton, Italia mencapai 3.343 ton, dan Amerika mencapai 2.873 ton.

Provinsi di Indonesia yang terdapat *supply* gurita terbanyak yaitu pada Provinsi Sulawesi Selatan. Menurut data DKP Provinsi Sulsel pada tahun 2020 produksi gurita di Sulawesi Selatan mencapai 529.1 ton dan pada tahun 2021 produksi gurita di Sulawesi Selatan mencapai 602.2 ton. Peluang *supply* gurita di Sulawesi Selatan sangat tinggi, sehingga peluang besar untuk eksport gurita di Sulawesi Selatan.

PT. Perikanan Indonesia adalah perusahaan BUMN di Kota Makassar yang merupakan perusahaan eksport gurita yang besar di Sulawesi Selatan. PT. Perikanan Indonesia sejak tahun 2020 sudah ada permintaan untuk eksport gurita ke Jepang, dan tahun 2021 ada tambahan permintaan untuk eksport ke Amerika. Selain dari eksport gurita, perusahaan tersebut juga mengirim secara lokal gurita tersebut seperti ke Jawa, Kalimantan, Sumatera, hingga ke NTB.

Peneliti tertarik untuk meneliti perkembangan permintaan pada gurita di perusahaan ini. Peneliti juga tertarik melihat dari *supply chain* gurita yang ada di perusahaan tersebut dengan adanya penambahan permintaan pada eksport luar dan dalam negeri diperlukannya kinerja yang baik pada komoditas Gurita. Peneliti mengangkat judul “Implementasi Strategi Kinerja

Sistem Pada Komoditas Gurita Dengan *Logistics Scorecard Model* (Studi Kasus : PT. Perikanan Indonesia Cabang Makassar)”

## 1.2 Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana mengetahui kinerja logistik komoditas gurita pada sektor perikanan?
2. Bagaimana implementasi *Logistics Scorecard* pada komoditas gurita di Sulawesi Selatan?
3. Bagaimana mengevaluasi kinerja logistik dengan *Logistics Scorecard* pada komoditas gurita?

## 1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui kinerja logistik komoditas gurita pada sektor perikanan.
2. Mengimplementasikan *Logistics Scorecard* pada komoditas gurita.
3. Mengevaluasi kinerja logistik *Logistics Scorecard* pada komoditas gurita.

## 1.4 Batasan Masalah

Adapun batasan masalah dalam penelitian ini digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Penelitian ini hanya dilakukan dalam lingkup pengiriman secara ekspor, yaitu dari tempat produksi gurita yang berasal dari pengepul gurita.
2. Penelitian ini dilakukan di PT. Perikanan Indonesia Cabang Makassar
3. Penelitian ini melihat dari *Service Supply Chain Management* pada komoditas gurita di Kota Makassar
4. Penelitian ini lebih menerapkan pada internal perusahaan gurita

## 1.5 Manfaat Penelitian

Manfaat dalam penelitian ini adalah mengetahui permasalahan dan kinerja pada sistem distribusi industri gurita di Kota Makassar sehingga dapat memperkuat atau mengembangkan rantai pasok gurita yang optimal di Sulawesi Selatan.

## 1.6 Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah dalam memahami alur penelitian, maka penelitian ini terdiri dari beberapa bab dengan sistematika penulisan sebagai berikut:

### **BAB I PENDAHULUAN**

Bab pertama menjelaskan latar belakang dilakukannya penelitian serta terdapat penjelasan mengenai rumusan masalah yang dibahas dalam penelitian, batasan masalah, manfaat serta pembaca sistematika penulisan laporan akhir.

### **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Bab ke-2 memuat penjelasan dan dasar teori yang digunakan dalam melakukan penelitian untuk membantu pemahaman dalam mengelola dan analisis data. Landasan teori diperoleh dari studi literatur melalui buku, jurnal, dan skripsi.

### **BAB III METODOLOGI PENELITIAN**

Bab ke-3 berisi tentang tempat dan waktu penelitian dilakukan, subjek dan objek penelitian, data penelitian (jenis-jenis data, metode pengambilan data dan pengukuran data).

### **BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

Dalam bab ini, berisi mengenai hasil penelitian yang didapatkan dari penelitian berdasarkan metode yang digunakan

### **BAB V KESIMPULAN DAN SARAN**

Dalam bab ini, berisi mengenai kesimpulan dari penelitian dan saran untuk perusahaan agar nantinya perusahaan dapat mempertimbangkan hasil penelitian guna kepentingan perusahaan kedepannya.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

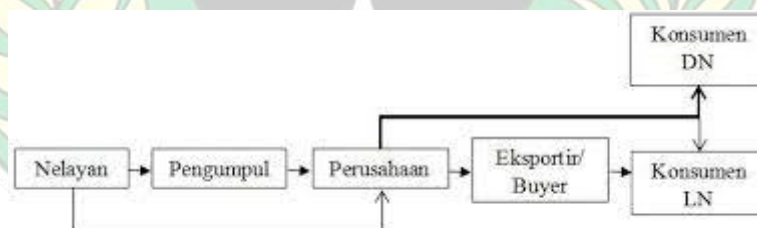
#### 2.1 *Supply Chain Management*

*Supply Chain* adalah jaringan perusahaan-perusahaan yang secara bersama-sama bekerja untuk menciptakan dan menghantarkan suatu produk ke tangan pemakai akhir (*Customer*). Perusahaan-perusahaan tersebut termasuk *supplier*, pabrik, distributor, toko atau ritel, serta perusahaan pendukung seperti jasa logistik. (Sucahyowati, 2011)

Ada 3 macam hal yang harus dikelola dalam supply chain yaitu:

1. Aliran barang dari hulu ke hilir contohnya bahan baku yang dikirim dari *supplier* ke pabrik, setelah produksi selesai dikirim ke distributor, pengecer, kemudian ke pemakai akhir.
2. Aliran uang dan sejenisnya yang mengalir dari hilir ke hulu .
3. Aliran informasi yang bisa terjadi dari hulu ke hilir atau sebaliknya.

Sebuah rantai pasokan adalah kelompok komponen (pemasok, titik distribusi, transportasi *provider*) yang diperlukan untuk membawa produk dari bahan baku untuk pengguna akhir. (Sucahyowati, 2011)



**Gambar 2.1 Diagram Supply Chain**  
(Sumber : Arinto, dkk, 2011)

Gambar diatas menunjukkan ilustrasi dari rantai pasok ikan ekspor secara sederhana. Gambar tersebut menggambarkan dari nelayan yang masuk ke perusahaan untuk diolah dan kemudian perusahaan tersebut melakukan penjualan baik penjualan kedalam negeri maupun keluar negeri.

Tujuan utama SCM yaitu penyerahan/pengiriman produk secara tepat waktu, mengurangi waktu dan biaya dalam pemenuhan kebutuhan, memusatkan kegiatan perencanaan dan distribusi, serta pengelolaan manajemen persediaan yang baik antara pemasok (vendor) dan konsumen (*buyer*). SCM menyediakan struktur yang memungkinkan proses dan implementasi rencana dapat dijalankan dan menyediakan berbagai sistem untuk melaksanakan proses dan implementasi dari perencanaan. SCM dapat menjadikan aktifitas perusahaan yang lebih terstruktur, terkoordinasi, terjadwal, dan terpadu sehingga keseluruhan proses akan menjadi lebih efektif dan efisien (Aulya, 2018)

## 2.2 Logistik

Logistik merupakan seni dan ilmu, barang, energi, informasi, dan sumberdaya lainnya, seperti produk, jasa, dan manusia, dari sumber produksi ke pasar dengan tujuan mengoptimalkan penggunaan modal. Manufaktur dan marketing akan sulit dilakukan tanpa dukungan logistik. Logistik juga mencakup integrasi informasi, transportasi, inventori, pergudangan, *reverse logistics* dan pemaketan. Secara etimologi, logistik berasal dari bahasa Yunani kuno yang terdiri dari dua suku kata, yaitu “*Logic*” yang berarti rasional, masuk akal dan dapat dipertanggungjawabkan. Suku kata yang kedua adalah “*Thios*” yang berarti berpikir. Arti kedua suku kata itu dirangkai, memiliki makna berpikir rasional dan dapat dipertanggungjawabkan. Seiring berkembangnya jaman, arti logistik mengalami pergeseran. Menurut Siagian (2003) “Logistik adalah keseluruhan bahan, barang, alat dan sarana yang diperlukan dan dipergunakan oleh suatu organisasi dalam rangka pencapaian tujuan dan berbagai sasarannya” (Kasengkang et al., 2016).

## 2.3 Manajemen Logistik

Manajemen logistik adalah bagian dari manajemen rantai pasokan yang merencanakan, mengimplementasikan dan mengendalikan aliran dan penyimpanan yang efisien dan efektif dari aliran dan penyimpanan barang, jasa, dan informasi terkait antara titik asal dan titik konsumsi untuk memenuhi

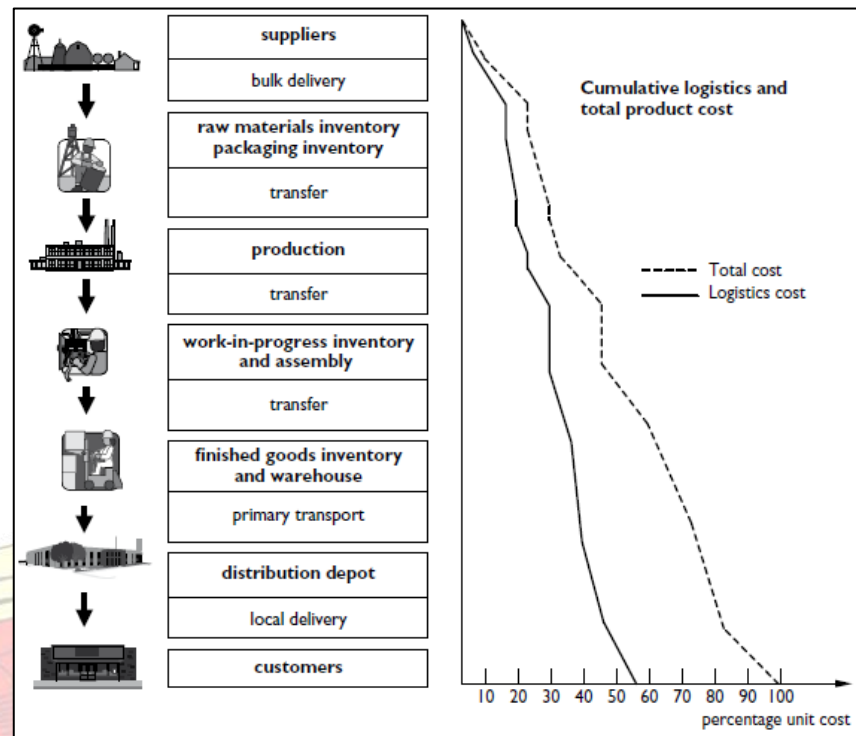


persyaratan pelanggan (García, dkk, 2013). Fungsi-fungsi manajemen logistik merupakan serangkaian suatu proses yang terdiri dari, fungsi perencanaan dan penentuan kebutuhan, fungsi penganggaran, fungsi pengadaan, fungsi penyimpanan dan penyaluran, fungsi pemeliharaan, fungsi penghapusan, fungsi pengendalian.

#### **2.4 Manajemen Rantai Pasok**

Manajemen rantai pasok adalah proses pengadaan bahan baku, bahan setengah jadi yang langsung didapat dari sumber pemasok sedangkan produk jadinya langsung didistribusikan ke konsumen. Sasarannya untuk membangun sebuah pelayanan kepada pelanggan. Tujuan utama dari rantai pasok adalah penyerahan atau pengiriman produk secara tepat waktu demi memuaskan konsumen. Usaha bagi manajemen rantai pasok yang efektif adalah menjadikan para pemasok sebagai rekan kerja dalam strategi perusahaan (Villela, 2013).

Karakteristik mendasar dari struktur distribusi fisik, diilustrasikan pada bagian pertama Gambar 2.2, dapat dianggap sebagai aliran material atau produk, diselingi pada berbagai titik selama periode ketika material atau produk stasioner. Aliran ini biasanya beberapa bentuk transportasi produk. Periode yang tak bergerak biasanya untuk penyimpanan atau untuk memungkinkan perubahan produk seperti: manufaktur, perakitan, pengemasan, curah, dll. Aliran fisik sederhana ini terdiri dari berbagai jenis transportasi (pengiriman utama, lokal, dan lain-lain) dan fungsi stasioner (produksi, persediaan barang jadi, dan lain-lain) (Villela, 2013)



**Gambar 2.2 Aliran Fisik Material**

(Sumber : Villela, 2013)

Berdasarkan dari Gambar 2.2 diatas, memperlihatkan bahwa setiap produk atau bahan yang akan dikelola memiliki biaya logistik. Dengan adanya perpindahan bahan dari bahan mentah yang akan dikelola menjadi suatu produk memiliki biaya logistik.

## 2.5 Key Performance Indicator

*Key Performance Indicator* merupakan serangkaian indikator kinerja yang terukur dan dapat memberikan informasi terkait pencapaian sesuai dengan tujuan dari suatu organisasi dalam rangka untuk mengetahui apakah tujuan tercapai atau tidak (Adina, A., dkk., 2021).

Manfaat utama dalam ditentukannya KPI adalah untuk meningkatkan kinerja dari semua pihak yang terlibat dalam suatu organisasi atau perusahaan. KPI dapat membantu mengontrol dan memantau jalannya kegiatan organisasi seberapa besar tingkat keberhasilan dan kegagalan yang diterima oleh perusahaan. Penetapan KPI dapat membantu proses penyelesaian masalah yang sesuai dengan visi dan misi dari perusahaan (Sriwidadi & Agustina, 2013).

Perumusan KPI sebaiknya memenuhi kriteria sesuai dengan prinsip sebagai berikut:

a. *Specific*

KPI harus menggambarkan sesuatu yang khas atau unik dan mudah diinterpretasikan.

b. *Measurable*

KPI harus dapat diukur dengan jelas, baik itu kuantitatif maupun kualitatif yang memiliki satuan pengukuran yang jelas cara pengukurannya

c. *Achievable*

KPI harus dapat dicapai oleh tim atau penanggung jawab dan bermanfaat

d. *Relevant*

KPI yang telah ditetapkan harus relevan dan sesuai dengan tujuan atau visi dan misi dari perusahaan

e. *Time-bounded*

KPI yang dipilih harus memiliki batas waktu pencapaian atau ketika laporan dibuat

f. *Continuously*

KPI yang dibangun harus terdapat strategi yang menyesuaikan dengan perkembangan dan perubahan strategi organisasi.

## 2.6 Pengukuran Kinerja Logistik

SCM merupakan manajemen jaringan organisasi-organisasi dari hulu hingga hilir yang meliputi hubungan antar dua perusahaan atau lebih dan arus material, informasi dan sumber daya. Sedangkan logistik merupakan proses perencanaan, pelaksanaan, serta mengendalikan prosedur untuk transportasi dan penyimpanan barang secara efisien dan efektif (Sorooshian, S. dan Yin, 2013).

Kinerja pelayanan logistik berpengaruh pada kepuasan pelanggan, yang memiliki hubungan dengan loyalitas pelanggan dan pangsa pasar. Kepuasan pelanggan tergantung pada kualitas pengelolaan arus barang dan jasa.

Peranan jaringan distribusi dan manajemennya merupakan hal yang sangat penting bagi industri otomotif untuk memenuhi permintaan pelanggan sehingga meningkatkan penjualan dan keuntungan, agar dapat menghadapi integrasi pasar bebas MEA (Haryotejo, 2015).

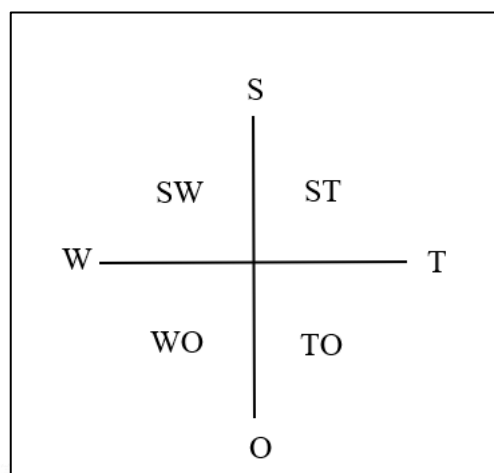
### **2.6.1. SWOT (*Strength, Weakness, Opportunities, Threats*)**

Penelitian ini menggunakan Analisis SWOT untuk memperlihatkan strategis kinerja perusahaan pada sisi logistik dari perusahaan penelitian ini. Analisis SWOT adalah identifikasi berbagai factor secara sistematis untuk merumuskan strategi perusahaan, analisis ini didasarkan pada logika yang dapat memaksimalkan kekuatan (*strength*) dan peluang (*opportunities*), namun secara bersamaan dapat meminimalkan kelemahan (*weakness*) dan ancaman (*threats*) (Rangkutini, 2014). Analisis ini didasari pada asumsi bahwa suatu strategi yang efektif akan memaksimalkan kekuatan dan peluang yang ada serta meminimalkan kelemahan dan ancamannya Analisis SWOT jika diterapkan secara akurat, asumsi sederhana ini memiliki dampak yang sangat besar dari rancangan suatu strategi yang berhasil dan analisis lingkungan bisnis yang memberikan informasi yang dibutuhkan untuk mengidentifikasi peluang dan ancaman yang berada di dalam perusahaan.

Analisis SWOT (*SWOT analysis*) yakni mencakup upaya-upaya untuk mengenali kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman yang menentukan kinerja perusahaan. Informasi eksternal mengenai peluang dan ancaman dapat diperoleh dari banyak sumber, termasuk pelanggan, dokumen pemerintah, pemasok, kalangan perbankan, rekan diperusahaan lain. Banyak perusahaan menggunakan jasa lembaga pemindaian untuk memperoleh keliping surat kabar, riset di internet, dan analisis tren-tren domestik dan global yang relevan (Nisak, 2013). Sedangkan menurut Jogiyanto (2005) SWOT digunakan untuk menilai kekuatan-kekuatan dan kelemahan-kelemahan dari sumber-sumber daya yang dimiliki perusahaan dan kesempatan-kesempatan eksternal dan tantangan – tantangan yang dihadapi. (1) *Strengths* (kekuatan),

adalah sumber daya, keterampilan, atau keunggulan-keunggulan lain yang berhubungan dengan para pesaing perusahaan dan kebutuhan pasar yang dapat dilayani oleh perusahaan yang diharapkan dapat dilayani. Kekuatan adalah kompetisi khusus yang memberikan keunggulan kompetitif bagi perusahaan di pasar. (2) *Weakness* (kelemahan), adalah keterbatasan atau kekurangan dalam sumber daya, keterampilan, dan kapabilitas yang secara efektif menghambat kinerja perusahaan. Keterbatasan tersebut dapat berupa fasilitas, sumber daya keuangan, kemampuan manajemen dan keterampilan pemasaran dapat merupakan sumber dari kelemahan perusahaan. (3) *Opportunities* (peluang), adalah situasi penting yang menguntungkan dalam lingkungan perusahaan. Kecendrungan-kecendrungan penting merupakan salah satu sumber peluang, seperti perubahan teknologi dan meningkatnya hubungan antara perusahaan dengan pembeli atau pemasok merupakan gambaran peluang bagi perusahaan. (4) *Threats* (ancaman), adalah situasi penting yang tidak menguntungkan dalam lingkungan perusahaan. Ancaman merupakan pengganggu utama bagi posisi sekarang atau yang diinginkan perusahaan. Adanya peraturan-peraturan pemerintah yang baru atau yang direvisi dapat merupakan ancaman bagi kesuksesan perusahaan (Mashuri & Nurjannah, 2020).

Matriks SWOT ini merupakan alat formulasi pengambilan keputusan untuk menentukan strategi yang ditempuh berdasarkan logika untuk memaksimalkan kekuatan dan peluang, namun secara bersamaan dapat meminimalkan kelemahan dan ancaman perusahaan (Setyorini, dkk., 2016).



**Gambar 2.3 Matriks SWOT**

Pada Gambar 2.3 memperlihatkan tahapan dalam menyusun matriks SWOT adalah sebagai berikut:

1. Menyusun daftar peluang dan ancaman eksternal perusahaan serta perusahaan serta kekuatan dan kelemahan internal perusahaan
2. Menyusun strategi SO (Strength-Opportunity) dengan cara mencocokkan kekuatan-kekuatan internal dan peluang-peluang eksternal.
3. Menyusun strategi WO (Weakness-Opportunity) dengan cara mencocokkan kelemahan-kelemahan internal dan peluang-peluang eksternal.
4. Menyusun strategi ST (Strength-Threat) dengan cara mencocokkan kekuatan-kekuatan internal dan ancaman-ancaman eksternal.
5. Menyusun strategi WT (Weakness-Threat) dengan cara mencocokkan kelemahan-kelemahan internal dan ancaman-ancaman eksternal.

#### **2.6.2. *Balanced Scorecard***

*Balanced Scorecard* menurut Kaplan dan Norton (2000:7) merupakan suatu metode penilaian yang mencakup empat perspektif untuk mengukur kinerja perusahaan, yaitu: perspektif keuangan, perspektif pelanggan, perspektif proses bisnis internal dan perspektif pembelajaran dan pertumbuhan. *Balanced scorecard* merupakan suatu

konsep yang bertujuan untuk mendukung perwujudan visi, misi, dan strategi perusahaan dengan menekankan pada empat kajian yaitu perspektif keuangan (*financial*), pelanggan (*customers*), bisnis internal (*internal business*), serta pembelajaran dan pertumbuhan (*learning and growth*) dengan target bersifat jangka panjang. Serta merupakan suatu sistem manajemen, pengukuran, dan pengendalian yang secara cepat, tepat, dan komprehensif dapat memberikan pemahaman kepada manajer tentang *performance* bisnis (Kaplan & Norton, 2000).

Konsep *Balanced Scorecard* yang dikemukakan oleh Kaplan dan Norton, (2000: 345) sangat berperan dalam proses penilaian kinerja karena bukan hanya sektor keuangan saja melainkan sektor non keuangan juga dinilai. Tujuan dibuatnya *Balanced Scorecard* oleh Kaplan dan Norton yaitu untuk menyeimbangkan kinerja dari aspek keuangan dan aspek non keuangan. Sehingga visi, misi, dan tujuan yang diinginkan oleh perusahaan dapat tercapai dengan baik (Kaplan & Norton, 2000).

Menurut Anthony dan Govindarajan (2005) *Balanced Scorecard* sebagai sistem pengukuran kinerja perusahaan mempunyai beberapa kelemahan, yaitu :

1. Korelasi yang buruk antara ukuran perspektif non-finansial dan hasilnya.

Tidak ada jaminan bahwa keuntungan masa depan akan mengikuti pencapaian target dalam perspektif non-finansial. Mungkin ini adalah masalah terbesar dalam *Balanced scorecard* karena terdapat asumsi bahwa keuntungan masa depan tidak mengikuti atau berkaitan dengan pencapaian tujuan non-finansial.

2. Terpaku pada hasil keuangan (*fixation on financial result*)

Manajer adalah yang paling bertanggung jawab terhadap kinerja keuangan. Hal ini menyebabkan manajer lebih peduli terhadap aspek finansial dibandingkan aspek lainnya.

3. Tidak ada mekanisme perbaikan (no mechanism for improvement)

Banyak perusahaan dalam memperbesar tujuan mereka tidak memiliki alat untuk meningkatkannya. Ini adalah salah satu kelemahan *Balanced scorecard*. Tanpa metode untuk peningkatan, peningkatan tidak disukai untuk terjadi meskipun sebaik apapun tujuan baru tersebut.

4. Ukuran-ukuran tidak diperbaharui (measures are not up to date)

Banyak perusahaan tidak memiliki mekanisme formal untuk meng-update ukuran untuk mencocokkan dengan perubahan strategi. Hasilnya perubahan masih menggunakan ukuran yang berbasis strategis lama.

5. Terlalu banyak pengukuran (*measurement overload*)

Tidak ada jawaban untuk pertanyaan seberapa kritis ukuran yang seseorang manajer dapat ukur pada saat bersamaan tanpa kehilangan fokus. Jika terlalu sedikit manajer akan mengabaikan ukuran yang sangat penting dalam mencapai sukses. Bila terlalu banyak, akan menimbulkan resiko manajer bisa kehilangan fokus dan mencoba untuk melakukan terlalu banyak hal dalam waktu bersamaan.

6. Kesulitan dalam menetapkan *trade-off* (*difficult in establishing trade off*)

Beberapa perusahaan mengkombinasikan ukuran non-finansial dengan finansial dalam satu laporan dan memberikan bobot pada masing-masing ukuran. Tapi *Balanced scorecard* tidak menampilkan bobot yang jelas pada masing-masing ukuran. Tidak adanya bobot tersebut, menjadi sangat sulit untuk menggabungkan aspek finansial dan non-finansial.

### **2.6.3. Oregon Productivity Matrix**

Menurut Ramasesh (2006), *Oregon Productivity Matrix* merupakan suatu sistem pengukuran produktivitas yang berbentuk matrix yang merupakan pengembangan dari model pengukuran kinerja *Objective*



*Matrix* (OMAX) pada tahun 1986 dan pertama kali diperkenalkan pada tahun 1990. (Ramasesh, 2006)

Beberapa keuntungan yang dimiliki Oregon Productivity Matrix adalah:

1. *Flexible*
2. *Standardized*
3. *Versatile*
4. *Priorities*

#### **2.6.4. Logistics Scorecard Model**

*SCM-Logistics Scorecard* (LSC) telah dikembangkan sejak tahun 2001 oleh *Tokyo Institute of Technology* (Tokyo Tech) bekerjasama dengan *Japan Institute of Logistics System* (JILS). LSC telah menjadi alat yang efisien untuk menganalisis hubungan antara kinerja rantai pasokan perusahaan dan kinerja manajerialnya, menyelidiki korelasi lingkungan perusahaan dan pelaksanaan rantai pasok, mengidentifikasi faktor-faktor berpengaruh yang menentukan kinerja pelaksanaan manajemen rantai pasok dan dampaknya pada indeks keuangan *bottom-line*, alat evaluasi kinerja operasional rantai pasokan perusahaan untuk mengetahui faktor-faktor potensial yang dapat meningkatkan efisiensi kinerja operasional rantai pasokan (Harimurti, 2018).

Phuangchampee dan Baramichai (2010) menggunakan pendekatan model *Logistics Scorecard* untuk pengukuran kinerja manajemen rantai pasok-logistik industri di Thailand dalam rangka meningkatkan pola manajemennya agar lebih kompetitif. Pengukuran kinerja logistik ini tidak hanya mengukur sistem/proses bisnis rantai pasok tetapi juga kontrol kualitas dari proses itu sendiri. Pengukuran bersifat kualitatif untuk mengetahui pada posisi mana industri mengatur kegiatan bisnis mereka dan bagaimana rencana untuk mencapainya (Harimurti, 2018). Pada *logistics scorecard* hanya berfokus pada pengukuran kinerja dibagian logistik pada suatu perusahaan yang diharapkan dapat memberikan kontribusi besar pada perusahaan. Pada Gambar 2.2 diatas

memperlihatkan alur produksi, dan dapat dikatakan biaya yang memiliki pengaruh besar dari Harga Pokok Produksi (HPP) suatu produk adalah biaya logistik. Dengan adanya penelitian ini menggunakan *logistics scorecard* diharapkan adanya perbaikan kinerja logistik pada perusahaan PT. Perikanan Indonesia. Indikator yang menjadi ukuran pada kinerja logistik komoditas gurita adalah :

1. Orientasi Strategi Bisnis
2. Perencanaan Kapasitas dan Pelaksanaan
3. Efisiensi dan Produktivitas Logistik
4. Implementasi Teknologi Informasi
5. Kolaborasi Rantai Pasok.

Adapun penentuan bobot dan KPI dalam penelitian ini di kutip dari penulis Cundo Harimurti (2018) pada penelitian peningkatan kinerja sistem logistik yang efektif dan efisien pada komponen otomotif.

Berikut penentuan bobot beserta KPI

**Tabel 2.1 Tabel Perspektif, Bobot Perspektif dan Kriteria**

Perspektif	Bobot Perspektif	Kriteria
Orientasi Strategi Bisnis	0.43	Strategi Bisnis Logistik
		Perjanjian Kontrak dengan Pemasok Gurita
		Perjanjian Kontrak Pelanggan Gurita (dalam negeri maupun luar negeri)
		Adanya Sistem Pengukuran Kepuasan Pelanggan
		Membuat Training pada Pekerja (K3 maupun Logistik)
Perencanaan Kapasitas dan Pelaksanaan	0.27	Strategi Untuk Mengoptimalkan Sumber Daya Logistik
		Pemahaman <i>Trend</i> Pasar dan Ketepatan Peramalan Permintaan
		Pengembangan Departemen Logistik
		Sistem Monitoring dan Tracking Persediaan
		Standarisasi Seluruh Proses Bisnis
Efisiensi dan Produktivitas Logistik	0.09	Perbaikan Kegiatan Logistik
		Perputaran Persediaan
		Lead Time Pelanggan dan Efisiensi Beban

**Lanjutan Tabel 2.1 Tabel Perspektif, Bobot Perspektif dan Kriteria**

		Sistem Manajemen Persediaan
		Total Biaya Logistik
Implementasi Teknologi dan Informasi	0.05	Penggunaan Efektif Komputer dalam Operasi dan Pengambilan Keputusan
		Standar Pengidentifikasian (Kode) untuk produk maupun proses
		Membuat Tim IT untuk Mengembangkan Sistem Informasi Logistik Gurita
Kolaborasi Rantai Pasok	0.16	Kolaborasi Antar Perusahaan Logistik Gurita
		Kolaborasi Antar Perusahaan Ekspedisi
		Kolaborasi dengan Pengembang Logistik pada Institut Riset, Universitas, dan yang lainnya

Penelitian ini merujuk pada hasil perspektif penelitian Cundo Harimurti (2018) sebagai berikut

- a. Orientasi Strategi Bisnis merupakan arah strategi perusahaan dimana untuk mencapai tujuan bisnisnya dalam penciptaan perilaku untuk meningkatkan kinerja perusahaan
- b. Perencanaan Kapasitas dan Pelaksanaan merupakan langkah untuk memaksimalkan kapasitas pengirimannya baik dalam hal jumlah pengiriman dan kualitas dari gurita tersebut hingga implementasinya.
- c. Efisiensi dan Produktivitas Logistik merupakan kemampuan pengiriman gurita sesuai tujuan yang baik dan tepat.
- d. Implementasi Teknologi Informasi dimana teknologi industri 4.0 sangat berkembang pesat maka dari itu teknologi tersebut dapat di implementasikan di dalam kegiatan logistik ekspor gurita tersebut.
- e. Kolaborasi Rantai Pasok hubungan rantai pasok dimana dapat melakukan hubungan kerja, berbagi informasi sehingga mendapatkan nilai ekspor gurita yang diinginkan.

Adapun penentuan bobot pada setiap KPI sebagai berikut (Harimurti, 2018)

**Tabel 2.2 Bobot Kriteria**

<b>Kriteria</b>	<b>Bobot Kriteria</b>
Membuat Training pada Pekerja (K3 maupun Logistik)	0,19
Strategi Untuk Mengoptimalkan Sumber Daya Logistik	0,53
Pemahaman <i>Trend</i> Pasar dan Ketepatan Peramalan Permintaan	0,02
Pengembangan Departemen Logistik	0,05
Sistem Monitoring dan Tracking Persediaan	0,27
Standarisasi Seluruh Proses Bisnis	0,13
Perbaikan Kegiatan Logistik	0,43
Perputaran Persediaan	0,22
Lead Time Pelanggan dan Efisiensi Beban	0,09
Sistem Manajemen Persediaan	0,2
Total Biaya Logistik	0,06
Penggunaan Efektif Komputer dalam Operasi dan Pengambilan Keputusan	0,4
Standar Pengidentifikasian (Kode) untuk produk maupun proses	0,4
Membuat Tim IT untuk Mengembangkan Sistem Informasi Logistik Gurita	0,2
Kolaborasi Antar Perusahaan Logistik Gurita	0,1
Kolaborasi Antar Perusahaan Ekspedisi	0,4
Kolaborasi dengan Pengembang Logistik pada Institut Riset, Universitas, dan yang lainnya	0,5

Indeks kunci daya saing diklasifikasikan bersama perspektif/aspek pengukuran kinerja logistik, diantaranya adalah orientasi strategi bisnis, perencanaan dan pelaksanaan kapasitas, efektifitas dan produktivitas,

implementasi teknologi informasi, dan kolaborasi rantai pasok. Pengukuran dari kelima perspektif tersebut dengan 21 KPI dirancang untuk menggambarkan fakta, angka, serta respon kualitatif dalam organisasi. Respon kualitatif diukur dengan nilai atau level 1-5. Dimana level 1 dinilai dengan sangat buruk dan level 5 dinilai sangat baik dalam organisasi.

Bobot kriteria pada setiap KPI memiliki nilai bobot yang berbeda – beda. Penentuan bobot pada setiap KPI merujuk pada penelitian Cundo Harimurti (2018) dimana bobot kriteria pada setiap perspektif berjumlah 1 dan bobot pada kriteria tersebut dilihat juga berdasarkan tingkat pengaruh dengan peningkatan kinerja logistik pada komoditas gurita. Setelah penentuan tersebut maka didapatkan bobot akhir pada setiap KPI dengan menggunakan rumus:

Sehingga bobot akhir pada 21 KPI dapat dilihat pada tabel berikut.

$$\text{Bobot Akhir KPI} = \text{Bobot KPI} \times \text{Bobot Perspektif} \dots\dots(1)$$

**Tabel 2.3 Bobot Akhir Kriteria**

Perspektif	Bobot Perspektif	Kriteria	Bobot Kriteria	Bobot Akhir
Orientasi Strategi Bisnis	0,43	Strategi Bisnis Logistik	0,46	0,1978
		Perjanjian Kontrak dengan Pemasok Gurita	0,07	0,0301
		Perjanjian Kontrak Pelanggan Gurita (dalam negeri maupun luar negeri)	0,08	0,0344
		Adanya Sistem Pengukuran Kepuasan Pelanggan	0,2	0,086
		Membuat Training pada Pekerja (K3 maupun Logistik)	0,19	0,0817
Perencanaan Kapasitas dan Pelaksanaan	0,27	Strategi Untuk Mengoptimalkan Sumber Daya Logistik	0,53	0,1431
		Pemahaman <i>Trend</i> Pasar dan Ketepatan Peramalan Permintaan	0,02	0,0054

**Lanjutan Tabel 2.3 Bobot Akhir Kriteria**

		Pengembangan Departemen Logistik	0,05	0,0135
		Sistem Monitoring dan Tracking Persediaan	0,27	0,0729
		Standarisasi Seluruh Proses Bisnis	0,13	0,0351
Efisiensi dan Produktivitas Logistik	0,09	Perbaikan Kegiatan Logistik	0,43	0,0387
		Perputaran Persediaan	0,22	0,0198
		Lead Time Pelanggan dan Efisiensi Beban	0,09	0,0081
		Sistem Manajemen Persediaan	0,2	0,018
		Total Biaya Logistik	0,06	0,0054
Implementasi Teknologi dan Informasi	0,05	Penggunaan Efektif Komputer dalam Operasi dan Pengambilan Keputusan	0,4	0,02
		Standar Pengidentifikasian (Kode) untuk produk maupun proses	0,4	0,02
		Membuat Tim IT untuk Mengembangkan Sistem Informasi Logistik Gurita	0,2	0,01
Kolaborasi Rantai Pasok	0,16	Kolaborasi Antar Perusahaan Logistik Gurita	0,1	0,016
		Kolaborasi Antar Perusahaan Ekspedisi	0,4	0,064
		Kolaborasi dengan Pengembang Logistik pada Institut Riset, Universitas, dan yang lainnya	0,5	0,08

Berdasarkan dari tabel 4.5 hasil bobot akhir pada setiap KPI, maka dapat dilihat KPI mana yang memiliki bobot akhir yang dapat diartikan memiliki pengaruh besar terhadap peningkatan dari kinerja logistik pada komoditas gurita tersebut.

**Tabel 2.4 Prioritas KPI**

Kriteria	Bobot Akhir
Strategi Bisnis Logistik	0,1978

**Lanjutan Tabel 2.4 Prioritas KPI**

Strategi Untuk Mengoptimalkan Sumber Daya Logistik	0,1431
Adanya Sistem Pengukuran Kepuasan Pelanggan	0,086
Membuat Training pada Pekerja (K3 maupun Logistik)	0,0817
Kolaborasi dengan Pengembang Logistik pada Institut Riset, Universitas, dan yang lainnya	0,08
Sistem Monitoring dan Tracking Persediaan	0,0729
Kolaborasi Antar Perusahaan Ekspedisi	0,064
Perbaiki Kegiatan Logistik	0,0387
Standarisasi Seluruh Proses Bisnis	0,0351
Perjanjian Kontrak Pelanggan Gurita (dalam negeri maupun luar negeri)	0,0344
Perjanjian Kontrak dengan Pemasok Gurita	0,0301
Penggunaan Efektif Komputer dalam Operasi dan Pengambilan Keputusan	0,02
Standar Pengidentifikasian (Kode) untuk produk maupun proses	0,02
Perputaran Persediaan	0,0198
Sistem Manajemen Persediaan	0,018
Kolaborasi Antar Perusahaan Logistik Gurita	0,016
Pengembangan Departemen Logistik	0,0135

Lanjutan Tabel 2.4 Prioritas KPI

Membuat Tim IT untuk Mengembangkan Sistem Informasi Logistik Gurita	0,01
Lead Time Pelanggan dan Efisiensi Beban	0,0081
Pemahaman <i>Trend</i> Pasar dan Ketepatan Peramalan Permintaan	0,0054
Total Biaya Logistik	0,0054

Berdasarkan urutan prioritas KPI yang telah di susun berdasarkan urgensi dari pentingnya atau besar pengaruh pada kinerja logistik komoditas gurita. Berdasarkan hasil bobot akhir KPI yang memiliki nilai akhir yang tinggi yaitu pada kriteria strategi orientasi bisnis yaitu 0,1978.

## 2.7 Peneliti Terdahulu

Tabel 2.5 Peneliti Terdahulu

No	Peneliti	Judul	Metode	Hasil	Perbedaan Penelitian Terdahulu
1	Risna yusuf et al. (2021)	Kinerja Rantai Pasok dan Manajemen Logistik Komoditas Udang di Kabupaten Indramayu, Jawa Barat	Analisis Deskriptif	Indikator efektivitas menunjukkan bahwa kinerja rantai pasok udang di Provinsi Jawa Barat mengalami peningkatan dari sisi produksi sekitar 18,45%.	Penelitian lebih berfokus pada kinerja logistik Objek penelitian berbeda
2	Selda Sendara et.al (2019)	<i>Simulation Measurement Of Logistic Management Performance Using Balance Scorecard Approach With Ahp Assistance Tool (Study On Sanyere Craft Subang Ukm)</i>	<i>Balanced Scorecard</i> dan AHP	Hasil analisis data kuesioner tingkat kinerja pengelolaan logistik berdasarkan 4 perspektif.	Metode yang digunakan berbeda Objek penelitian berbeda



Lanjutan Tabel 2.5 Peneliti Terdahulu

3	Mindy Janitra Yose (2017)	Model Pengukuran Kinerja Logistik Industri Komponen Otomotif Untuk Penguatan Daya Saing Dalam Rangka Menghadapi MEA	<i>Logistics Scorecard</i>	Terdapat 23 KPI logistik yang dikelompokkan masing-masing menurut perspektif <i>Logistics Scorecard</i>	Penelitian hanya sampai pada analisis pengukuran kinerja logistik  Objek penelitian berbeda
4	Silvi Istiqomah, dkk (2021)	<i>Application Scorecard Logistics Method for Comparative Analysis of Performance Measurement</i>	<i>Logistics Scorecard</i>	Terdapat 23 KPI logistik dimana ada 5 perspektif dari <i>Logistics Scorecard</i>	Penelitian ini objeknya merupakan jasa

Berdasarkan dari tabel 2.5 dimana tabel peneliti terdahulu yang meneliti mengenai logistik. Pada peneliti Risna Yusuf et.al (2021) dimana membahas logistik komoditas udang dengan menggunakan analisis deskriptif. Peneliti tersebut mendapatkan hasil bahwa peningkatan rantai pasok komoditas udang sekitar 18,45%. Perbedaan penelitian kali ini dilihat dari jenis komoditas dimana pada penelitian kali ini fokus pada komoditas gurita.

Pada peneliti Selda Sendara et.al (2019) yang membahas mengenai logistik pada salah satu UKM *sanyere craft* yang menggunakan *balanced scorecard* dan AHP yang memiliki nilai jualan logistik yang kecil. Perbedaan dari penelitian kali ini yang penjualan berjumlah besar dan sudah mengekspor ke beberapa negara lainnya.

Pada peneliti Mindy Janitra Yose (2017) yang membahas mengenai logistik komponen otomotif yang menggunakan *Logistics Scorecard*. Perbedaan dengan penelitian ini yaitu skala logistiknya yang ekspor ke beberapa negara dengan kualitas yang diinginkan konsumen berbeda-beda.

Pada peneliti Silvi Istiqomah, dkk (2021) yang membahas mengenai jasa logistik menggunakan *Logistics Scorecard*. Perbedaan dengan penelitian ini yaitu dari objek yang diteliti merupakan objek yang mudah rusak. Dan tingkat kerusakannya sangat tinggi.

Dari keempat penelitian terdahulu pada tabel 2.5, penelitian kali ini meneliti yang membahas kinerja logistik pada salah satu BUMN yaitu PT. Perikanan Indonesia Cabang Makassar yang memiliki nilai logistik yang tinggi hingga ekspor di beberapa negara. Dari ketiga teori diatas, peneliti mengambil metode *Logistics Scorecard* yang dinilai dapat berfokus pada kinerja logistik pada komoditas gurita.

