

## **BAB II**

### **KAJIAN PUSTAKA DAN RANGKAIAN PEMIKIRAN**

#### **2.1 Kajian Pustaka**

Kajian pustaka memuat sekumpulan penjelasan dari berbagai ilmu pengetahuan atau teori terkait permasalahan yang akan diangkat, sebagai bahan memberikan solusi terhadap permasalahan yang mendukung, memperkuat, dan memberikan pertimbangan pada pembahasan penelitian ini.

##### **2.1.1 Logistik**

Logistik adalah bagian dari proses manajemen rantai pasokan yang merencanakan, mewujudkan dan mengendalikan efisiensi dan efektifitas aliran dan penyimpanan barang dan jasa dan informasi terkait antara titik konsumsi untuk memenuhi kebutuhan pelanggan (Hayati, 2014).

Logistik merupakan suatu bagian dari supply chain management yang berfokus pada perpindahan barang dari tempat asal ke tempat tujuan, untuk mencapai kepuasan pelanggan (Purwandari, 2016).

Berdasarkan uraian pendapat di atas, dapat disimpulkan bahwa logistik adalah bagian dari supply chain management yang berfokus kepada perpindahan barang maupun penyimpanan barang dan informasi untuk memenuhi kebutuhan pelanggan.

##### **2.1.2 Manajemen Logistik**

Manajemen logistik ini aktivitasnya mengenai kegiatan-kegiatan logistik. Menurut Amin Widjaja Tunggal (2009 : 2) Manajemen logistik adalah komponen dari rantai pasokan yang bertanggung jawab untuk merencanakan, menerapkan, dan mengendalikan aliran dan penyimpanan barang, jasa, dan informasi terkait yang efisien dan efektif dari titik asal ke titik konsumsi (*point of consumption*) untuk memenuhi kebutuhan pelanggan.

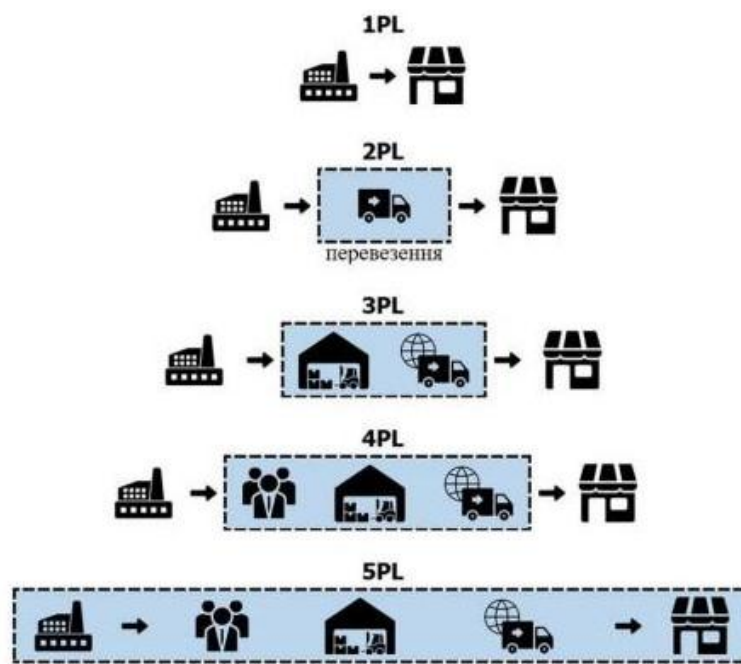
Sedangkan menurut Kamus Terpopuler Transportasi dan Logistik (2012 : 85) Manajemen logistik adalah proses pengelolaan strategis pengadaan, transfer, dan penyimpanan bahan, suku cadang, persediaan barang jadi, dan aliran informasi terkait dalam organisasi dan saluran pemasarannya sedemikian rupa

sehingga keuntungan dimaksimalkan di masa sekarang dan masa depan melalui pemenuhan pesanan hemat biaya.

Berdasarkan beberapa pernyataan diatas dapat disimpulkan bahwa manajemen logistik adalah proses pengelolaan dan penyimpanan material memakai efektif dan efisien agar berjalan memakai maksimal.

### 2.1.3 Model Layanan Logistik

Dalam industri logistik, model bisnis penyedia layanan logistik dikategorikan menurut mereka jangkauan layanan dan struktur. Menurut Svinchinsky (2023) skema klasifikasi yang populer adalah skema *First Party Logistics* (1PL), *Second Party Logistics* (2PL), *Third Party Logistics* (3PL), *Fourth Party Logistics* (4PL), *Fifth-Party Logistics* (5PL). Berikut adalah skema model layanan logistik menurut Svinchinsky (2023) :



**Gambar 2. 1 Model Layanan Logistik**

Sumber : (Svinchinsky, 2023)

Berikut penjelasan penyedia layanan 1PL hingga 5PL :

#### 1. *First Party Logistics* (1PL)

1PL dijelaskan sebagai suatu peraturan, dipahami sebagai logistik otonom saat semua operasi yang diperlukan (transportasi, pergudangan) dilakukan oleh pemilik barang secara mandiri melalui prasarana sendiri dan

anggota (Soppa, 2020). Contohnya adalah *supplier* daging merah Australia, Samex mengekspor ke *wholesaler*, distributor dan supermarket ke seluruh dunia dengan operasi logistiknya sendiri (Puspitorini & Sabdoadi, 2019).

## 2. *Second Party Logistics (2PL)*

2PL bermaksud bahwa perusahaan itu sendiri menjalankan beberapa peran logistik seperti perencanaan, penyimpanan, membangun rantai suplai. 2PL umumnya merupakan pembawa berbasis aset yang melambangkan hak milik pada sarana transportasi seperti jalur ekspedisi barang dan maskapai penerbangan (Aguzzoul & Pires, 2016). 2PL juga didefinisikan sebagai pengirim menyewa transporter maupun operator gudang buat aktivitas operasional yang didefinisikan dengan jelas (Makmor, Saludin, & Saad, 2019). 2PL terbatas mengontrak maupun menyewa prasarana transportasi (seperti truk, kontainer, kapal) ke perusahaan nasabah untuk mobilitas barang (Kaushal, 2020). Contohnya adalah *World Cargo Transport Incorporation* dengan kantor pusat di Woodbridge New Jersey dengan aktivitas logistiknya di seluruh dunia (Puspitorini dan Sabdoadi, 2019).

## 3. *Third Party Logistics (3PL)*

3PL adalah pihak diluar organisasi yang melaksanakan tugas logistik dari organisasi. Biasanya *competitive advantage* dari organisasi adalah inovasi dan produksi yang fleksibel atau lainnya yang bukan bidang logistik, sehingga organisasi memilih strategi *outsource* untuk keperluan logistiknya, seperti sistem distribusi, gudang, dan pemilihan moda transportasi (Martono, 2015).

3PL bisa meliputi layanan seperti transportasi, pergudangan, manajemen inventori (penanganan bahan dan penegasan kembali), kegiatan yang menambah nilai (perakitan dan pemasangan produk), terkait informasi kegiatan (pelacakan, penelusuran, dan perencanaan distribusi) serta desain dan rekayasa kembali pasokan rantai (Ekeskär & Rudberg, 2016). Contohnya adalah Perusahaan UPS yang menawarkan 8 (delapan) aktivitas logistik dan beroperasi lebih luas (Puspitorini dan Sabdoadi, 2019).

#### 4. *Fourth Party Logistics (4PL)*

*Fourth Party Logistics (4PL)* merupakan integrator rantai suplai yang menyusun dan mengelola sumber daya, keterampilan dan teknologi untuk organisasinya sendiri dengan penyedia layanan tambahan untuk memberikan resolusi rantai suplai yang menyeluruh (Liu dkk, 2014). 4PL juga merupakan alternatif logis untuk *outsourcing* proses, memberikan stabilitas dan integrasi yang makin tinggi melalui jaringan mereka. 4PL umumnya berfungsi sebagai pemimpin perusahaan dari 3PL yang berbeda yang bekerja untuk pelanggan dan rantai suplai. Oleh karena itu, 4PL terkadang digambarkan sebagai integrator non-aset yang mengatur sumber dayanya sendiri dari perusahaan lain pada rantai suplai termasuk 3PL (Aguezoul & Pires, 2016). Tujuan dari 4PL yakni untuk meminimalkan ketidakefisienan individu dan menaikkan efisiensi seluruh jaringan aktor dengan fungsi utama menyusun prosedur rantai suplai dan transportasi (Mehmann & Teuteberg, 2016). Contoh Deloitte, perusahaan yang menawarkan solusi aktivitas logistik dan konsultasi strategi bisnis perusahaan (Puspitorini & Sabdoadi, 2019).

#### 5. *Fifth Party Logistics (5PL)*

*Fifth Party Logistics (5PL)* di kalangan ilmuwan dan praktisi Barat masih diidentikkan dengan konsep logistik dan konsultan TI (Konsultan logistik tingkat tinggi dan konsultan TI (Svichinsky, 2023). Operator tingkat ini mengembangkan solusi kompleks yang mencakup seluruh rantai pasokan dari awal hingga akhir, dan juga terlibat dalam permintaan dari penyedia 3PL untuk menemukan opsi terbaik untuk menyelesaikan masalah logistik dengan penggunaan sumber daya yang paling efisien dan minimum. Seringkali, aktivitas operator level ini dikaitkan dengan perdagangan elektronik (*e-commerce, e-business*). Contoh menjalankan fungsi operator tersebut termasuk kegiatan perusahaan asing seperti Amazon, AliExpress, e-Bay dan Rozetka domestik.

#### **2.1.4 Third Party Logistics (3PL)**

*Third Party Logistics* (3PL) dapat didefinisikan secara sempit bahwa perusahaan 3PLs adalah penyedia layanan yang mampu menawarkan berbagai fungsi logistik untuk pelanggan mulai dari transportasi, pergudangan, pelabelan, cross-docking, meneruskan ke aktivitas lanjutan di mana 2PL tidak kompeten untuk menyediakan manajemen inventaris, sistem informasi logistik, atau *reverse logistics*. Secara teknis, 3PL merupakan inovasi dari 2PL dan mampu memberikan layanan bernilai tambah seperti pelabelan dan pengemasan ulang (Christopher, 2011). Selain itu, kontrak yang sah untuk menyewa perusahaan 3PL setidaknya berlangsung selama satu tahun. Lebih spesifiknya, produsen dan penyedia 3PL telah bekerja sama dalam durasi jangka panjang serta cenderung saling berbagi sejalan dengan keuntungan dan risiko (Farahani, Rezapours & Kardar, 2011).

##### **2.1.4.1 Jenis-jenis Penyedia 3PL**

Bagian ini akan membahas secara rinci tentang jenis-jenis dasar penyedia 3PL dengan tujuannya memahami lebih lanjut fungsi inti dan operasi dasar dari kasus ini perusahaan yang ingin mengubah dirinya dari 3PL menjadi penyedia 4PL.

Menurut Doan (2020) penyedia 3PL dikategorikan menjadi lima model berdasarkan struktur inti dan bisnis awalnya, meliputi :

1. Model pertama adalah asal penyedia 3PL berbasis transportasi pengangkut murni sangat bergantung pada kepemilikan sejumlah besar armada kendaraan beroperasi terutama di jalan raya, kereta api, laut, dan udara. Misalnya, FedEx dan DHL adalah organisasi 3PL tipikal.
2. Model kedua adalah penyedia 3PL berbasis pergudangan mengacu pada organisasi logistik secara eksplisit terlibat dalam kegiatan pergudangan, mulai dari penyewaan infrastruktur pergudangan jangka panjang, pusat distribusi hingga nilai tambah layanan seperti pelabelan dan pengemasan ulang.
3. Model ketiga adalah 3PL berbasis *forwarder* yang mencakup perusahaan awalnya berspesialisasi dalam penawaran layanan seperti bea cukai, ekspor-impor perantara dan dokumen. Jenis penyedia 3PL ini biasanya tidak secara intensif melakukan investasi yang giat dalam aset-aset

berwujud. Alih-alih, mereka berperan sebagai broker atau perantara yang mengandalkan jaringan yang luas antar sesama produsen, pejabat pemerintah, pelanggan, dan bahkan rekan-rekan seperti penyedia 3PL berbasis transportasi. Tujuannya untuk memperlancar dan memudahkan prosedur atau proses penyusunan dokumen yang relevan dengan impor dan ekspor.

4. Model keempat adalah penyedia 3PL berbasis keuangan yang terdiri dari korporasi yang keahlian dan pengetahuannya dapat mendukung perusahaan pelanggan secara fungsional tentang pembayaran komoditas, pinjaman, penawaran, audit, dan akuntansi.
5. Model terakhir adalah 3PL berbasis informasi yang ditekankan oleh organisasi menawarkan perangkat lunak logistik atau teknologi canggih seperti ERP, blockchain, atau dasar awan. Biasanya, organisasi berkembang dan perangkat teknologi aset tidak berwujud internal sebelum menyewakan atau menjual produk akhir kepada produsen atau operator berdasarkan biaya paten.

#### **2.1.5 Fourth Party Logistics (4PL)**

4PL (*fourth-party logistics*) yaitu mengkombinasikan 3PL dengan manajemen dan operasi logistic yang dibutuhkan oleh rantai pasokan (Sahay, 2003). Perusahaan penyedia 4PL ini adalah yang memberikan layanan *multiple logistic*, terutama jasa yang terintegrasi (“bundle”) berkerjasama dengan anggota provider lain. Perusahaan ini memfasilitasi kegiatan pergerakan arus barang dari supplier ke *manufactures*, dari manufaktur ke distributor dan retailer dan dari pelanggan jika ada barang yang dikembalikan. Dalam melakukan hal tersebut didalamnya termasuk juga memberikan jasa transportasi, *warehousing*, *cross-docking*, manajemen inventori, jasa pengepakan barang (*packaging*), jasa pengangkutan. Pada awal tahun 1990 perusahaan formal yang secara khusus menangani jasa pengantaran atau pengiriman bingkisan (*parcel order delivery*) secara cepat seperti contoh DHL, UPS, TNT dan FedEx adalah juga merupakan bagian dari logistik dalam jasa pengiriman barang.

Menurut Laksono (2012) 4PL menangani secara lengkap masalah *supply chain* secara bersama-sama dan dikendalikan secara terpusat untuk perusahaan

atau industri khusus, dengan memanfaatkan kelebihan dari 3PL, merupakan pemberi jasa teknologi, merupaka *supply chain* khusus atau sebagai konsultan yang memberikan solusi tunggal masalah *supply chain* yang tidak dapat dicapai sendiri oleh 3PL. 4PL adalah gambaran terbaik sebagai satu kesatuan antara manufaktur dan 3PL.

### 2.1.6 Perbedaan Antara 3PL dan 4PL

Menurut (Gruchmann, Pratt, Eiten, & Melkonyan, 2020) perbandingan tersignifikan yang dapat terlihat jelas dari perbandingan 3PL dan 4PL *business model* merupakan aspek rantai suplai yang di atasi. Penyedia yang memfokuskan pada 3PL tidak memiliki gambaran lengkap jaringan pada rantai suplai sedangkan penyedia 4PL memfokuskan diluar proses *sea freight* sehingga mempermudah proses dan adanya keuntungan lebih.

Pada awalnya 4PL ingin menjadi bawaanbagian dari klien dengan terobosan dalam kemajuan teknologi dan TI kompetensi sementara 3PL hanya berkonsentrasi pada pelaksanaan pekerjaannya berdasarkan domain taktis. Selain itu, dilambangkan bahwa 4PL berdiferensiasi karena itu menggantikan pelanggan untuk memantau penyediaan layanan dari banyak penyedia 3PL di kaitannya dengan pengetahuan yang tersedia dan optimalisasi teknologi. Pada akhirnya, elemen paling eksplisit untuk menyadari mana yang secara struktural 4PL mungkin adalah keberadaan aset berwujud. Memang, 4PL secara fisik berbasis non-aset, sebaliknya, itu sangat bergantung pada pemanfaatan keahlian intelektual dan teknologi keuntungan dibandingkan dengan 3PL yang memiliki armada atau penyimpanan kendaraan besar infrastruktur (Hickson, Wirth & Morales, 2018).

Perbedaan utama antara 3PL dan 4PL dijelaskan oleh Hickson, Wirth, dan Morales (2018) pada tabel berikut :

**Tabel 2.1 Perbedaan Antara 3PL dan 4PL**

<b>Perantara</b>	<b>3PL</b>	<b>4PL</b>
Jenis layanan	Solusi taktis	Solusi strategis
Ide mendasar	Hanya melakukan banyak fungsi logistik berdasarkan remunerasi yang	Tidak hanya melakukan kegiatan logistik secara tradisional tetapi juga

**Tabel 2. 1 Perbedaan Antara 3PL dan 4PL (Lanjutan)**

Perantara	3PL	4PL
	disepakati dan persyaratan pelanggan	memperhatikan kontribusi yang dapat dikelola dan inovatif untuk rantai pasokan pelanggan
Sumber daya bawaan perusahaan	Mengandalkan aset berwujud secara intensif seperti armada kendaraan, pusat pergudangan, dan pusat <i>cross-docking</i> .	Aset berwujud yang terbatas, sebaliknya, meningkatkan penawaran layanan melalui pengetahuan dan teknologi yang intens.
Manfaat yang layak	Mendukung pelanggan yang bermasalah dengan sumber daya logistik yang kurang.	Mendukung pelanggan yang rantai pasokannya canggih secara ekonomi dan struktural.
Kelemahan potensial	Mengabaikan manajemen yang efektif dan efisien dalam rantai pasokan klien dan terlalu memperhatikan pergerakan komoditas.	Tidak dapat tetap berhubungan dengan mitra atau kontrol terganggu dalam rantai pasokan.

**Sumber : (Hackson, Wirth & Morales, 2018)**

### 2.1.7 Kelebihan dan Kekurangan 3PL dan 4PL

Perbandingan kelebihan dan kekurangan *Third Party Logistics* (3PL) dan *Fourth Party Logistics* diilustrasikan pada tabel berikut :

**Tabel 2. 2 Kelebihan dan Kekurangan 3PL dan 4PL**

	3PL	4PL
<b>Kelebihan</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dapat menghemat investasi (waktu dan uang) jika menentukan secara tepat 3PL.</li> <li>2. Dapat melakukan aktivitas distribusi lokal maupun internasional dengan baik dan lebih cepat melalui gudang</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mengalihkan seluruh proses bisnis logistik.</li> <li>2. Memberikan konsultasi strategi</li> </ol>



**Tabel 2.2 Kelebihan dan Kekurangan 3PL dan 4PL (Lanjutan)**

	<b>3PL</b>	<b>4PL</b>
	penyimpanannya. 3. Bekerja dengan baik dan cepat untuk dengan jumlah pesanan yang besar.	bisnis selain operasional logistik
<b>Kekurangan</b>	1. Tidak dapat mengendalikan persediaan dan pengalaman pelanggan. 2. Memerlukan waktu dalam menentukan dan memilih 3PL. 3. Investasi keuangan akan mahal jika permintaan dalam volume sedikit	1. Sedikit dalam mengendalikan proses logistik 2. Berbiaya mahal

Sumber : (Tradegecko, 2019)

### **2.1.8 Penelitian Terdahulu**

Penelitian terdahulu ini menjadi salah satu acuan penulis dalam melakukan penelitian sehingga penulis dapat memperkaya teori yang digunakan dalam mengkaji penelitian yang dilakukan. Hasil dari penelitian terdahulu penulis jadikan sebagai referensi tambahan dalam penelitian ini dengan permasalahan yang dibahas yaitu mengetahui faktor penghambat transformasi dari 3PL ke 4PL di PT CKB Logistics. Adapun pada Tabel 2.3 adalah berisi penelitian terdahulu yang pernah dilakukan oleh para ahli dibidangnya atau para akademisi. Penelitian terdahulu dijadikan sebagai acuan penulis untuk memilih metode yang sesuai dengan data dan informasi di lapangan, berikut adalah jurnal terdahulu yang membahas mengenai permasalahan tersebut yang digunakan oleh penulis sebagai referensi dalam penelitian ini :

**Tabel 2. 3 Penelitian Terdahulu**

<b>Judul Artikel</b>	<b>Permasalahan yang diangkat dalam Referensi</b>	<b>Tujuan Penelitian dalam Referensi</b>	<b>Metode yang digunakan dalam Referensi</b>	<b>Hasil Penelitian</b>	<b>Persamaan</b>	<b>Perbedaan</b>
<i>The Transformation From 3PLs to 4PLs</i> <i>Case Company : InterLog</i>  Quan Doan (2020)	Vietnam menghadapi persaingan langsung dengan organisasi internasional yang tampaknya mampu kewalahan dalam teknologi aplikasi dan sumber modal yang begitu kaya.	Merumuskan persiapan dan arahan yang diperlukan bagi korporasi yang merupakan perusahaan 3PL untuk beralih menjadi perusahaan 4PL.	Metode Penelitian Kualitatif.	Teridentifikasi tantangan dominan dalam perjalanan menjadi penyedia 4PL, potensi risiko terkait kehabisan anggaran yang tersedia perusahaan dan kehancuran ekonomi dari insiden global seperti pandemi Coronavirus, manfaat potensial yang mengarahkan perusahaan ke proses integrasi,.	Sama-sama membahas faktor penghambat atau tantangan perusahaan 3PL dalam bertransformasi menjadi perusahaan 4PL	Cakupan Pembahasan

**Tabel 2. 3 Penelitian Terdahulu (Lanjutan)**

<b>Judul Artikel</b>	<b>Permasalahan yang diangkat dalam Referensi</b>	<b>Tujuan Penelitian dalam Referensi</b>	<b>Metode yang digunakan dalam Referensi</b>	<b>Hasil Penelitian</b>	<b>Persamaan</b>	<b>Perbedaan</b>
<p><i>Transformation Into 4PL : The Case of Local Logistics Service Providers in Vietnam</i></p> <p>TLT Diem, F Chromjaková, VD Quang (2023)</p>	<p>Kebutuhan pelanggan akan layanan yang rumit, dan manajemen rantai pasokan global, keterbatasan layanan masuk dari LSP telah menjadi hambatan bagi perkembangan mereka.</p>	<p>Menganalisis peran, karakteristik, manfaat 4PL, dan faktor yang mempengaruhi transformasi 4PL</p>	<p>Metode kuantitatif.</p>	<p>Teridentifikasi enam faktor yang mempengaruhi proses transformasi, serta tiga kemampuan penting dari 4PL, meliputi Aplikasi TI tingkat lanjut, Sumber Daya Manusia, Persaingan di Industri Logistik, Pertumbuhan tren outsourcing logistik, Layanan Logistik, dan Kemampuan Transportasi.</p>	<p>Sama-sama membahas isu transformasi dari 3PL ke 4PL</p>	<p>Software pendukung.</p>

**Tabel 2. 3 Penelitian Terdahulu (Lanjutan)**

<b>Judul Artikel</b>	<b>Permasalahan yang diangkat dalam Referensi</b>	<b>Tujuan Penelitian dalam Referensi</b>	<b>Metode yang digunakan dalam Referensi</b>	<b>Hasil Penelitian</b>	<b>Persamaan</b>	<b>Perbedaan</b>
<i>Increasing Resilience in Humanitarian Supply Chains Through 4PL Adoption</i>  M Tickle, S Schiffing, G Verma (2022)	Gangguan di <i>supply chain</i> perusahaan sebagai bagian dari operasi inti mereka.	Mengetahui faktor yang memungkinkan atau menghambat adopsi 4PL dan faktor penentu keberhasilan yang dibutuhkan untuk berhasil mengadopsi 4PL.	Kualitatif (Wawancara semi-terstruktur)	Teridentifikasi faktor pendukung dan penghambat adopsi 4PL, serta faktor penentu keberhasilan (CSF) adopsi 4PL.	Sama-sama membahas faktor penghambat perusahaan dalam bertransisi ke 4PL.	Analisis data

**Tabel 2. 3 Penelitian Terdahulu (Lanjutan)**

<b>Judul Artikel</b>	<b>Permasalahan yang diangkat dalam Referensi</b>	<b>Tujuan Penelitian dalam Referensi</b>	<b>Metode yang digunakan dalam Referensi</b>	<b>Hasil Penelitian</b>	<b>Persamaan</b>	<b>Perbedaan</b>
<i>A Study On 4PL and 3PL Collaboration Within The Largest Fast-Food Supply Chain Opeating in Brazil</i>  M Vivaldi, SRI Pires, FB de Souza (2008)	Faktor-faktor yang membedakan 3PL sebagai kolaborator dan sebagai pesaing potensial, mengungkapkan bahwa layanan yang mereka berikan saling melengkapi dalam operasi yang sama.	Memahami kerjasama proses yang digunakan oleh 3PL dan 4PL dalam layanan yang diberikan kepada rantai makanan cepat saji terbesar di Brasil	Metode Kualitatif	Hasil penelitian menjelaskan perbedaan dan masalah yang ditimbulkan oleh persaingan di dalam agen dapat dikelola. Faktor mencirikan posisi yang membuat 3PL dan 4PL menjadi kooperator, yang satu melengkapi kekurangan yang lain atau bahkan menghasilkan bisnis di antara mereka. Faktor lain membuat mereka menjadi pesaing, seperti minat pada akun perusahaan makanan cepat saji, yang merupakan proses sumber baru. Namun, mereka bekerja berdampingan dan mengelola konflik.	Sama-sama membahas 3PL dan 4PL	Cakupan Pembahasan.

**Tabel 2. 3 Penelitian Terdahulu (Lanjutan)**

<b>Judul Artikel</b>	<b>Permasalahan yang diangkat dalam Referensi</b>	<b>Tujuan Penelitian dalam Referensi</b>	<b>Metode yang digunakan dalam Referensi</b>	<b>Hasil Penelitian</b>	<b>Persamaan</b>	<b>Perbedaan</b>
Perbandingan Elemen Model Bisnis <i>Third-Party Logistics</i> (3PL) dan <i>Fourth-Party Logistics</i> (4PL) Pada Logistik Angkutan Laut  I Zai, E Widiyanto, F Fernando, K Fu, W Wendy. (2022)	Risiko perusahaan pada saat melakukan perencanaan <i>outsourcing</i> .	Membandingkan antara hubungan serta perbedaan antara 3PL dan 4PL terkhususnya pada angkatan laut.	Metode penelitian kualitatif	Teridentifikasi risiko utama perusahaan pada saat melakukan perencanaan <i>outsourcing</i> untuk memenuhi keperluan dalam proses rantai suplai. Dipaparkan juga keuntungan dan kerugian dapat dinilai dari beberapa aspek dalam 3PL maupun 4PL dari segi strategi, biaya, operasional dan kesempatan jangka panjang yang dapat terbentuk. Dengan adanya <i>outsourcing</i> diperlukan pengawasan tambahan pada proses agar perusahaan tidak sepenuhnya mengandalkan pada pihak 3PL.	Sama-sama membahas 3PL dan 4PL.	Cakupan pembahasan

**Tabel 2. 3 Penelitian Terdahulu (Lanjutan)**

<b>Judul Artikel</b>	<b>Permasalahan yang diangkat dalam Referensi</b>	<b>Tujuan Penelitian dalam Referensi</b>	<b>Metode yang digunakan dalam Referensi</b>	<b>Hasil Penelitian</b>	<b>Persamaan</b>	<b>Perbedaan</b>
Analisis Faktor-Faktor Penghambat Yang Berpengaruh Terhadap Waktu Proyek Irigasi Di Provinsi Aceh  Rauzana, A., Gunawan, Masimin. 2016	Keterlambatan dalam penyelesaian pekerjaan di lapangan	Mengidentifikasi faktor-faktor serta faktor dominan yang menyebabkan terjadi penghambat pelaksanaan pada proyek irigasi di Provinsi Aceh.	Metode Kuantitatif (SPSS)	Teridentifikasi faktor dominan penyebab terjadinya penghambat pelaksanaan pada proyek irigasi di Provinsi Aceh.	Sama-sama membahas analisis faktor	Objek penelitian

## 2.2 Produk dan Jasa Perusahaan

Berikut adalah produk dan jasa yang ditawarkan oleh PT CKB *Logistics*:

### 1. Manajemen Transportasi (*Freight Management*)

PT CKB *Logistics* mengirimkan kargo dari tempat A ke tempat B. Pada langkah pertama, rencana biaya dan sasaran dibahas untuk menilai risiko dan memastikan keamanan kualitas kargo, sehingga kargo dapat dikirimkan ke tujuan yang dituju pada waktu yang tepat, dengan harga yang tepat, dan dalam kondisi terbaik. Semua solusi yang ditawarkan disesuaikan dengan kebutuhan pelanggan untuk menjamin kepuasan pelanggan. PT CKB *Logistics* memenuhi semua kebutuhan logistik dan selalu berusaha melebihi harapan pelanggan. Keunggulan Layanan Manajemen Kargo PT CKB *Logistics*:

- a. Hemat Biaya
- b. Layanan Pengiriman yang terpercaya dan Dalam Waktu Tertentu
- c. Dokumentasi yang Tepat dan Akurat
- d. Kemudahan Memeriksa Status Kiriman
- e. Layanan Pengiriman yang Jelas & Transparan
- f. Memperluas Jaringan Bisnis

### 2. Jasa Logistik dan Pengiriman Barang Besar 2023 (*Project Logistik*)

Dalam layanan jasa logistik proyek, P T CKB *Logistics* menyediakan solusi dengan fleksibilitas lebih untuk proses *lifting*, *transporting*, *installing*, dan pembongkaran struktur besar dan berat untuk mendukung kegiatan industri khususnya pertambangan, minyak dan gas, pembangkit listrik, alat berat, konstruksi/infrastruktur, baik untuk pemilik proyek, kontraktor maupun pemasok. Layanan jasa pengiriman barang oleh PT CKB *Logistics*:

#### a. Pengiriman kargo via darat

PT CKB *Logistics* selalu melayani secara personal – tim *land freight* mengidentifikasi tujuan bisnis dan kebutuhan rantai pasok konsumen melalui komunikasi yang efektif, kolaborasi yang baik dan penindaklanjutan yang tepat dan efisien demi menghasilkan solusi yang memuaskan. PT CKB *Logistics* memadukan standar layanan land



freight dengan sejumlah pilihan yang dapat disesuaikan untuk mencapai keseimbangan antara waktu, kapasitas, frekuensi dan biaya. Sermit apapun kebutuhan konsumen, PT CKB Logistics memahami kunci dasar kesuksesan rantai pasok adalah dengan membangun hubungan sinergisdengan konsumen.

Layanan Pengiriman Kargo Via Darat Mencakup:

- a. *FTL-Full Trucking Load*
  - b. *LTL-Less Trucking Load / Consolidation Service*
  - c. *Site/City Courier*
  - d. *Collection & Distribution Service*
- b. Pengiriman kargo via udara

Pengiriman kargo via udara merupakan kunci dalam mendukung sistem perdagangan global. Setiap tahun, barang senilai triliunan rupiah diangkut melalui udara. Oleh sebab itu, pengiriman kargo via udara dikenal sebagai alternatif transportasi terbaik untuk pengiriman bernilai tinggi dan volume rendah. Selain itu, jenis transportasi udara ini juga memiliki beberapa kelebihan yang tidak dimiliki oleh jenis transportasi via darat ataupun laut.

Layanan Pengiriman Kargo Domestik Via Udara Mencakup:

- a. *Domestic Express (Express & Economic Delivery)*
- b. *Cargo Freighter Charter*
- c. *Handcarry / On-Board Courier*

Layanan Pengiriman Kargo Internasional Via Udara Mencakup:

- a. *Express International* untuk Pengiriman Impor & Ekspor
  - b. *Air Freight International* untuk Pengiriman Impor & Ekspor
  - c. *Cargo Freighter Charter*
  - d. *Handcarry / On-Board Courier*
- c. Pengiriman kargo via laut

Tim sea freight siap bermitra bersama untuk mempelajari seluk beluk bisnis. PT CKB Logistics akan memberikan solusi layanan yang tepat dan menawarkan pilihan tambahan lain untuk mempermudah customer dengan memiliki pemahaman lengkap mengenai kebutuhan rantai pasok, seperti alokasi ruang kapal,

pemilihan waktu, dan tarif yang sesuai berdasarkan kebutuhan konsumen.

Layanan pengiriman kargo domestik dan internasional via laut mencakup:

- a. *Full Container Load (FCL) Export & Import*
- b. *Less Container Load (LCL) Export & Import*
- c. *Consolidation Service*
- d. *Break Bulk Cargo Shipment*

### 3. Manajemen Pergudangan (*Warehouse Management*)

Solusi manajemen pergudangan (*warehouse management*) harus disesuaikan dengan kebutuhan khususnya yang dapat mengelola sistem persediaan yang berhubungan erat dengan siklus permintaan dan optimasi biaya. Solusi layanan *warehouse management* PT CKB Logistics bertujuan untuk meningkatkan efisiensi operasional gudang. Hal ini memudahkan konsumen untuk menghemat biaya dan memberi konsumen kendali langsung terhadap pergerakan barang di dalam gudang dan di seluruh rantai suplai. Lokasi gudang berada di: Cakung & Halim Perdanakusuma-Jakarta, Taman Niaga Soewarna-Tangerang, Osowilangun & Margomulyo-Surabaya, Batakan, Sepinggan & Sumber-Balikpapan, Banjarmasin, Samarinda.

### 4. Pusat Logistik Berikat (*Bonded Logistik Center*)

Pusat Logistik Berikat (PLB) adalah salah satu kebijakan pemerintah yang revolusioner dan tercantum dalam Kebijakan Ekonomi Volume II yang diterbitkan oleh Presiden Indonesia pada bulan September 2015. PLB diharapkan dapat mengurangi biaya logistik dan transportasi, serta mendukung pertumbuhan industri – industri domestik, termasuk kelas kecil dan menengah, meningkatkan investasi asing dan lokal serta dapat membantu membina Indonesia sebagai pusat logistik di kawasan Asia Pasifik.

Layanan Yang ditawarkan:

- a. Manajemen Gudang dan Persediaan
- b. Menangani Perizinan Impor dan Ekspor Kepabeanan

- c. Mengatur proses pengiriman impor dan ekspor domestik
  - d. *Electronic Manifest Declaration and Electronic Truck Surveillance* (GPS and e-Seal)
  - e. Dokumentasi
  - f. Fasilitas Lacak dan Pantau Kiriman (*real-time*)
  - g. Fasilitas pengawasan persediaan (*real-time*)
  - h. Perlindungan Asuransi Barang (kewajiban terbatas)
  - i. Sistem Keamanan dan Monitoring
5. *Remote Site* atau *Supply Base Services*

PT CKB Logistics telah menjadi mitra rantai pasokan untuk perusahaan migas sejak pertama kali didirikan pada tahun 1997, dan layanan lokasiterpencil (*remote site services*) sudah berkembang luas dan memiliki reputasi yang handal. PT CKB Logistics menyediakan rangkaian lengkap layanan untuk lokasi terpencil khususnya bagi sektor sumber daya dan energi untuk proyek jangka pendek maupun jangka panjang. PT CKB Logistics mengoperasikan 3 *shorebase* di Tangguh-Papua, Lamongan-Surabaya dan Matak-Riau. Tim manajemen *Shorebase* PT CKB Logistics bekerjasama dengan koordinator *onsite* untuk menyediakan organisasi sumber daya dan energi dengan peralatan yang lengkap, bahan dan inventaris kontraktor yang dibutuhkan untuk kegiatan operasional mereka.

6. Manajemen Pelabuhan (*Port Management*)

Layanan Port Management PT CKB Logistics menyediakan manajemen teknis dan operasional untuk mengelola, penyimpanan, bongkar muat baik di atas kapal atau di sisi dermaga. PT CKB Logistics dapat membantu operasi pelabuhan dalam *bulk* dan *unitized* kargo, kontainer, barang dengan penanganan khusus, trailer dan kendaraan, dan lainnya.

PT CKB Logistics memiliki varian peralatan mekanik modern untuk melakukan kegiatan operasionalnya, seperti *crane, lift trucks, loaders, reach-stackers/container stackers*, penarik kapal dan forklift yang siap dioperasikan oleh personil khusus dan hanya dipekerjakan untuk melakukan operasi manajemen pelabuhan. Di pelabuhan yang lebih besar,

PT CKB Logistics telah menyediakan area terminal khusus untuk ruang penyimpanan dan penanganan barang. Jarak gudang – gudang tersebut cenderung dekat dengan pelabuhan untuk membantu meminimalkan biaya transportasi.

#### 7. Pengiriman Kargo (*Shipping*)

PT Alfa Trans Raya, anak perusahaan PT CKB Logistics, adalah perusahaan logistik dan transportasi kelautan terintegrasi di Indonesia yang menyediakan kapal khusus dan berbagai layanan terutama untuk mendukung industri minyak dan gas (operasi darat dan lepas pantai), pertambangan, alat berat, konstruksi/infrastruktur dan pembangkit listrik termasuk pengiriman kargo umum, kargo proyek, alat berat, penyewaan kapal untuk periode jangka panjang maupun *voyage charter*, jasa keagenan kapal dan manajemen kapal. PT CKB Logistics memiliki dan mengoperasikan kapal jenis *landing craft tank* (LCT) serta beberapa kapal yang disewa dari pihak ketiga untuk memenuhi kebutuhan pelanggan.

Keunggulan menggunakan transportasi laut:

- a. Ekonomis
- b. Efisiensi
- c. Kemampuan kargo besar dan berat
- d. Keamanan akan barang terjaga sampai kepada tangan konsumen
- e. Keramahan lingkungan

Layanan logistik dan transportasi kelautan terintegrasi untuk kargo industri yang ditawarkan meliputi:

- a. *Voyage Charter*
- b. *Long Term Period Charter*
- c. *Ship Management Services*
- d. *Agency Services*

#### 8. Coal Barging

PT Baruna Dirga Dharma, anak perusahaan PT CKB Logistics, adalah perusahaan logistik dan transportasi kelautan terintegrasi di Indonesia yang menyediakan berbagai layanan termasuk pengiriman kargo curahkering (*dry bulk*) terutama batubara, kargo umum, transshipment dan

pengiriman antar pulau, juga layanan bongkar muat, floating crane dan manajemen logistik.

PT Baruna Dirga Dharma menyediakan layanan logistik kargo curah kering terbaik demi kepuasan pelanggan melalui penerapan proses bisnis yang efisien dengan jaminan standar keamanan yang tinggi. Kami memiliki dan mengoperasikan kapal tongkang serta beberapa kapal yang disewa dari pihak ketiga untuk memenuhi kebutuhan pelanggan. Layanan logistik dan transportasi kelautan terintegrasi untuk kargo curah kering terutama batubara yang ditawarkan oleh PT Baruna Dirga Dharma meliputi *Voyage Charter, Long Term Period Charter, Agency Services*

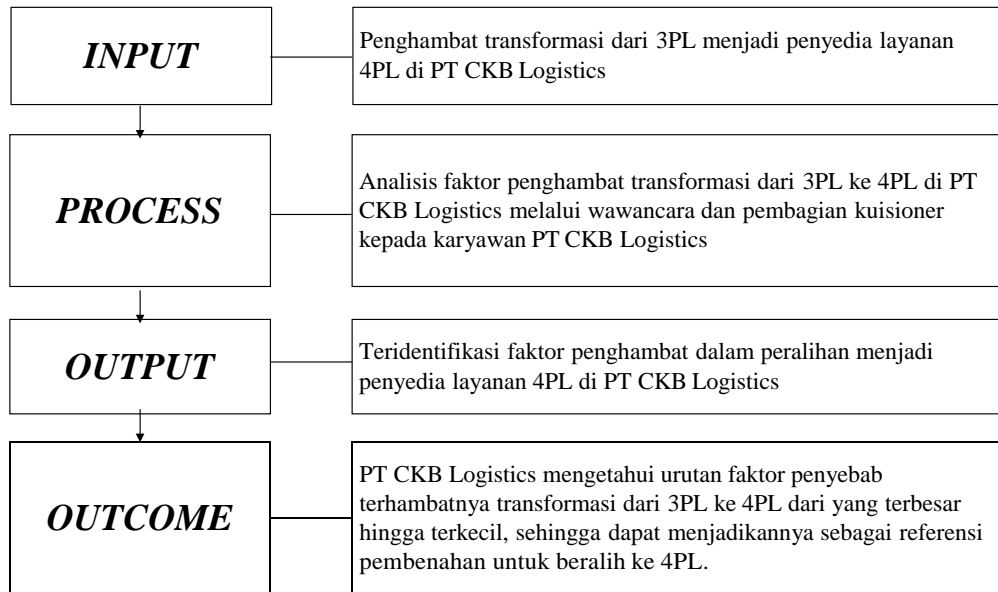
#### 9. Bongkar Muat (*Stevendoring Services*)

Layanan ini dikelola oleh PT Dianta Daya Embara (DDE), berinisiatif untuk mendukung proses Ekosistem Logistik Pertambangan yang berfokus pada solusi layanan bongkar muat untuk produk pertambangan guna memenuhi kebutuhan kegiatan rantai pasok energi dan bisnis pertambangan.

Tim profesional dan peralatan yang tepat akan mendukung operasi pemuatan, pembongkaran, dan pemindahan muatan konsumen. PT Dianta Daya Embara berusaha untuk membuat proses operasional Anda transparan dan hemat biaya dengan standar keselamatan yang tinggi. Layanan PT Dianta Daya Embara mencakup proses pemuatan dan pembongkaran, dan pemindahan muatan.

### **2.3 Kerangka Pemikiran**

Menurut Putri (2017) kerangka pemikiran merupakan garis besar dari langkah-langkah penelitian yang sedang dilakukan, kerangka pemikiran dijadikan acuan untuk melakukan tahap-tahap yang sedang dilakukan dalam penelitian. Kriteria utama suatu kerangka pemikiran dapat meyakinkan sesama ilmuwan dengan alur-alur pemikiran logis dalam membangun suatu kerangka berpikir yang membuahkan kesimpulan. Berikut gambar kerangka pemikiran :



**Gambar 2. 2 Kerangka Pemikiran**

Sumber : Olahan Penulis, 2023

Berikut adalah penjelasan kerangka pemikiran pada gambar 2.2 :

1. *Input*, merupakan semua potensi yang menjadi penghambat transformasi dari 3PL menjadi 4PL di PT CKB *Logistics*.
2. *Process*, merupakan semua kegiatan yang dilakukan melalui proses mengubah *input* menjadi *output*. Pada penelitian ini *process* dilakukan dengan wawancara pada 3 karyawan PT CKB *Logistics* untuk mengetahui faktor penghambat transformasi dari 3PL menjadi 4PL dan melakukan analisis deskriptif (rekapitulasi *mean* dan standar deviasi) dengan data bersumber dari pembagian kuesioner pada 30 karyawan PT CKB *Logistics*.
3. *Output*, merupakan hasil langsung yang didapatkan setelah dilakukan tahap *process*. Pada penelitian ini *output* yang dihasilkan adalah teridentifikasinya faktor-faktor yang menjadi penghambat transformasi dari 3PL menjadi 4PL di PT CKB *Logistics*.
4. *Outcome*, merupakan efek jangka panjang dari impelentasi hasil yang didapatkan dari *output*. Outcome yang didapatkan pada penelitian ini adalah PT CKB *Logistics* dapat mengetahui urutan faktor penyebab terhambatnya transformasi 3PL ke 4PL dari yang terbesar hingga terkecil, sehingga dapat dijadikan sebagai referensi pembenahan untuk beralih ke 4PL.