

EVALUASI KINERJA CARRIER PADA PT. XYZ BERDASARKAN *VENDOR PERFORMANCE INDICATOR (VPI)* DENGAN METODE *ANALYTICAL HIERARCHY PROCESS (AHP)*

ARTIKEL SIDANG TUGAS AKHIR



**Oleh:
RIZKY KHAIRANI
NIM. 4132001045**

**PROGRAM STUDI LOGISTIK PERDAGANGAN INTERNATIONAL
JURUSAN MANAJEMEN BISNIS
POLITEKNIK NEGERI BATAM
BATAM
2024**

LEMBAR PENGESAHAN

TUGAS AKHIR

EVALUASI KINERJA *CARRIER* PADA PT. XYZ BERDASARKAN *VENDOR PERFORMANCE INDICATOR* (VPI) DENGAN METODE *ANALYTICAL HIERARCHY PROCESS* (AHP)



Oleh:
RIZKY KHAIRANI
NIM. 4132001045

Batam, 17 Juli 2024

Mahasiswa

(Rizky Khairani)
NIM. 4132001045

Menyetujui,
Dosen Pembimbing

(Jessica Olifia S.Tr.Akun., M.Log)
NIK. 121250

EVALUASI KINERJA CARRIER PADA PT. XYZ BERDASARKAN VENDOR PERFORMANCE INDICATOR (VPI) DENGAN METODE ANALYTICAL HIERARCHY PROCESS (AHP)

Rizky Khairani¹, Jessica Olifia S.Tr.Akun., M.Log²

¹Mahasiswa Program Studi Logistik Perdagangan Internasional

²Dosen Jurusan Manajemen Bisnis

e-mail: rizkykhairani123@gmail.com¹; jessica@polibatam.ac.id²

Abstrak

PT. XYZ merupakan perusahaan manufaktur industri alat elektronik kebutuhan rumah tangga yang bekerja sama dengan beberapa vendor carrier untuk mendukung kelancaran pengiriman barang, adapun carrier tersebut yaitu CMA, MAERSK, COSCO, HMM dan SEALAND ASIA. Permasalahan yang terjadi pada proses pengiriman di PT. XYZ yaitu terdapat peti kemas milik carrier yang tidak sesuai dengan standar kualitas yang digunakan oleh perusahaan tersebut. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana kinerja carrier yang digunakan oleh PT. XYZ dan kriteria apa yang digunakan dalam melakukan penilaian kinerja carrier berdasarkan kerangka Vendor Performance Indicators (VPI) yaitu Quality, Cost, Delivery, Flexibility dan Responsiveness (QCDFR) dengan menggunakan metode Analytical Hierarchy Process (AHP). Jenis penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kuantitatif. Data penelitian ini diperoleh dari hasil pengisian kuisisioner oleh 5 responden yang merupakan pihak expert pada department SCM Shipping PT. XYZ. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa kriteria yang paling berpengaruh dalam melakukan penilaian kinerja carrier adalah quality dari kelima kriteria yang digunakan dengan bobot sebesar 0,424 sedangkan kriteria kurang berpengaruh yaitu cost dengan bobot sebesar 0,048. Adapun carrier yang memiliki kinerja terbaik yaitu CMA dengan bobot sebesar 0,953 sedangkan carrier yang memiliki kinerja terendah yaitu SEALAND ASIA dengan bobot sebesar 0,535.

Kata kunci: Analytical Hierarchy Process (AHP), Vendor Performance Indicator (VPI), Shipping, Sea Freight, Carrier Evaluation.

CARRIER PERFORMANCE EVALUATION AT PT. XYZ BASED ON VENDOR PERFORMANCE INDICATOR (VPI) USING THE ANALYTICAL HIERARCHY PROCESS (AHP) METHOD

Abstract

PT. XYZ is a manufacturing company in the household electronic appliance industry that collaborates with several carrier vendors to support smooth goods delivery. These carriers include CMA, MAERSK, COSCO, HMM, and SEALAND ASIA. The problem occurring in PT. XYZ's shipping process is that some containers owned by the carriers do not meet the quality standards used by the company. This study aims to determine the performance of carriers used by PT. XYZ and the criteria used in evaluating carrier performance based on the Vendor Performance Indicators (VPI) framework, which includes Quality, Cost, Delivery, Flexibility, and Responsiveness (QCDFR), using the

Analytical Hierarchy Process (AHP) method. This type of research is descriptive quantitative research. The research data was obtained from questionnaire responses from 5 experts in the SCM Shipping department of PT. XYZ. The results of this study indicate that the most influential criterion in evaluating carrier performance is quality, with a weight of 0.424, while the least influential criterion is cost, with a weight of 0.048. The carrier with the best performance is CMA, with a weight of 0.953, while the carrier with the lowest performance is SEALAND ASIA, with a weight of 0.535.

Key words: *Analytical Hierarchy Process (AHP), Vendor Performance Indicator (VPI), Shipping, Sea Freight, Carrier Evaluation.*

PENDAHULUAN

PT. XYZ merupakan sebuah perusahaan yang pada bidang fabrikasi manufaktur yang hampir 90% melakukan pengiriman ekspor. Saat melakukan ekspor, PT. XYZ lebih menekankan pada pengiriman cargo *sea freight* atau pengiriman jalur laut dengan menggunakan skema FCL yang bermuatan 40' hal ini dikarenakan skema pengiriman tersebut dapat menampung lebih banyak kuantitas pengiriman serta biaya yang relatif lebih murah dibandingkan dengan skema pengiriman jalur darat maupun jalur udara (Rushton dkk., 2014). Agar mendukung kelancaran proses ekspor, perusahaan perlu bekerja sama dengan pihak penyedia layanan logistik agar dapat mengirimkan produknya hingga sampai ke tangan pelanggan dengan baik (Ansori, 2022).

Selama tahun 2023, jumlah rata-rata ekspor bulanan yang dilakukan oleh PT. XYZ dengan menggunakan peti kemas bermuatan 40' sebanyak 201 pengiriman. Terdapat beberapa *carrier* yang digunakan sebagai vendor utama untuk melakukan pengiriman produk dari PT. XYZ ke berbagai negara tujuan yaitu CMA, MAERSK, COSCO, HMM dan SEALAND ASIA. Pemilihan vendor merupakan aspek yang penting untuk dapat mendukung proses kelancaran bisnis sehingga dapat memberikan kepuasan terhadap pelanggan (Hidayat dkk., 2023).

Permasalahan yang sering terjadi yaitu terdapat peti kemas milik *carrier* yang tidak sesuai dengan standar kualitas yang digunakan oleh PT. XYZ. Hal ini membuat proses operasional *shipping* PT. XYZ terkendala karena harus menunggu pergantian unit peti kemas yang

membutuhkan waktu cukup lama, sehingga berdampak pada penumpukan produk di *warehouse*. Menurut data PT. XYZ, pada tahun 2023 terdapat 31 kali melakukan pergantian unit peti kemas dari *carrier*. Kualitas pengiriman merupakan salah satu aspek penting dalam membangun loyalitas pelanggan, sehingga perusahaan harus memperhatikan kualitas layanan pengiriman produk yang diberikan kepada pelanggan perusahaan tersebut (Somadi dkk., 2020).

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan, penulis merumuskan permasalahan yaitu bagaimana kinerja *carrier* yang digunakan oleh PT. XYZ. Selain itu, penulis juga merumuskan permasalahan mengenai apa saja kriteria dalam mengevaluasi kinerja *carrier* yang akan digunakan oleh PT. XYZ. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui kinerja *carrier* yang digunakan oleh PT. XYZ, mengetahui kriteria apa saja yang digunakan dalam menilai kinerja *carrier* yang digunakan di PT. XYZ, dan untuk mengetahui *carrier* yang memiliki kinerja terbaik di PT. XYZ.

Referensi utama dalam penelitian ini yaitu penelitian dengan judul Analisis Pemilihan Jasa *Forwarder* Dengan Menggunakan Metode *Analytical Hierarchy Process* (AHP) di PT. XYZ yang dilakukan oleh Wulan dan Hendrawan, 2018 dengan hasil kriteria yang menjadi prioritas utama adalah *Cost* (Biaya) dengan nilai sebesar 0.484. Sedangkan kriteria terendah merupakan *Responsiveness* (Respon) dengan nilai sebesar 0.117. Adapun alternatif *forwarder* yang dihasilkan oleh penelitian ini adalah *forwarder A* dengan nilai sebesar 0.535.

Penelitian ini diharapkan mampu memberikan manfaat wawasan baru bagi pembaca terkait pengambilan keputusan dengan metode VPI dan AHP. Selain itu, penelitian ini juga diharapkan dapat memberi manfaat bagi PT. XYZ untuk mengevaluasi kinerja *carrier* yang digunakan di perusahaan tersebut.

LITERATUR REVIEW

Pengangkut (Carrier)

Carrier atau pengangkut merupakan pihak yang menyediakan jasa transportasi yang akan memberikan tarif angkutan semaksimal mungkin dan meminimalkan biaya tenaga kerja, bahan bakar, dan biaya operasional kendaraan (Gultom, 2020). *Carrier* akan melakukan koordinasi dengan pengguna jasa dalam hal waktu pengambilan dan pengantaran barang sehingga dapat mencapai operasional yang efisien (Zaroni, 2017).

Peti Kemas (Container)

Peti kemas merupakan alat pengangkutan barang yang digunakan dalam berbagai moda pengangkutan seperti kapal maupun kereta api. Ukuran dari peti kemas ini telah diatur oleh badan International Standart Oerorganization (ISO) sehingga saat ini peti kemas yang umum digunakan adalah peti kemas yang berukuran 20' feet, 40' feet, dan 40' high cube dengan kapasitas yang berbeda-beda (Suryono R.P, 2007).

Vendor Performance Indicator (VPI)

Menurut (Li dkk., 1997) dalam (Firza & Zakaria, 2021) *Vendor Performance Indicator* (VPI) merupakan metode untuk mengevaluasi performasi kinerja pemasok berdasarkan indikator yang ditentukan. Adapun kerangka dari VPI sering dikenal dengan QCDFR, yaitu *Quality* (kualitas), *Cost* (biaya), *Delivery* (pengiriman), *Flexibility* (fleksibilitas), *Responsiveness* (respon).

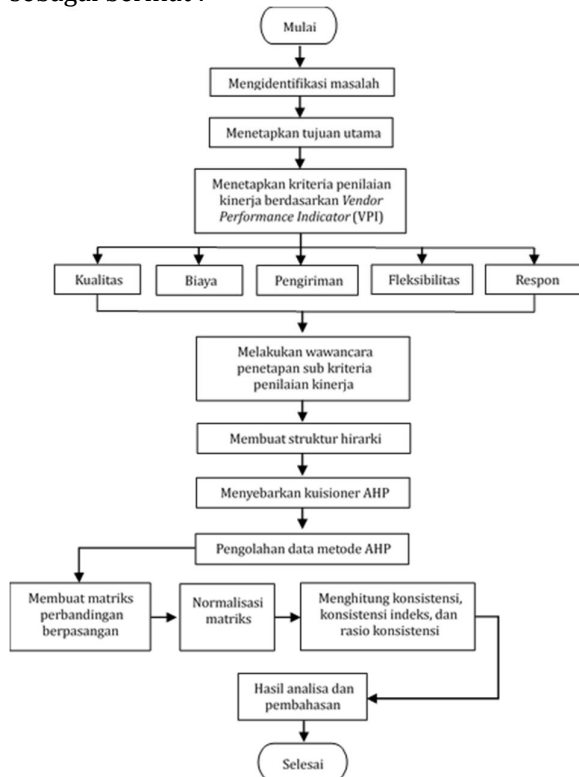
Analytical Hierarchy Process (AHP)

AHP adalah sebuah model pendukung keputusan yang difokuskan pada pemecahan masalah yang melibatkan banyak faktor atau kriteria. Menurut Saaty (1993) mendefinisikan hirarki sebagai representasi struktural dari suatu masalah

kompleks, yang terdiri dari berbagai tingkat, dimulai dari tujuan pada tingkat paling atas, diikuti oleh faktor, kriteria, sub-kriteria, dan seterusnya ke bawah hingga alternatif pada tingkat terakhir (Supriadi dkk., 2014).

METODE PENELITIAN

Alur dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :



Gambar 1. Alur Penelitian
 Sumber: Data diolah, 2024.

Penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian deskriptif kuantitatif. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan observasi, wawancara, dan penyebaran kuisioner penelitian kepada responden yang terdapat di departemen *SCM Shipping* PT. XYZ. Terdapat 5 vendor *carrier* yang menjadi objek dalam penelitian yaitu CMA, MAERSK, COSCO, HMM dan SEALAND ASIA.

Metode pengolahan data pada penelitian ini menggunakan metode *Analytical Hierarchy Process* (AHP) dengan bantuan aplikasi *microsoft excel*. Variabel utama dalam penelitian ini menggunakan kerangka dari *Vendor Performance Indicator*

(VPI) yang dikenal dengan kerangka QCDFR (*Quality, Cost, Delivery, Flexibility, dan responsiveness*). Tahapan dalam metode AHP dalam (Pramita & Wirawan, 2019) yaitu:

1. Menyusun struktur hirarki dengan tujuan utama penelitian.
2. Membuat matriks perbandingan berpasangan.

Tabel 1. Matriks Perbandingan Berpasangan

C	A1	A2	A3	A4	A5
A1	1				
A2		1			
A3			1		
A4				1	
A5					1

Sumber: (Wulan & Hendrawan, 2018)

Pengisian matriks perbandingan menggunakan skala perbandingan yang telah ditetapkan dalam metode AHP yaitu:

Tabel 2. Skala Perbandingan

Intensitas Kepentingan	Definisi
1	Sama penting
3	Sedikit lebih penting
5	Lebih penting
7	Sangat penting
9	Mutlak lebih penting
2,4,6,8	Nilai tengah

Sumber: (Pramita & Wirawan, 2019)

3. Melakukan perhitungan terhadap hasil penilaian yang telah dilakukan dengan membagi setiap nilai dalam kolom dengan total dari semua nilai dalam kolom tersebut.
4. Melakukan normalisasi matriks dengan membuat rata-rata dari jumlah baris terhadap jumlah kriteria sehingga akan menghasilkan bobot prioritas dari kriteria.
5. Melakukan perhitungan konsistensi dengan cara:
 - Melakukan perkalian antara nilai matriks perbandingan dengan bobot yang terkait.

- Mengalikan total dari setiap baris dengan bobot yang sesuai.
- Menghitung λ_{maks} dengan cara menjumlahkan hasil perkalian tersebut, kemudian dibagi dengan jumlah elemen (n).

$$\lambda_{maks} = \frac{\sum VB}{n}$$

6. Menghitung konsistensi indeks dengan rumus:

$$CI = \frac{\lambda_{maks} - n}{n - 1}$$

Dimana:

CI = Consistency Index

λ_{maks} = Hasil rata-rata eigen

n = Jumlah kriteria

7. Menghitung rasio konsistensi dengan rumus:

$$CR = \frac{CI}{RI}$$

Dimana:

CR = Consistency Ratio

CI = Consistency Index

RI = Random Index

Konsistensi hasil akan dianggap terpenuhi apabila nilai rasio konsistensi (CR) kurang dari 0,1. Jika nilai CR lebih dari 0,1 maka hasil dikatakan tidak konsisten sehingga harus melakukan pengulangan dalam pengisian nilai matriks berpasangan untuk kriteria dan juga untuk alternatif. Nilai rata-rata random indeks dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 3. Tabel Nilai RI

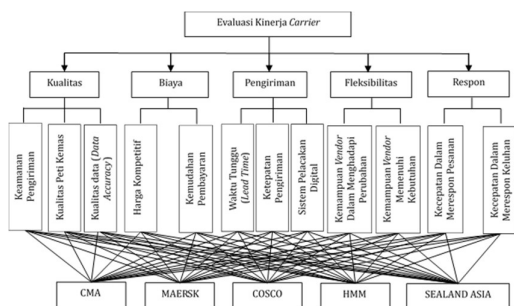
N	RI
1	0
2	0
3	0.52
4	0.89
5	1.11
6	1.25
7	1.35
8	1.40
9	1.45
10	1.49

Sumber: (Pramita & Wirawan, 2019)

8. Menentukan nilai penting atau prioritas untuk setiap variabel yang ada pada tingkat 2 (subkriteria) dari tiap kriteria.
9. Melakukan perhitungan relatif atau penilaian prioritas bagi setiap variabel pada tingkat 3 (alternatif), yang melibatkan perbandingan bobot antara setiap vendor dan tiap subkriteria.
10. Setelah mengetahui bobot untuk setiap subkriteria dan bobot yang terkait dengan setiap vendor, langkah selanjutnya adalah menghitung nilai total dari setiap vendor. Kinerja vendor terbaik dapat dipilih berdasarkan total nilai yang diperoleh.

HASIL DAN PEMBAHASAN
Struktur Hirarki

Penyusunan struktur hirarki dimulai dari level 0 yaitu penetapan tujuan penelitian yaitu evaluasi kinerja *carrier*. Pada level 1 terdapat kriteria yang menjadi dasar penilaian kinerja *carrier* yang digunakan, level 2 terdapat sub-kriteria dari setiap kriteria yang menjadi penilaian kinerja *carrier*. Sedangkan pada level 3 terdapat alternatif yang terdiri dari nama-nama vendor *carrier* yang menjadi objek dalam penelitian ini.



Gambar 2. Struktur Hirarki
 Sumber: Data diolah, 2024.

Perhitungan Bobot Antar Kriteria

Membuat matriks perbandingan antar kriteria berdasarkan hasil penilaian yang dilakukan oleh responden seperti tabel dibawah ini:

Tabel 4. Matriks Perbandingan Antar Kriteria

Kriteria	Kualitas	Biaya	Pengiriman	Fleksibilitas	Respon
Kualitas	1	7	2	5	4
Biaya	0.14	1	0.14	0.5	0.5
Pengiriman	0.5	7	1	5	3
Fleksibilitas	0.2	2	0.25	1	6
Respon	0.25	0.5	0.33	0.17	1
Total	2.09	17.50	3.73	11.67	14.5

Sumber: Data diolah, 2024.

Melakukan perhitungan berdasarkan matriks perbandingan berpasangan untuk memperoleh bobot prioritas. Adapun hasil bobot kriteria yang diperoleh yaitu:

Tabel 5. Bobot Prioritas Kriteria

Kriteria	Bobot Prioritas	%
Kualitas	0,424	42%
Biaya	0,048	5%
Pengiriman	0,309	31%
Fleksibilitas	0,155	16%
Respon	0,064	6%

Sumber: Data diolah, 2024.

Setelah dilakukan penilaian, maka hasil penilaian yang diberikan merupakan penilaian yang konsisten. Adapun kriteria yang paling berpengaruh dalam mengevaluasi kinerja *carrier* pada peringkat pertama adalah kriteria kualitas dengan total bobot sebesar 0,424. Peringkat kedua yaitu kriteria pengiriman dengan total bobot sebesar 0,309. Peringkat ketiga yaitu kriteria fleksibilitas dengan total bobot sebesar 0,155. Peringkat keempat yaitu kriteria respon dengan total bobot sebesar 0,064. Sedangkan pada peringkat terakhir yaitu kriteria biaya dengan total bobot sebesar 0,048.

Perhitungan Bobot Antar Sub-Kriteria dan Alternatif Carrier

Tabel 6. Bobot Sub-Kriteria dan Alternatif

<i>Carrier</i>			
Sub Kriteria	Bobot Prioritas	Carrier	Bobot
Keamanan Pengiriman	0,655	CMA	0,490
		MAERSK	0,047
		COSCO	0,159
		HMM	0,257
		SEALAND ASIA	0,047
Kualitas Peti Kemas	0,158	CMA	0,494
		MAERSK	0,203
		COSCO	0,093
		HMM	0,158
		SEALAND ASIA	0,052
Kualitas Data (Data Accuracy)	0,187	CMA	0,200
		MAERSK	0,200
		COSCO	0,200
		HMM	0,200
		SEALAND ASIA	0,200
Harga Kompetitif	0,900	CMA	0,160
		MAERSK	0,437
		COSCO	0,094
		HMM	0,122
		SEALAND ASIA	0,187
Kemudahan pembayaran	0,100	CMA	0,200
		MAERSK	0,200
		COSCO	0,200
		HMM	0,200
		SEALAND ASIA	0,200
Waktu Tunggu (Lead Time)	0,275	CMA	0,515
		MAERSK	0,206
		COSCO	0,135
		HMM	0,101
		SEALAND ASIA	0,043
Ketepatan Pengiriman	0,657	CMA	0,468
		MAERSK	0,264
		COSCO	0,140
		HMM	0,093
		SEALAND ASIA	0,035
Sistem Pelacakan Digital (Traceability)	0,068	CMA	0,318
		MAERSK	0,073
		COSCO	0,024

Kemampuan Vendor dalam Menghadapi Perubahan Permintaan	0,875	HMM	0,338
		SEALAND ASIA	0,247
		CMA	0,035
		MAERSK	0,078
		COSCO	0,262
Kemampuan Vendor Memenuhi Kebutuhan Pelanggan	0,125	HMM	0,513
		SEALAND ASIA	0,111
		CMA	0,066
		MAERSK	0,094
		COSCO	0,184
Kecepatan dalam Merespon Pesanan	0,500	HMM	0,440
		SEALAND ASIA	0,216
		CMA	0,148
		MAERSK	0,025
		COSCO	0,071
Kecepatan dalam Merespon Keluhan	0,500	HMM	0,270
		SEALAND ASIA	0,486
		CMA	0,150
		MAERSK	0,029
		COSCO	0,296
		HMM	0,098
		SEALAND ASIA	0,427

Sumber: Data diolah, 2024.

Analisis Penilaian Kinerja *Carrier*

Hasil perhitungan penilaian bobot kinerja *carrier* yang digunakan oleh PT. XYZ dari masing-masing kriteria adalah sebagai berikut:

Tabel 7. Bobot Prioritas Antar Carrier

Kriteria	Carrier	Bobot
Kualitas	CMA	1,184
	MAERSK	0,450
	COSCO	0,452
	HMM	0,615
	SEALAND ASIA	0,299
Biaya	CMA	0,360
	MAERSK	0,637
	COSCO	0,294
	HMM	0,322
Pengiriman	SEALAND ASIA	0,387
	CMA	1,301

Fleksibilitas	MAERSK	0,543
	COSCO	0,299
	HMM	0,532
	SEALAND ASIA	0,324
	CMA	0,101
	MAERSK	0,172
Respon	COSCO	0,446
	HMM	0,954
	SEALAND ASIA	0,328
	CMA	0,298
	MAERSK	0,054
	COSCO	0,367
	HMM	0,368
	SEALAND ASIA	0,913

Sumber: Data diolah, 2024.

Berdasarkan nilai bobot prioritas antar kriteria yang berkenaan dengan penilaian kinerja *carrier*, maka hasil evaluasi kinerja *carrier* yang digunakan oleh PT. XYZ berdasarkan bobot prioritas global antar kriteria adalah sebagai berikut :

Tabel 8. Hasil Evaluasi Kinerja *Carrier*

Krite- ria	Bobot (%)	<i>Carrier</i>				
		CMA	MAERSK	COSCO	HMM	SEALAND ASIA
Kua- litas	42%	0,497	0,189	0,190	0,258	0,125
Biaya	5%	0,018	0,032	0,015	0,016	0,019
Pengi- riman	31%	0,403	0,168	0,093	0,165	0,101
Fleksi- bilitas	16%	0,016	0,027	0,071	0,153	0,052
Res- pon	6%	0,018	0,003	0,022	0,022	0,055
Total		0,953	0,420	0,391	0,614	0,353
Peringkat		1	3	4	2	5

Sumber: Data diolah, 2024.

Carrier yang memiliki kinerja terbaik pertama berdasarkan kriteria yang digunakan oleh PT. XYZ yaitu CMA dengan total bobot nilai sebesar 0,953. Kinerja terbaik kedua diperoleh oleh *carrier* HMM dengan total bobot nilai sebesar 0,614. Kinerja terbaik ketiga diperoleh oleh *carrier* MAERSK dengan total bobot nilai sebesar 0,420. Kinerja terbaik keempat diperoleh oleh *carrier* COSCO dengan total bobot nilai sebesar 0,391. Kinerja terendah diperoleh

oleh *carrier* SEALAND ASIA dengan total bobot nilai sebesar 0,353.

Hasil tersebut dikatakan konsisten apabila nilai *consistency ratio* (CR) yang dihasilkan < 0,1 apabila nilai konsistensi rasio (CR) yang dihasilkan > 0,1 maka penilaian akan dianggap tidak konsisten. Adapun nilai CR yang dihasilkan terhadap kriteria dan sub-kriteria evaluasi kinerja *carrier* adalah sebagai berikut:

Tabel 9. *Consistency Ratio*

Perbandingan Berpasangan	CR	Keterangan
Antar Kriteria	0,10	Konsisten
Antar Sub-Kriteria Kualitas	0,03	Konsisten
Antar Sub-Kriteria Biaya	0,00	Konsisten
Antar Sub-Kriteria Pengiriman	0,04	Konsisten
Antar Sub-Kriteria Fleksibilitas	0,00	Konsisten
Antar Sub-Kriteria Respon	0,00	Konsisten

Sumber: Data diolah, 2024.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pengolahan data yang telah dilakukan, maka dapat disimpulkan bahwa kriteria utama yang paling berpengaruh dalam melakukan penilaian kinerja *carrier* pada PT. XYZ adalah kriteria kualitas (*quality*) dengan total bobot sebesar 0,424 atau sebesar 42% dari kriteria lainnya, sedangkan kriteria dengan bobot terendah adalah biaya (*cost*) dengan total bobot sebesar 0,048 atau sebesar 5%. Hal ini menunjukkan bahwa prioritas utama PT. XYZ dalam melakukan penilaian kinerja *carrier* yaitu mengutamakan kualitas yang diberikan oleh *carrier* tersebut dibandingkan biaya yang dikeluarkan sesuai dengan visi dan misi yang dimiliki oleh perusahaan tersebut. Walaupun demikian, kriteria pengiriman, fleksibilitas dan respon juga menjadi faktor penting dalam melakukan penilaian kinerja *carrier*.

Berdasarkan penilaian untuk kinerja *carrier*, adapun *carrier* yang memiliki kinerja terbaik yang digunakan di PT. XYZ adalah CMA dengan total bobot nilai sebesar 0,953, sedangkan *carrier* yang memiliki kinerja terendah adalah SEALAND ASIA dengan

total bobot nilai sebesar 0,353. Hasil ini sesuai dengan penilaian yang dilakukan terhadap *carrier* tersebut, dimana prioritas utama dalam melakukan evaluasi kinerja *carrier* pada PT. XYZ dilihat dari kualitas yang diberikan oleh *carrier* tersebut. CMA memiliki nilai kualitas yang paling terbaik dibandingkan dengan *carrier* lainnya yaitu sebesar 0,497 sedangkan SEALAND ASIA hanya memperoleh nilai sebesar 0,125 yang menjadikan *carrier* tersebut memiliki nilai kualitas yang paling rendah dibandingkan *carrier* lainnya.

Hasil penelitian ini memiliki perbedaan dibandingkan dengan penelitian terdahulu. Penelitian yang telah dilakukan oleh Wulan dan Hendrawan, 2018 dengan judul Analisis Pemilihan Jasa *Forwarder* Dengan Menggunakan Metode *Analytical Hierarchy Process* (AHP) di PT. XYZ menghasilkan bahwa kriteria yang paling berpengaruh adalah biaya (*cost*) dengan total bobot sebesar 0,484 sedangkan kriteria terendah adalah respon (*responsiveness*) dengan total bobot sebesar 0,117. Hal ini sesuai dengan teori *Vendor Performance Indicator* yang dijabarkan oleh Fun dan Hung dalam penelitian *A New Measure For Supplier Performance Evaluation* dimana setiap perusahaan memiliki persyaratan yang spesifik dalam melakukan penilaian *vendor* yang digunakan untuk mencapai keefektifan dalam penggunaan *vendor*. Sehingga dalam penelitian ini, PT. XYZ lebih mementingkan kualitas (*quality*) dibandingkan dengan biaya (*cost*) yang dikeluarkan. Perbedaan ini disebabkan oleh kondisi setiap perusahaan yang memiliki tingkat kepentingan yang berbeda-beda dalam melakukan penilaian terhadap *vendor* yang digunakan oleh perusahaan tersebut sesuai dengan standar yang dimiliki oleh perusahaan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih yang kepada pihak-pihak yang telah mendukung secara langsung maupun tidak langsung dalam proses berlangsungnya penelitian ini sehingga penulis dapat menyelesaikan penelitian ini dengan baik. Adapun pihak-pihak tersebut ialah:

1. Keluarga yang memberi dukungan secara moral dan materil.
2. Dosen yang telah membimbing selama penelitian berlangsung.
3. PT. XYZ yang memberikan izin kepada penulis untuk melakukan penelitian di perusahaan.
4. Sahabat yang selalu memberikan dukungan agar penulis tetap semangat untuk menyelesaikan penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Ansori, Y. (2022). Analytical Hierarchy Process Method To Support Freight Forwarder Partner Selection System In Export Metode Analytical Hierarchy Process Untuk Mendukung Sistem Pemilihan Mitra Freight Forwarder Dalam Ekspor. *Jurnal Primagraha*.
- Firza, F., & Zakaria, M. (2021). Evaluasi Kinerja Pemasok Dengan Pendekatan *Vendor Performance Indicator* Dan *Traffic Light System* Di PT Ika Bina Agro Wisesa. *Sisfo*.
- Gultom, E. R. (2020). *Hukum Pengangkutan Laut*. www.Mitrawacanamedia.Com
- Hidayat, S., W, S. K., & Sovia, A. P. (2023). Analisis Pemilihan Vendor Trucking Pada PT ABC Menggunakan Metode *Technique For Orders Preference By Similarity To Ideal Solution* (Topsis). *Jimps: Jurnal Ilmiah Mahasiswa Pendidikan Sejarah*, 8(4), 4913–4927. <https://doi.org/10.24815/Jimps.V8i4.26956>
- Li, C. C., Fun, Y. P., & Hung, J. S. (1997). *A New Measure For Supplier Performance Evaluation*.
- Pramita, N. U., & Wirawan, A. (2019). Analisis Evaluasi Kinerja Vendor Berdasarkan Penetapan Kriteria *Vendor Performance Indicator* (Vpi) Menggunakan Metode Analytical

- Hierarchy Process (Ahp) Pada Pt. Xyz.
Jati Unik, 2(2), 113–122.
- Rushton, Alan., Croucher, P., & Baker, P. (2014). *The Handbook Of Logistics And Distribution Management : Understanding The Supply Chain* (Vol. 5).
- Somadi, S., Priambodo, B. S., & Okarini, P. R. (2020). Evaluasi Kerusakan Barang Dalam Proses Pengiriman Dengan Menggunakan Metode Seven Tools. *Jurnal Intech Teknik Industri Universitas Serang Raya*, 6(1), 1–11. <https://doi.org/10.30656/Intech.V6i1.2008>
- Supriadi, A., Rustandi, A., Komarlina, D. H. L., & Ardiani, G. T. (2014). *Analytical Hierarchy Process (Ahp)*.
- Suryono R.P. (2007). *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut* (Ramelan & Mappesangka, Eds.; 4th Ed.). Argya Putra.
- Wulan, A., & Hendrawan, B. (2018). Analisis Pemilihan Jasa Forwarder Dengan Menggunakan Metode Analytical Hierarchy Process (AHP) DI PT. XYZ. In *Journal Of Applied Business Administration* (Vol. 2, Issue 2).
- Zaroni. (2017). *Logistics & Supply Chain* (E. Y. Napitupulu & E. N. Wijaya, Eds.; 1st Ed.). Prasetiya Mulya Publishing.