

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Logistik adalah suatu teknik yang terorganisir dalam mengelola aliran produk dari sumber pemasok, grosir atau distributor melalui fungsi internal, hingga produk tersebut habis terjual dan sampai ke konsumen akhir. Logistik dan *Supply Chain Management* adalah dua aspek yang saling terkait dalam mengoptimalkan aliran barang atau jasa dari produsen hingga ke tangan konsumen. Logistik merujuk kepada aktivitas perencanaan, pengimplementasian dan pengendalian aliran barang dan jasa menuju ke konsumen (Jamaludin, 2022). Sedangkan *Supply Chain Management* merupakan aliran perpindahan barang dari suatu titik asal yang berakhir pada titik konsumsi untuk memenuhi permintaan tertentu, contohnya tertuju kepada konsumen ataupun perusahaan-perusahaan. Jenis barang yang ada dalam bidang logistik terdiri dari benda berwujud fisik seperti makanan, bahan-bahan bangunan, hewan, peralatan dan cairan. Sama halnya dengan perpindahan barang. Logistik benda fisik pada umumnya ikut melibatkan integrasi aliran informasi, penanganan bahan, produksi, packaging, persediaan, transportasi, *warehousing*, dan keamanan (Purbasari et al., 2023).

Manajemen rantai pasok melibatkan perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan, pengendalian, dan pengawasan semua aktivitas yang terkait dengan rantai pasokan. Ini mencakup tugas-tugas seperti peramalan permintaan, pengelolaan persediaan, pengadaan, manufaktur, pengemasan, transportasi, penyimpanan, dan distribusi. Tujuan utama dari manajemen rantai pasokan adalah untuk mengoptimalkan kinerja keseluruhan rantai pasokan sehingga dapat memberikan nilai tambah kepada pelanggan dan mencapai keunggulan kompetitif bagi organisasi. Ada beberapa elemen penting dalam rantai pasokan. Pertama, terdapat produsen atau pemasok yang bertanggung jawab untuk menghasilkan barang atau layanan (Hidayat et al., 2024). Dalam praktek manajemen rantai pasokan tidak bisa mencapai hasil efisien jika dilakukan secara individual, karena efisiensi melalui interaksi berbagai rantai pasok, salah satunya yaitu integrasi rantai

pasokan. Penerapan *Supply Chain Management* dapat membantu perusahaan untuk mempercepat proses produksi dengan meminimalkan waktu antara permintaan pelanggan dan pengiriman produk. Dengan cara ini, perusahaan dapat menjamin ketersediaan produk yang tepat waktu dan memuaskan pelanggan (Angelin et al., 2024).

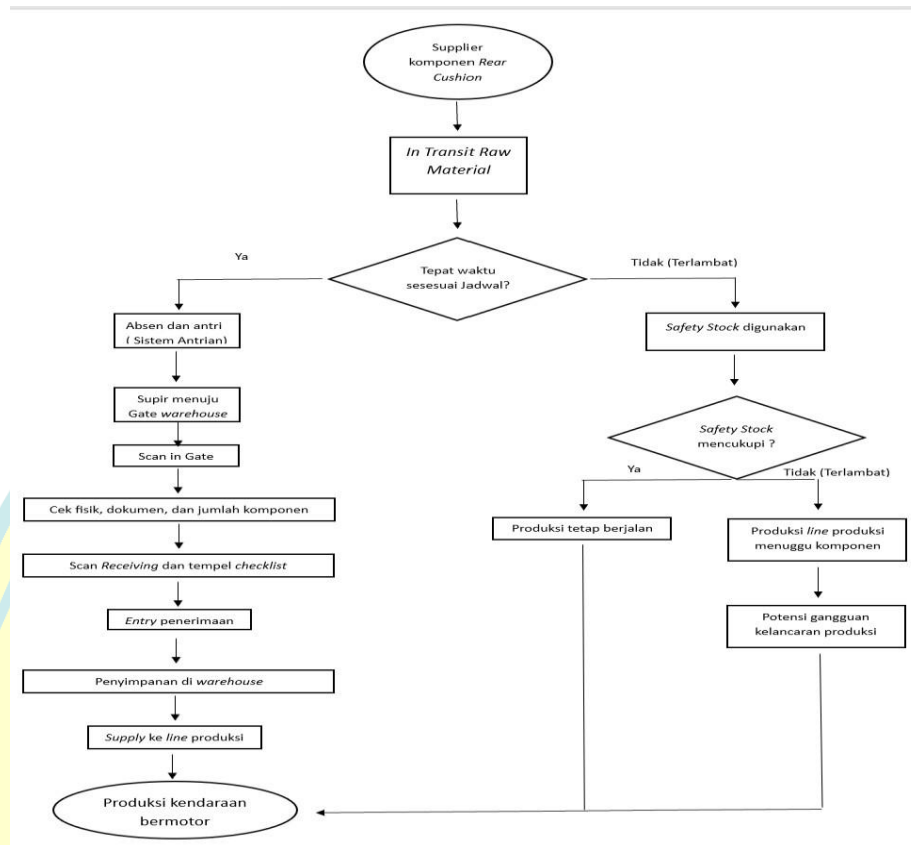
Dalam memberikan pelayanan kepada konsumen, keandalan menjadi salah satu fokus perusahaan untuk memuaskan konsumen. Keandalan yang diberikan oleh perusahaan yaitu berupa ketepatan waktu pengiriman. Untuk memenuhi keinginan pelanggan di bisnis logistik, ada beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam menawarkan dan mengelola layanan pelanggan salah satunya yaitu layanan pengiriman, penentuan waktu, penentuan lokasi pengiriman, dan lain-lain. Namun dalam praktiknya ketepatan waktu pengiriman barang atau dokumen tidak selalu dapat tercapai, karena terkadang masih terjadi keterlambatan (Somadi, 2020). Keterlambatan memiliki arti yaitu hal terlambat, keterlambatan adalah sesuatu hal yang telah lewat dari waktu yang telah ditentukan. Senada dengan maknanya di kamus Bahasa Inggris Cambridge yang menyebutkan keterlambatan (*delay*) “*to make something happen at a later time than originally planned or expected*”, atau dapat diartikan “Sesuatu yang terjadi lebih lama dari waktu yang direncanakan atau diharapkan”. (Miftah et al., 2023).

Di dunia distribusi logistik pada umumnya skema pendistribusian fisik dan efektivitas logistik berdampak sangat besar dan cukup signifikan terhadap kualitas, kepuasan juga biaya perusahaan ataupun organisasi. Manajemen logistik menjadi sangat penting dalam pengelolaan mata rantai pasokan (*Supply Chain Management*), tujuan dari sistem logistik (Zulkarnaen & Fitriani, 2020). *Supply Chain Management* (manajemen rantai pasokan) adalah integrasi aktivitas pengadaan bahan dan pelayanan, pengubahan menjadi barang setengah jadi dan produk akhir, serta pengiriman ke pelanggan *Supply Chain Management* merupakan suatu pendekatan yang digunakan untuk mencapai pengintegrasian berbagai organisasi yang lebih efisien dari pemasok, manufaktur, distributor, retailer, dan customer (J. Rachbini, 2019).

PT. XYZ merupakan perusahaan manufaktur dengan sistem operasional yang kompleks dan terintegrasi, sehingga memerlukan pengelolaan logistik yang efektif dalam mendukung kelancaran proses produksi. PT. XYZ sebagai perusahaan manufaktur yang teintegrasi dan berasal dari Jepang bernama PT ABC (Tbk, n.d.) perusahaan tersebut berhasil melakukan ekspansi bisnis ke seluruh dunia dengan bekerja sama dengan perusahaan-perusahaan lokal di tiap negara. Di Indonesia, ABC bekerja sama dengan PT. XYZ sejak tahun 1971 untuk memproduksi kendaraan bermotor. Hasil kerja sama kedua perusahaan tersebut terciptanya PT. XYZ. Namun, dalam pendistribusian komponen dari vendor menuju ke perusahaan seringkali ditemukan hambatan dalam proses pengiriman komponen tersebut, seperti keterlambatan kedatangan komponen *rear cushion* dari para armada vendor.

Departemen Logistik memiliki tugas pokok yaitu merencanakan, mencatat, dan mengendalikan ketersediaan stok guna menjaga kelancaran operasional pabrik. Dalam menjalankan tugas tersebut, setiap komponen yang diterima dari *Supplier* harus melalui serangkaian proses penerimaan sesuai dengan prosedur perusahaan, mulai dari proses pengiriman, penerimaan di area *receiving warehouse*, pemeriksaan dokumen dan kondisi komponen, hingga penyimpanan di gudang sebelum didistribusikan ke lini produksi. Alur proses penerimaan komponen tersebut dapat dilihat pada gambar berikut :

Intelligentia - Dignitas



Gambar 1.1 Diagram Flow Chart Alur Logistik

Sumber : Data, diolah 2026

Berdasarkan alur logistik dari surat IK (Instruksi Kerja) pada PT. XYZ diketahui bahwa komponen *rear cushion* tiba sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan, maka proses penerimaan dapat berlangsung sesuai prosedur hingga komponen disimpan di gudang dan selanjutnya didistribusikan ke lini produksi. Sebaliknya, apabila terjadi keterlambatan pengiriman, perusahaan terlebih dahulu memanfaatkan *safety stock* yang tersedia di gudang untuk menjaga kontinuitas proses produksi. Namun, apabila *safety stock* tidak lagi mencukupi akibat keterlambatan yang berkepanjangan, maka lini produksi berpotensi mengalami kekurangan komponen sehingga dapat menghambat kelancaran proses produksi kendaraan bermotor. Oleh karena itu, ketepatan waktu pengiriman komponen *rear cushion* menjadi salah satu faktor penting dalam menjaga kelancaran produksi di PT. XYZ.

Dalam proses produksi, ketepatan waktu pengiriman komponen *rear cushion* menjadi faktor yang sangat penting untuk menjaga kelancaran line produksi. Untuk memahami kondisi pengiriman komponen dan kelancaran produksi di PT. XYZ, berikut ini disajikan data mengenai jadwal pengiriman dan realisasi produksi

selama bulan Januari sampai dengan bulan Mei 2026. Data tersebut ditampilkan dalam tiga tabel yang mencakup berbagai aspek, seperti jadwal pengiriman komponen, jadwal produksi, dan realisasi stok dan hasil produksi motor.

Tabel 1.1 Schedule Jam Delivery

NO	Jam	Receiving Plan Time	Incoming Delivery QTY	Quantity Aktual Kedatangan
1	07:00 – 08:00	08:00	200	200
2	08:00 – 09:00	Tidak ada pengiriman	Tidak ada pengiriman	0
3	09:00 – 10:00	Tidak ada pengiriman	Tidak ada pengiriman	0
4	10:00 – 11:00	Tidak ada pengiriman	Tidak ada pengiriman	0
5	11:00 – 11:30	11:00	100	100
6	11:30 – 12:30	Istirahat	Istirahat	Istirahat
7	12:30 – 13:00	Tidak ada pengiriman	Tidak ada pengiriman	0
8	13:00 – 15:00	13:00	200	200

Sumber : Data, diolah 2026

Pada tabel 1 menyajikan data mengenai jumlah komponen yang diterima (berdasarkan jadwal penerimaan), jumlah komponen yang diterima (kuantitas pengiriman masuk), dan jumlah komponen yang diterima saat ini. Berdasarkan data tersebut, terlihat jelas bahwa pengiriman komponen tidak dilakukan setiap jam, melainkan terbatas pada periode waktu tertentu yang telah disepakati antara PT XYZ dan pemasok. Pengiriman pertama dimulai pada pukul 08.00 dengan total 200 unit, pengiriman kedua tiba pada pukul 11.00 dengan jumlah sekitar 100 unit dan pukul 13.00, terdapat pengiriman ketiga sebanyak sekitar 200 unit digunakan sebagai stok pagi untuk haro selanjutnya. Sebaliknya, tidak ada jadwal pengiriman komponen pada sesi produksi lainnya. Hal ini menunjukkan bahwa sistem pengiriman komponen PT XYZ menggunakan pendekatan (*just-in-time*), di mana komponen dikirimkan sesuai dengan kebutuhan produksi pada saat yang tepat.

Tabel 1.2 Schedule Jam Produksi

NO	Jam Produksi		Stok Pagi / Buffer Stok : 200	Waktu kompo- nen digunakan
	Start	End		
1	07:00	08:00	100	07:00 – 08:00
2	08:00	09:00	100	08:00 – 09:00
3	09:00	10:00	100	09:00 – 10:00
4	10:00	11:00	100	10:00 – 11:00
5	11:00	11:30	50	11:00 – 11:30
6	11:30	12:30	Istirahat	Istirahat
7	12:30	13:00	50	12:30 – 13:00
8	13:00	15:00	Produksi tipe lain	Produksi tipe lain

Sumber : Data, diolah 2026

Berdasarkan tabel 2, aktivitas produksi di PT. XYZ pada Januari 2026 berlangsung selama beberapa periode waktu yang telah ditentukan. Produksi selai dimulai pukul 07:00 dan berakhir pukul 15:00, dengan tenggat waktu antara pukul 11:30 dan 12:30. Secara keseluruhan, terdapat target produksi yang telah dilaksanakan dalam satu hari kerja.

Stok pagi, juga dikenal sebagai stok penyangga, terdiri dari sekitar 200 unit. Dari stok tersebut, sekitar 100 unit digunakan selama jam kerja pukul 07:00 hingga 09:00, lalu pada pengiriman komponen pukul 08:00 berjumlah 200 unit digunakan pada pukul 09:00 sampai dengan pukul 11:00 dan terakhir pada pengiriman komponen pukul 11:00 berjumlah 100 unit digunakan untuk pada pukul 11:30 sampai dengan pukul 13:00. Ketika produksi dimulai lagi pukul 13:00 sampai dengan pukul 15:00 itu digunakan untuk komponen *rear cushion* tipe reguler.

Tabel 1.3 Produksi Motor Per-Unit 1

NO	Jam	Stok pagi / buffer stok 200	Produksi Motor (Per-unit)
1	07:00 – 08:00	100	100 unit
2	08:00 – 09:00	100	100 unit
3	09:00 – 10:00	100	100 unit
4	10:00 – 11:00	100	100 unit
5	11:00 – 11:30	50	50
6	11:30 – 12:30	Istirahat	Istirahat
7	12:30 – 13:00	50	50 unit
8	13:00 – 15:00	150 unit dengan komponen <i>rear cushion</i> reguler	150 unit dengan komponen <i>rear cushion</i> reguler

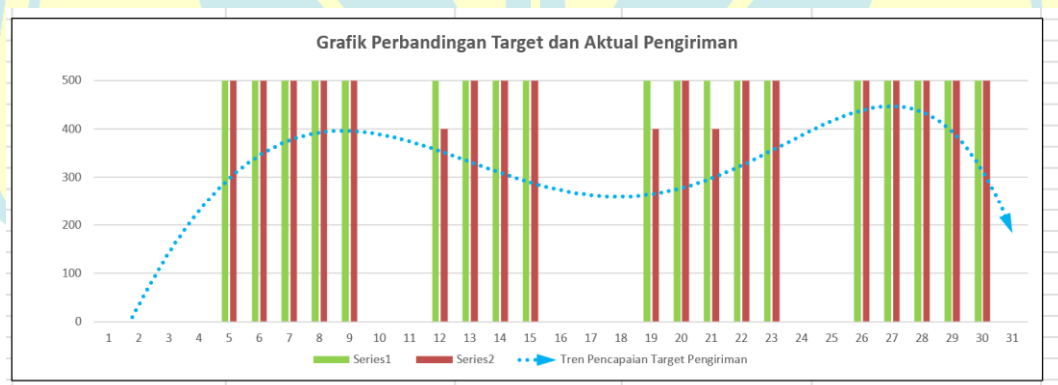
Sumber : Data, diolah 2026

Tabel 3 menggambarkan kondisi stok pagi atau *buffer stok* serta realisasi produksi motor per unit pada setiap sesi produksi. *Buffer stok* awal sebesar 200 unit digunakan untuk mendukung produksi pada sesi pertama dan kedua, yaitu pukul 07:00 hingga 09:00, masing-masing sebesar 100 unit per sesi. Selanjutnya, untuk sesi produksi pukul 09:00 hingga 11:00, produksi menggunakan komponen dari pengiriman pertama yang tiba pukul 08:00 sebesar 200 unit.

Pada pengiriman kedua pukul 11:00 produksi menggunakan pengiriman dari pukul 11:00 sebesar 100 unit digunakan dari pukul 11:00-13:00 Setelah itu terdapat jeda istirahat pukul 11:30–12:30, produksi sesi siang dimulai lagi pukul 13:00 hingga 15:00 menggunakan komponen *rear cushion* tipe reguler, Sementara itu, pengiriman ketiga yang tiba pukul 13:00 sebesar 200 unit tidak langsung digunakan untuk produksi hari itu, melainkan dialokasikan sebagai buffer stok pagi untuk hari produksi berikutnya. Hasil produksi menunjukkan bahwa setiap sesi produksi yang berlangsung di luar jam istirahat berhasil menghasilkan output sesuai dengan ketersediaan stok komponen. Total produksi dalam satu hari kerja bisa menghasilkan produksi sebanyak 500 unit kendaraan motor. Data ini menunjukkan bahwa ketersediaan komponen *rear cushion* berpengaruh langsung terhadap jumlah

unit yang diproduksi. Jika pengiriman terlambat, target produksi harian tidak akan tercapai dan berdampak pada penjualan dan permintaan pasar.

Dalam kegiatan operasional perusahaan, ketepatan waktu pengiriman komponen merupakan salah satu faktor penting yang mendukung kelancaran proses produksi. Pengiriman komponen yang tidak sesuai dengan jadwal delivery dapat menyebabkan hambatan pada proses produksi, seperti keterlambatan pemenuhan kebutuhan material dan terganggunya target produksi yang telah ditetapkan. Oleh karena itu, diperlukan analisis terhadap data keterlambatan pengiriman untuk mengetahui kondisi aktual yang terjadi di lapangan. Disajikan Grafik data mengenai keterlambatan pengiriman komponen sepanjang periode Januari sampai dengan Mei 2026. Data tersebut digunakan untuk mengidentifikasi pola keterlambatan yang terjadi pada tiap bulan, sekaligus mengamati apakah tingkat keterlambatan pengiriman mengalami kenaikan atau penurunan selama periode penelitian berlangsung. Berikut Grafik bulan Januari sampai dengan bulan Mei 2026 :



Gambar 1.2 Grafik Perbandingan Target Pengiriman Bulan Januari

Sumber : Data, diolah 2026

Tabel 1.4 Rekapitulasi Bulan Januari 2026

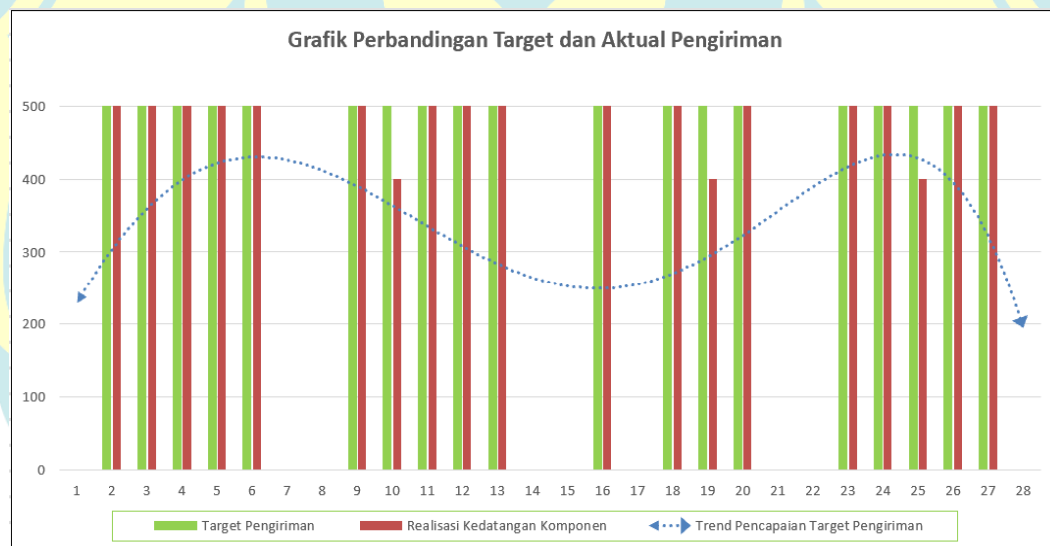
Hari / Tanggal	Target Pengiriman	Aktual Kedatangan Komponen	Selisih	Status
Kamis / 1	0	0	0	Libur
Jumat / 2	0	0	0	Libur
Sabtu / 3	0	0	0	Libur
Minggu / 4	0	0	0	Libur

Senin / 5	500	500	0	Normal
Selasa / 6	500	500	0	Normal
Rabu / 7	500	500	0	Normal
Kamis / 8	500	500	0	Normal
Jumat / 9	500	500	0	Normal
Sabtu / 10	0	0	0	Libur
Minggu / 11	0	0	0	Libur
Senin / 12	500	400	100	Terlambat
Selasa / 13	500	500	0	Normal
Rabu / 14	500	500	0	Normal
Kamis / 15	500	500	0	Normal
Jumat / 16	0	0	0	Libur
Sabtu / 17	0	0	0	Libur
Minggu / 18	0	0	0	Libur
Senin / 19	500	400	100	Terlambat
Selasa / 20	500	0	0	Normal
Rabu / 21	500	400	100	Terlambat
Kamis / 22	500	0	0	Normal
Jumat / 23	500	0	0	Normal
Sabtu / 24	0	0	0	Libur
Minggu / 25	0	0	0	Libur
Senin / 26	500	0	0	Normal
Selasa / 27	500	0	0	Normal
Rabu / 28	500	0	0	Normal
Kamis / 29	500	0	0	Normal
Jumat / 30	500	0	0	Normal

Sabtu / 31	0	0	0	Libur
TOTAL	9.500	9.200	300	

Sumber : Data, diolah 2026

Pada Bulan Januari 2026 kegiatan pengiriman komponen *rear cushion* di PT. XYZ berjalan dengan total target pengiriman sebesar 9.500 unit. Dari jumlah tersebut, realisasi aktual yang tercapai adalah 9.200 unit, dengan selisih sebesar 300 unit. Keterlambatan pengiriman terjadi pada 3 hari kerja, yaitu tanggal 12, 19, dan 21 Januari 2026. Pada ketiga hari tersebut, pengiriman yang dijadwalkan pukul 11:00 baru tiba pada pukul 11:30 atau terlambat 30 menit dari waktu yang telah ditetapkan. Akibat keterlambatan ini, output produksi pada hari-hari tersebut berkurang dari 500 unit menjadi 400 unit per hari.



Gambar 1.3 Grafik Pebandingan Target Pengiriman Bulan Februari

Sumber : Data, diolah 2026

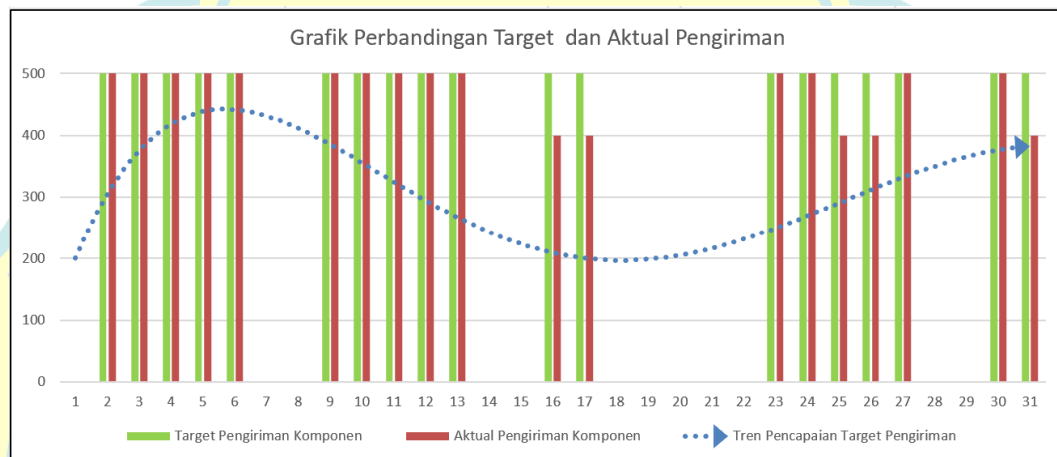
Tabel 1.5 Rekapitulasi Bulan Februari 2026

Hari / Tanggal	Target Pengiriman	Aktual Kedatangan Komponen	Selisih	Status
Minggu / 1	0	0	0	Libur
Senin / 2	500	500	0	Normal
Selasa / 3	500	500	0	Normal

Rabu / 4	500	500	0	Normal
Kamis / 5	500	500	0	Normal
Jumat / 6	500	500	0	Normal
Sabtu / 7	0	0	0	Libur
Minggu / 8	0	0	0	Libur
Senin / 9	500	500	0	Normal
Selasa / 10	500	400	100	Terlambat
Rabu / 11	500	500	0	Normal
Kamis / 12	500	500	0	Normal
Jumat / 13	500	500	0	Normal
Sabtu / 14	0	0	0	Libur
Minggu / 15	0	0	0	Libur
Senin / 16	500	500	0	Normal
Selasa / 17	0	0	0	Libur
Rabu / 18	500	500	0	Normal
Kamis / 19	500	400	100	Terlambat
Jumat / 20	500	500	0	Normal
Sabtu / 21	0	0	0	Libur
Minggu / 22	0	0	0	Libur
Senin / 23	500	500	0	Normal
Selasa / 24	500	500	0	Normal
Rabu / 25	500	400	100	Terlambat
Kamis / 26	500	500	0	Normal
Jumat / 27	500	500	0	Normal
Sabtu / 28	0	0	0	Libur
TOTAL	9.500	9.200	300	

Sumber : Data, diolah 2026

Pada bulan Februari 2026, target pengiriman komponen *rear cushion* ditetapkan sebesar 9.500 unit. Realisasi aktual yang tercapai adalah 9.200 unit, dengan selisih sebesar 300 unit. Keterlambatan pengiriman terjadi pada 3 hari kerja, yaitu tanggal 10, 19, dan 25 Februari 2026. Pola keterlambatan yang terjadi serupa dengan bulan sebelumnya, di mana pengiriman yang dijadwalkan pukul 11:00 baru terealisasi pada pukul 11:30 atau terlambat 30 menit. Dampak dari keterlambatan ini menyebabkan output produksi berkurang dari 500 unit menjadi 400 unit per hari.



Gambar 1.4 Grafik Perbandingan Target Pengiriman Bulan Maret

Sumber : Data, diolah 2026

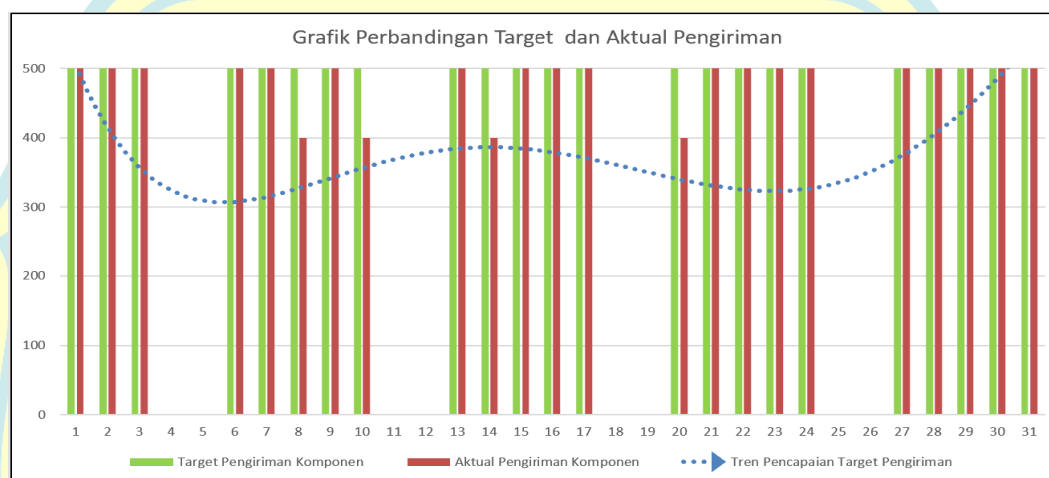
Tabel 1.6 Rekapitulasi Bulan Maret 2026

Hari / Tanggal	Target Pengiriman	Aktual Kedatangan Komponen	Selisih	Status
Minggu / 1	0	0	0	Libur
Senin / 2	500	500	0	Normal
Selasa / 3	500	500	0	Normal
Rabu / 4	500	500	0	Normal
Kamis / 5	500	500	0	Normal
Jumat / 6	500	500	0	Normal
Sabtu / 7	0	0	0	Libur

Minggu / 8	0	0	0	Libur
Senin / 9	500	500	0	Normal
Selasa / 10	500	500	0	Normal
Rabu / 11	500	500	0	Normal
Kamis / 12	500	500	0	Normal
Jumat / 13	500	500	0	Normal
Sabtu / 14	0	0	0	Libur
Minggu / 15	0	0	0	Libur
Senin / 16	500	400	100	Terlambat
Selasa / 17	500	400	100	Terlambat
Rabu / 18	0	0	0	Libur
Kamis / 19	0	0	0	Libur
Jumat / 20	0	0	0	Libur
Sabtu / 21	0	0	0	Libur
Minggu / 22	0	0	0	Libur
Senin / 23	500	500	0	Normal
Selasa / 24	500	500	0	Normal
Rabu / 25	500	400	100	Terlambat
Kamis / 26	500	400	100	Terlambat
Jumat / 27	500	500	0	Normal
Sabtu / 28	0	0	0	Libur
Minggu / 29	0	0	0	Libur
Senin / 30	500	500	0	Normal
Selasa / 31	500	400	100	Terlambat
TOTAL	9.500	9.000	500	

Sumber : Data, diolah 2026

Bulan Maret 2026 mencatatkan jumlah keterlambatan tertinggi dibandingkan bulan-bulan lainnya, yaitu sebanyak 5 hari keterlambatan. Keterlambatan terjadi pada tanggal 16, 17, 25, 26, dan 31 Maret 2026. Pada tanggal 16, 25, dan 26 Maret, keterlambatan terjadi pada sesi pagi dengan pukul 08:00 yang baru terealisasi pukul 08:30. Sementara pada tanggal 17 dan 31 Maret, keterlambatan terjadi pada sesi kedua dengan pukul 11:00 yang datang telat pukul 11:30. Target pengiriman bulan Maret sebesar 9.500 unit hanya terealisasi 9.000 unit, dengan selisih terbesar sepanjang periode penelitian yaitu 500 unit.



Gambar 1.5 Grafik perbandingan Target Pengiriman Bulan April

Sumber : Data, diolah 2026

Tabel 1.7 Rakapitulasi Bulan April 2026

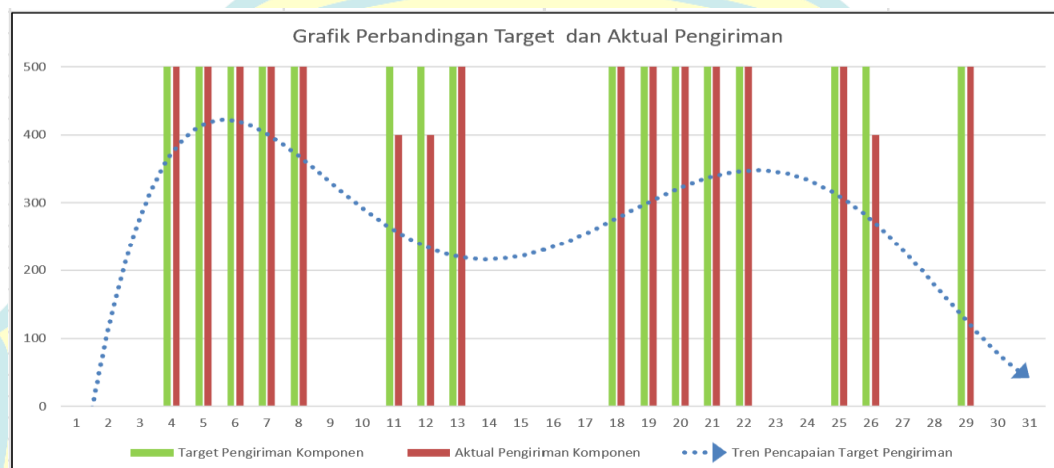
Hari / Tanggal	Target Pengiriman	Aktual Kedatangan Komponen	Selisih	Status
Rabu / 1	500	500	0	Normal
Kamis / 2	500	500	0	Normal
Jumat / 3	500	500	0	Normal
Sabtu / 4	0	0	0	Libur
Minggu / 5	0	0	0	Libur
Senin / 6	500	500	0	Normal
Selasa / 7	500	500	0	Normal

Rabu / 8	500	400	100	Terlambat
Kamis / 9	500	500	0	Normal
Jumat / 10	500	400	100	Terlambat
Sabtu / 11	0	0	0	Libur
Minggu / 12	0	0	0	Libur
Senin / 13	500	500	0	Normal
Selasa / 14	500	400	100	Terlambat
Rabu / 15	500	500	0	Normal
Kamis / 16	500	500	0	Normal
Jumat / 17	500	500	0	Normal
Sabtu / 18	0	0	0	Libur
Minggu / 19	0	0	0	Libur
Senin / 20	500	400	100	Terlambat
Selasa / 21	500	500	0	Normal
Rabu / 22	500	500	0	Normal
Kamis / 23	500	500	0	Normal
Jumat / 24	500	500	0	Normal
Sabtu / 25	0	0	0	Libur
Minggu / 26	0	0	0	Libur
Senin / 27	500	500	0	Normal
Selasa / 28	500	500	0	Normal
Rabu / 29	500	500	0	Normal
Kamis / 30	500	500	0	Normal
TOTAL	11.000	10.600	400	

Sumber : Data, diolah 2026

Pada bulan April 2026, target jumlah komponen *rear cushion* mencapai angka tertinggi selama periode penelitian, yaitu sekitar 11.000 unit. Realisasi aktual

mencapai 10.600 unit, dengan sisa 400 unit. Keterlambatan pengiriman terjadi selama empat hari kerja, yaitu pada tanggal 8, 10, 14, dan 20 April 2026. Tiga keterlambatan pertama terjadi pada sesi siang pukul 11.00, sedangkan keterlambatan berikutnya terjadi pada sesi pagi tanggal 20 April (waktu yang direncanakan pukul 08.00). Setiap keterlambatan berlangsung selama 30 menit dan menyebabkan penurunan hasil produksi dari 500 unit menjadi 400 unit per hari.



Gambar 1.6 Grafik Perbandingan Target Pengiriman Bulan Mei

Sumber : Data, diolah 2026

Tabel 1.8 Rekapitulasi Bulan Mei 2026

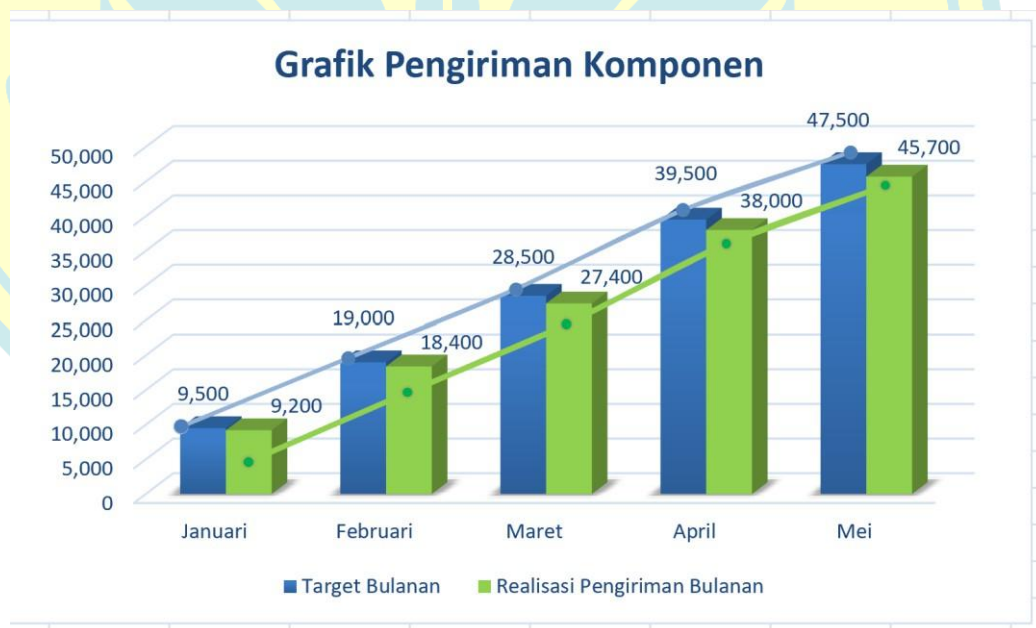
Hari / Tanggal	Target Pengiriman	Aktual Kedatangan Komponen	Selisih	Status
Jumat / 1	0	0	0	Libur
Sabtu / 2	0	0	0	Libur
Minggu / 3	0	0	0	Libur
Senin / 4	500	500	0	Normal
Selasa / 5	500	500	0	Normal
Rabu / 6	500	500	0	Normal
Kamis / 7	500	500	0	Normal
Jumat / 8	500	500	0	Normal

Sabtu / 9	0	0	0	Libur
Minggu / 10	0	0	0	Libur
Senin / 11	500	400	100	Terlambat
Selasa / 12	500	400	100	Terlambat
Rabu / 13	500	500	0	Normal
Kamis / 14	0	0	0	Libur
Jumat / 15	0	0	0	Libur
Sabtu / 16	0	0	0	Libur
Minggu / 17	0	0	0	Libur
Senin / 18	500	500	0	Normal
Selasa / 19	500	500	0	Normal
Rabu / 20	500	500	0	Normal
Kamis / 21	500	500	0	Normal
Jumat / 22	500	500	0	Normal
Sabtu / 23	0	0	0	Libur
Minggu / 24	0	0	0	Libur
Senin / 25	500	500	0	Normal
Selasa / 26	500	400	100	Terlambat
Rabu / 27	0	0	0	Libur
Kamis / 28	0	0	0	Libur
Jumat / 29	500	500	0	Normal
Sabtu / 30	0	0	0	Libur
Minggu / 31	0	0	0	Libur
TOTAL	8.000	7.700	300	

Sumber : Data, diolah 2026

Pada bulan Mei 2026, target pengiriman komponen *rear cushion* ditetapkan sebesar 8.000 unit, merupakan yang terendah selama periode penelitian karena banyaknya hari libur pada bulan tersebut. Realisasi aktual yang tercapai adalah 7.700 unit, dengan selisih sebesar 300 unit. Keterlambatan pengiriman terjadi pada 3 hari kerja, yaitu tanggal 11, 12, dan 26 Mei 2026. Keterlambatan pada tanggal 11 dan 26 Mei terjadi pada sesi pagi pukul 08:00, sedangkan tanggal 12 Mei terjadi pada sesi siang 11:00. Seluruh keterlambatan berlangsung selama 30 menit dan berdampak pada penurunan output produksi dari 500 unit menjadi 400 unit.

Berdasarkan pembahasan data pengiriman komponen *rear cushion* pada setiap bulan tersebut, secara keseluruhan dapat dilihat adanya kecenderungan keterlambatan yang terjadi secara berulang setiap bulannya. Untuk melihat gambaran yang lebih menyeluruh mengenai pencapaian target selama periode penelitian, berikut disajikan rekapitulasi progres kumulatif pengiriman komponen serta produksi kendaraan bermotor dari bulan Januari hingga Mei 2026.



Gambar 1.6 Grafik Progres Kumulatif Pengiriman Komponen

Sumber : Data, diolah 2026



Gambar 1.7 Grafik Progres Kumulatif Produksi

Sumber : Data, diolah 2026

Untuk mengukur sejauh mana realisasi pengiriman komponen memenuhi target yang telah ditetapkan, dilakukan perhitungan persentase pencapaian dengan rumus sebagai berikut:

$$\text{Persentase Pencapaian} = \frac{\text{Realisasi Kumulatif}}{\text{Target Kumulatif}} \times 100\%$$

Berdasarkan rumus tersebut, diperoleh hasil perhitungan persentase pencapaian kumulatif pengiriman komponen *rear cushion* selama periode Januari hingga Mei 2026 sebagaimana disajikan pada tabel berikut.

Tabel 1.9 Progres Kumulatif

Bulan	Target Kumulatif	Realisasi Kumulatif	Pencapaian (%)
Januari	9.500	9.200	$(9.200/9.500) \times 100 = 96,8\%$
Februari	19.000	18.400	$(18.400/19.000) \times 100 = 96,8\%$
Maret	28.500	27.400	$(27.400/28.500) \times 100 = 96,1\%$
April	39.500	38.000	$(38.000/39.500) \times 100 = 96,2\%$

Mei	47.500	45.700	$(45.700/47.500) \times 100 = 96,2\%$
-----	--------	--------	---------------------------------------

Sumber : Data, diolah 2026

Berdasarkan kumulatif produksi kendaraan bermotor menunjukkan pola yang identik dengan grafik pengiriman komponen, karena jumlah unit yang diproduksi secara langsung dipengaruhi oleh ketersediaan komponen *rear cushion* yang diterima. Target produksi kumulatif pada bulan Januari sampai dengan Mei berjumlah 48.000 unit, tetapi selama 5 bulan hanya terealisasi berjumlah 46.200 unit.

Pada jumlah komponen yang diterima oleh PT. XYZ harus sesuai dengan jumlah yang telah direncanakan atau dipesan sebelumnya. Ketepatan ini sangat penting dalam menjaga keseimbangan kebutuhan produksi, karena ketidaksesuaian jumlah komponen dapat berdampak pada terganggunya proses produksi maupun efisiensi penyimpanan di gudang. Sehingga jumlah komponen yang diterima oleh perusahaan menjadi salah satu hal yang harus diperhatikan dalam kinerja distribusi agar produksi kendaraan bermotor berjalan dengan stabil.

1.2. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka peneliti mengidentifikasi masalah sebagai berikut:

1. Terjadinya keterlambatan pengiriman komponen *rear cushion* dari *supplier* yang tidak sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan.
2. Ketidaktepatan waktu kedatangan komponen menyebabkan terganggunya ketersediaan komponen pada lini produksi.
3. Gangguan pada ketersediaan komponen *rear cushion* berpotensi menghambat proses produksi kendaraan bermotor.

1.3. Batasan Masalah

Penelitian ini dibatasi dengan hanya difokuskan pada identifikasi pengaruh keterlambatan komponen *rear cushion*, maka batasan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Penelitian ini membahas kendala yang dihadapi *warehouse* dalam menjaga ketersediaan bahan baku, seperti keterlambatan pengiriman, kekurangan stok, dan kapasitas penyimpanan.

2. Penelitian hanya mengamati pengelolaan komponen *rear cushion* kendaraan bermotor yang termasuk komponen besar (*Big Part*), sehingga tidak mencakup komponen kendaraan lain maupun bahan habis pakai.

1.4. Rumusan Masalah

Berdasarkan batasan masalah yang ditetapkan, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana kondisi keterlambatan pengiriman komponen *rear cushion* pada PT XYZ ?
2. Bagaimana pengaruh antara keterlambatan pengiriman komponen *rear cushion* dengan kelancaran produksi kendaraan bermotor pada PT. XYZ ?

1.5. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang diuraikan, berikut tujuan dari penelitian ini yaitu sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui kondisi keterlambatan pengiriman komponen *rear cushion* pada PT. XYZ.
2. Untuk mengetahui pengaruh keterlambatan pengiriman komponen *rear cushion* dengan kelancaran produksi kendaraan bermotor pada PT. XYZ.

1.6. Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian di atas terdapat juga manfaat dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut :

1. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi dan masukan terkait pengaruh keterlambatan pengiriman komponen *rear cushion* terhadap kelancaran produksi kendaraan bermotor, sehingga dapat digunakan sebagai bahan evaluasi dalam meningkatkan kinerja pengiriman dan efisiensi proses produksi.
2. Penelitian ini dapat menambah wawasan dan pengetahuan mengenai manajemen logistik, khususnya terkait keterlambatan pengiriman dan pengaruhnya terhadap proses produksi.

3. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan referensi serta tambahan literatur bagi mahasiswa dan akademisi dalam mengkaji permasalahan yang berkaitan dengan keterlambatan pengiriman komponen dan kelancaran proses produksi pada industri manufaktur khususnya di bidang otomotif.



Intelligentia - Dignitas