

BAB V

PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian ini yang sudah diuraikan, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Proses pengiriman barang impor ke gudang *customer* di EMKL PT Bahana Prestasi Semarang (Linc Group) dimulai dari penerimaan dokumen dari *customer* meliputi *invoice*, *packing list*, *bill of lading*, *certificate of origin*, pembuatan draft Pemberitahuan Impor Barang (PIB) di CEISA 4.0, pengecekan *Estimated Time Arrival* (ETA) kapal pada website pelayaran, pengambilan *Delivery Order* (DO) kepada *shipping line*/pelayaran, pencarian vendor *trucking*, dan pembayaran *empty* kontainer di depo kontainer.
2. Kendala dalam pengiriman barang impor ke gudang *customer* di EMKL PT Bahana Prestasi Semarang (Linc Group) adalah kendala eksternal dan kendala internal. Kendala eksternal meliputi telatnya dokumen fisik dari *customer*, CEISA 4.0 yang error, perubahan kebijakan pemerintah mengenai impor, perbedaan *Estimated Time Arrival* (ETA), rilis *Delivery Order* (DO) dari *shipping line* yang berubah, faktor cuaca, perubahan arus jalan, keterlambatan pencarian vendor *trucking*, kondisi *trailer*, kemacetan di pelabuhan. Kemudian kendala internal seperti dokumen yang salah input dari karyawan, pekerjaan yang *side job* dan kecepatan internet yang kurang maksimal.

3. Penelitian ini menggunakan metode *Failure Mode and Effect Analysis* (FMEA) untuk menentukan akar penyebab yang prioritas dari kendala eksternal dan internal. Penentuan akar penyebab prioritas dilakukan dengan menghitung nilai dari *Risk Priority Number* (RPN) dari setiap kendala eksternal dan internal. Berdasarkan hasil analisis akar penyebab adalah CEISA 4.0 error dengan nilai RPN 294, telatnya dokumen fisik dari *customer* dengan nilai RPN 252, kondisi *trailer* dengan nilai RPN 245, kemacetan di pelabuhan dengan nilai RPN 210.

5.2. Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang sudah dilakukan, maka peneliti memberikan saran sebagai berikut :

1. Perusahaan disarankan untuk membuat Standar Operasional Prosedur (SOP) seperti *checklist* kondisi kontainer dalam proses pengiriman barang impor ke gudang *customer*. Hal ini agar dapat memastikan kondisi kontainer memenuhi kelayakan sebelum proses pengangkutan di pelabuhan, sehingga dapat meminimalkan risiko keterlambatan dalam pengiriman barang impor.
2. Perusahaan disarankan meningkatkan koordinasi dengan pihak Direktorat Bea Cukai, *Shipping Line*, *Vendor Trucking*, dan Depo Kontainer. Hal ini agar mengurangi potensi keterlambatan dalam pengiriman barang impor ke gudang *customer*.
3. Penelitian selanjutnya diharapkan dapat menggunakan metode pendekatan kuantitatif untuk menguji variabel yang telah ditemukan dari

hasil analisis akar penyebab yang sudah digunakan dalam pendekatan kualitatif dengan metode *Failure Mode and Analysis Effect* (FMEA). Beberapa variabel yang dapat dianalisis antara lain CEISA 4.0 error, telatnya dokumen fisik dari *customer*, kondisi *trailer* dan kemacetan di pelabuhan.