

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan pada BAB IV mengenai proses serah terima (*handover*) barang dalam mendukung kelancaran pengiriman KALOG Express di Stasiun Semarang Tawang, dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

1. Proses serah terima barang KALOG Express Stasiun Semarang Tawang berjalan dari pelanggan ke petugas administrasi, lalu ke koordinator lapangan, pengawal atau driver, sampai ke petugas di titik tujuan. Barang berisiko khusus seperti sepeda motor punya checklist dan pengesahan tambahan.
2. Efektivitas proses ini masih beragam antarindikator. Ketepatan sasaran masih terganggu kesalahan label, ketepatan waktu relatif terjaga di truk tapi rawan meleset di kereta, keakuratan informasi baru terverifikasi setelah masalah muncul, dan kepatuhan SOP diperkirakan baru sekitar 80 persen dengan penandatanganan Daftar Muat sebagai celah paling nyata.
3. Akar masalahnya berupa kombinasi keterbatasan jumlah petugas, pencatatan yang masih manual dan reaktif, scanner yang masih berkabel, serta tingginya volume pengiriman. Yang paling mendasar, pengecekan ulang pada tahap pemuatan belum menjadi prosedur wajib, sementara keputusan otomatisasi berada di tangan manajemen, bukan petugas lapangan.

5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, penulis mengajukan saran sebagai berikut:

1. Bagi KALOG Express Stasiun Semarang Tawang, disarankan untuk mempertimbangkan usulan revisi SOP pada BAB IV, khususnya penambahan langkah verifikasi ulang sebelum pemuatan barang dan kewajiban penandatanganan Daftar Muat secara berjenjang, sebagai langkah konkret mengurangi risiko *missloading* dan memperkuat kepatuhan SOP.
2. Perusahaan disarankan menetapkan pengecekan ulang pada tahap pemuatan sebagai prosedur baku dengan penunjukan petugas yang secara khusus bertanggung jawab atas verifikasi tersebut, mengingat SOP saat ini belum mengatur pembagian tanggung jawab tersebut secara eksplisit.
3. Perusahaan disarankan mengkaji lebih lanjut penggantian sarana pemindai (*scanner*) berkabel menjadi nirkabel serta menyusun mekanisme prioritas barang yang baku pada kondisi volume tinggi atau musim puncak, dengan mempertimbangkan anggaran dan prioritas investasi yang menjadi kewenangan manajemen.
4. Bagi peneliti selanjutnya yang tertarik meneliti topik serupa, penelitian ini masih menyisakan beberapa aspek yang memerlukan pendalaman lebih lanjut, yaitu:
 - a. Sudut pandang pengawal kereta atau driver truk secara langsung mengenai pelaksanaan serah terima pada titik korlap-pengawal dan pengawal-petugas tujuan,

termasuk konfirmasi mengenai ada atau tidaknya Berita Acara Serah Terima (BAST) formal pada titik tersebut.

b. Dokumen SOP tertulis mengenai proses serah terima barang secara resmi dari perusahaan, sebagai pembanding formal terhadap pelaksanaan aktual, termasuk ketentuan tertulis mengenai penanganan barang berkarakteristik khusus.

c. Akses terhadap rekaman CCTV sebagai pembanding langsung atas keterangan informan mengenai penelusuran barang.

d. Data atau indikator kinerja formal (key performance indicator) yang digunakan perusahaan untuk menilai proses *handover* secara sistematis.

e. Ada tidaknya prosedur kontinjensi untuk kejadian Berhenti Luar Biasa (BLB) pada perjalanan kereta api.

f. Data mengenai jadwal, durasi, dan jumlah kali observasi secara terstruktur, untuk memperkuat metode observasi pada penelitian selanjutnya.