

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian mengenai operasional *repair Container* di Depo Pelni Logistics Cabang Surabaya, peneliti menarik tiga kesimpulan sebagai berikut:

1. Alur operasional *repair Container* di Depo Pelni Logistics Cabang Surabaya terdiri atas empat tahapan berurutan yang belum berjalan optimal, yakni Gate In disertai inspeksi fisik, pencatatan CIR dan pengajuan *repair*, pelaksanaan teknis oleh tim mekanik, hingga *Final Quality Control* sebelum peti kemas dinyatakan Available (AV). Keempat tahapan ini menyimpan kelemahan yang saling berkaitan. Pada *Gate In*, tidak adanya surveyor bersertifikat membuat dokumen CIR tidak terisi benar dan hanya berfungsi administratif, bukan sebagai alat pengendali mutu. Pada pengajuan *repair*, disposisi dari kantor pusat dapat memakan waktu hingga dua hari sehingga peti kemas rusak menumpuk menunggu persetujuan. Pada pelaksanaan teknis, pola kerja yang reaktif dan berorientasi ketersediaan stok membuat pengerjaan berlangsung tanpa perencanaan terstruktur. Pada Final QC, penilaian kelayakan diserahkan sepenuhnya kepada mekanik tanpa pengawas independen, sehingga peti kemas yang belum layak berpotensi lolos dan memicu keluhan.
2. Melalui pendekatan Fishbone Analysis dengan kerangka 5M+1E, penelitian mengidentifikasi bahwa penghambat utama optimalisasi berakar pada lima kategori, sedangkan kategori Machine tidak menjadi penghambat karena

peralatan berfungsi baik. Pada kategori *Man*, depo belum memiliki Surveyor maupun staf *Quality Control* sehingga fungsi inspeksi terpaksa dibebankan kepada kerani lapangan. Pada *Method*, seluruh pekerjaan *repair* berlangsung tanpa SOP tertulis dan hanya bersandar pada kebiasaan serta arahan lisan. Pada *Material*, pengadaan bahan baku yang reaktif tanpa *safety stock* memaksa mekanik menunggu material satu hingga tiga hari. Pada *Measurement*, inspeksi hanya mengandalkan "tes cahaya" dan intuisi mekanik tanpa parameter kelayakan yang terstandarisasi. Pada *Environment*, ketiadaan kanopi pelindung memaksa aktivitas pengelasan terhenti saat hujan.

3. Menanggapi akar masalah yang sistemik tersebut, penelitian menghasilkan *output* konkret berupa Draf Standar Operasional Prosedur (SOP) *Repair* Peti Kemas untuk mengisi kekosongan regulasi teknis. Draf ini dilengkapi tiga instrumen siap pakai. Pertama, Bagan Alur Kerja Usulan yang menempatkan Surveyor pada *Gate In* guna menerbitkan *Estimate of Repair* (EOR) dan QC independen pada *Final Release*. Kedua, Dokumen EOR yang menggantikan estimasi lisan dengan pencatatan terstruktur soal kerusakan, material, biaya, dan durasi. Ketiga, Formulir Ceklis Inspeksi Pasca-Perbaikan dengan klasifikasi kelayakan Grade A, B, dan C secara terukur. Penelitian juga merekomendasikan penetapan *Minimum Order Quantity* (MOQ) dan *safety stock* untuk material *fast-moving*, serta pembangunan kanopi permanen di area depo *repair*.

5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, peneliti menyampaikan beberapa saran bagi PT PBM Sarana Bandar Nasional (Pelni Logistics) Cabang Surabaya sebagai berikut:

1. PT PBM Sarana Bandar Nasional (Pelni Logistics) Cabang Surabaya perlu memprioritaskan rekrutmen Surveyor tersertifikasi dan pembentukan divisi *Quality Control* independen sebagai kebutuhan struktural yang mendesak. Kehadiran kedua fungsi ini akan menutup celah pengawasan pada tahap *Gate In* dan *Final Release*, sekaligus menyediakan dokumen otentik yang selama ini tidak tersedia untuk keperluan klaim kepada *shipper*, sehingga depo tidak lagi menanggung biaya perbaikan dari kas internal.
2. Manajemen disarankan segera mengesahkan dan memberlakukan Draf SOP *Repair Container* hasil penelitian ini sebagai regulasi teknis resmi yang mengikat seluruh personel lapangan. Penerapan SOP perlu disertai sosialisasi menyeluruh dan memuat *Service Level Agreement* (SLA) dengan target waktu penyelesaian yang jelas untuk setiap kategori kerusakan, sehingga kinerja operasional dapat dievaluasi secara berkala dan berbasis data.
3. Manajemen PT PBM Sarana Bandar Nasional (Pelni Logistics) Cabang Surabaya disarankan untuk segera menerapkan sistem *safety stock* dengan penetapan *Minimum Order Quantity* (MOQ) untuk material *fast-moving* guna menghilangkan *waiting time* akibat kekosongan bahan. Bersamaan dengan itu, pembangunan kanopi permanen di area Depo *Repair Kalimas* perlu direalisasikan agar produktivitas tim mekanik tidak lagi terganggu oleh kondisi cuaca, sehingga penumpukan antrean *Container damage* dapat diminimalkan secara signifikan.