

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Dari hasil penelitian “Analisis Mitigasi Risiko Operasional Proses Ekspor Menggunakan Metode FMEA Pada Perusahaan PT. Ardana Sejahtera Abadi” dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Ditemukan 10 risiko yang terbagi menjadi 3 risiko dalam tahap dokumen dan kepabeanaan serta 7 risiko dalam tahap operasional. Berikut merupakan identifikasi risiko operasional proses ekspor PT. Ardana Sejahtera Abadi:

Tabel 5.1 Identifikasi Risiko Operasional Proses Ekspor PT. Ardana Sejahtera Abadi

Risiko (<i>Failure Mode</i>)	Penyebab Risiko (<i>Cause</i>)	Akibat Risiko (<i>Effect</i>)
Tahap Dokumen dan Kepabeanaan		
Kesalahan <i>input</i> data pada PEB	<i>Human error</i> dan data dari <i>shipper</i> kurang lengkap	Respon <i>Rejection</i> (Nota Pemberitahuan Penolakan)
Keterlambatan penerbitan COO	Keterlambatan pengiriman dokumen oleh <i>shipper</i>	Menurunkan daya saing perusahaan dan komplain dari <i>shipper</i>
Keterlambatan penerbitan NPE	PEB belum disetujui, barang masuk pemeriksaan barang (jalur merah), kendala sistem di CEISA	Kontainer tertahan di pintu masuk pelabuhan dan penundaan pengiriman
Tahap Operasional		
Unit truk tidak tersedia	Tingginya volume ekspor atau permintaan jasa dari <i>shipper</i> mendadak.	Penundaan proses pemuatan (<i>stuffing</i>) dan komplain dari <i>shipper</i>
<i>Container shortage</i>	Kuota kontainer dari pelayaran habis.	Penundaan jadwal ekspor dan komplain dari <i>shipper</i>

Risiko (<i>Failure Mode</i>)	Penyebab Risiko (<i>Cause</i>)	Akibat Risiko (<i>Effect</i>)
Spesifikasi kontainer tidak sesuai	Kondisi kontainer yang bolong, berbau, atau tambalan	Komplain dari <i>shipper</i>
Truk terlambat saat <i>stuffing</i>	Kerusakan pada unit truk dan kemacetan pada saat menuju lokasi <i>stuffing</i> dan pada saat <i>lift on</i> .	Terganggunya jadwal operasional gudang dan risiko tertinggal kapal
Kerusakan barang saat pengiriman barang	<i>Driver</i> ugal-ugalan dan kontainer cacat (bolong, ada paku)	Klaim asuransi dan citra perusahaan turun.
Kerusakan segel kontainer	Barang atau peralatan tertinggal saat proses <i>stuffing</i> .	Penolakan oleh pelabuhan dan biaya tambahan
Truk terlambat memasuki pelabuhan	Adanya permasalahan pada armada truk, kemacetan di jalan atau akses pelabuhan, dan jadwal <i>stuffing</i> mepet <i>closing</i>	Adanya biaya tambahan untuk memasuki CY, penundaan jadwal ekspor.

Sumber: Olahan Data Peneliti, 2026

- Hasil analisis dan perhitungan *risk priority number* untuk kesepuluh risiko yang ada, didapatkan risiko unit truk tidak tersedia sebagai risiko dengan prioritas tinggi dengan nilai RPN sebesar 321,9. Tingginya nilai RPN ini berdasarkan perkalian dari *severity* sebesar 7, *occurrence* sebesar 7,3, dan *detection* sebesar 6,3. Risiko ini berdampak langsung terhadap penundaan jadwal ekspor dari *shipper*. Frekuensi kejadian risiko ini terbilang cukup sering dimana dalam sebulan pasti terjadi. Perusahaan masih belum mempunyai sistem untuk mendeteksi dini risiko tersebut. Hal ini yang menyebabkan risiko tersebut mendapatkan nilai RPN sebesar 321,9. Berikut pemeringkatan RPN pada risiko operasional proses ekspor PT. Ardana Sejahtera Abadi:

Tabel 5.2 Tabel Peringkat RPN

No	<i>Failure Mode (Risiko)</i>	RPN
1	Unit truk tidak tersedia	321,9
2	<i>Container shortage</i>	110,9
3	Kerusakan barang saat pengiriman barang	77,2
4	Truk terlambat memasuki pelabuhan	75,2
5	Spesifikasi kontainer tidak sesuai	33,6
6	Kesalahan <i>input</i> data pada PEB	29,7
7	Keterlambatan penerbitan COO	26,4
8	Truk terlambat saat <i>stuffing</i>	17,9
9	Keterlambatan penerbitan NPE	16,9
10	Kerusakan segel kontainer	11,8

Sumber: Olahan Data Peneliti, 2026

- Berdasarkan wawancara dan observasi yang dilakukan oleh peneliti, peneliti merancang mitigasi risiko untuk mengubah penanganan perusahaan yang mulanya bersifat reaktif menjadi preventif-proaktif. Mitigasi risiko ini dilaksanakan melalui 2 langkah. Langkah pertama adalah pembuatan dokumen sebagai dasar staf operasional dalam pengelolaan armada truk. Langkah kedua adalah penerapan sistem digital *monitoring* dan rekapitulasi ketersediaan unit truk. Penerapan langkah mitigasi risiko ini diproyeksikan dapat menurunkan nilai *occurrence* menjadi ≤ 4 dan *detection* ≤ 5 . Nilai RPN yang mulanya 321,9 sebelum adanya mitigasi risiko dapat turun menjadi ≤ 140 .

5.2 Saran

Hasil dari analisis risiko menggunakan metode FMEA menunjukkan bahwa kendala risiko terbesar bersumber pada ketidakpastian ketersediaan truk dan

penanganan risiko yang belum terstandarisasi. Melihat hasil tersebut, peneliti memberikan beberapa saran yang dapat diterapkan untuk mengatasi kendala tersebut sebagai berikut:

1. Melakukan penerapan Standar Operasional Prosedur Pengelolaan Unit Truk secara konsisten pada staf operasional. SOP Pengelolaan Unit Truk ini digunakan sebagai acuan staf operasional mengelola unit truk dan tindakan staf operasional ketika tidak mendapatkan unit truk.
2. Mencatat ketersediaan unit truk sebagai tindakan preventif perusahaan dalam menghadapi risiko unit truk tidak tersedia. Staf operasional secara proaktif menghubungi vendor untuk mencari tahu ketersediaan unit truk pada vendor perusahaan. Hasil dari kegiatan tersebut dicatat dalam formulir yang dapat diakses oleh semua staf operasional. Selain itu, dibuatkan laporan bulanan dalam rekapitulasi histori permintaan bulanan sebagai alat deteksi perusahaan dalam mengantisipasi risiko unit truk tidak tersedia berdasarkan tanggal kritis atau pola musiman.