

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui proses pengiriman *first mile* serta menganalisis penyebab keterlambatan pengiriman *first mile* pada proses distribusi produk *ready-to-eat* di PT So Good Food. Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan melalui observasi lapangan, wawancara, dan analisis menggunakan pendekatan *Root Cause Analysis* dengan alat *Fishbone Diagram* dan *5 Whys*, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Proses pengiriman *first mile* pada PT So Good Food terdiri dari beberapa tahapan yang saling berkaitan, dimulai dari persiapan dan pengemasan produk, verifikasi dokumen pengiriman, pemesanan dan pemuatan armada, pengiriman oleh *driver* melalui vendor/3PL, hingga serah terima produk di titik tujuan. Proses ini melibatkan pihak eksternal berupa vendor/3PL sebagai penyedia armada dan *driver*, sehingga kendali langsung perusahaan terhadap proses pengiriman yang sedang berjalan menjadi terbatas.
2. Berdasarkan hasil analisis menggunakan *Root Cause Analysis* dengan pendekatan *Fishbone Diagram* dan *5 Whys*, keterlambatan pengiriman *first mile* disebabkan oleh permasalahan yang bersifat multifaktorial, meliputi sulitnya pengendalian *driver* di lapangan dan *human error* pada proses *loading* dari faktor *Man*, ketidaksesuaian kondisi armada dengan standar yang ditetapkan dari faktor *Machine*, prosedur pemesanan armada yang

masih konvensional dan sistem monitoring yang belum efisien dari faktor *Method*, Ketidaksesuaian kuantitas produk yang siap kirim dengan dokumen pengiriman dari faktor *Material*, serta Banjir Aceh dan Sumatera Utara dan tidak pastinya jadwal kapal dari faktor *Environment*. Dari keseluruhan faktor tersebut, analisis *5 Whys* mengungkapkan bahwa faktor *Man* dan *Method* bermuara pada akar penyebab yang sama, yaitu belum adanya kebijakan *vendor management* yang mengatur standar dan mekanisme pelaporan status pengiriman serta aktivitas *driver* secara terpusat dan *real-time*. Sebagai output penelitian, dirumuskan rekomendasi berupa implementasi *Logistic Control Tower* sebagai sistem *monitoring* terpusat yang diharapkan dapat meningkatkan visibilitas perusahaan terhadap seluruh proses pengiriman *first mile* dan mengurangi keterlambatan secara signifikan.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil analisis dan temuan penelitian yang telah diperoleh, penulis memberikan beberapa saran kepada pihak perusahaan maupun peneliti selanjutnya. Saran tersebut diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan dan referensi dalam mendukung pengembangan serta penyempurnaan yang lebih optimal di masa mendatang.

1. Bagi PT So Good Food, disarankan untuk segera menetapkan kebijakan *vendor management* yang komprehensif sebagai langkah awal yang mendasari implementasi *Logistic Control Tower*. Kebijakan ini perlu mencakup standar pelaporan status pengiriman, mekanisme pemantauan *driver* secara *real-time*, serta KPI kinerja pengiriman yang wajib dipenuhi oleh seluruh vendor/3PL

dan dituangkan secara eksplisit dalam kontrak atau *Service Level Agreement* (SLA). Dengan terbentuknya kebijakan ini, implementasi *Control Tower* yang direkomendasikan dalam penelitian ini dapat berjalan secara efektif dan memberikan dampak yang signifikan terhadap penurunan tingkat keterlambatan pengiriman *first mile*.

2. Perusahaan juga disarankan untuk melakukan perbaikan yang menyoar faktor-faktor lain yang teridentifikasi dalam *Fishbone Diagram*. Untuk faktor *Machine*, perusahaan disarankan menetapkan prosedur pemeriksaan armada yang lebih terstandarisasi dan mengikat secara formal, di mana standar kelayakan armada mencakup kondisi teknis kendaraan dan higienitas bak muatan dituangkan secara eksplisit dalam kontrak kerja sama dengan vendor beserta konsekuensi yang jelas apabila standar tersebut tidak dipenuhi. Untuk faktor *Material*, perusahaan disarankan memperkuat sinkronisasi antara perencanaan produksi dan perencanaan distribusi melalui mekanisme komunikasi yang lebih terstruktur antara tim produksi di Boyolali dan tim DRP, sehingga apabila terjadi keterlambatan di lini produksi, penyesuaian jadwal pengiriman dapat dilakukan secara proaktif sebelum berdampak pada proses pengiriman *first mile*. Sementara untuk faktor *Environment* yang bersifat di luar kendali perusahaan maupun vendor, perusahaan disarankan menyusun Standar Operasional Prosedur Penanganan *Force Majeure* yang mengatur mekanisme respons, komunikasi, dan pengambilan keputusan bersama ketika kondisi tersebut terjadi, sehingga waktu respons dapat diminimalkan dan dampak keterlambatan akibat faktor eksternal dapat ditekan semaksimal mungkin.