

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. Kesimpulan

Berdasarkan data yang telah diperoleh dan hasil pembahasan yang telah dilakukan pada bab sebelumnya, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Telah dilakukan pembuatan model nyata dari kedatangan sampai exit dari ACD (Aktivity Cicle Diagram).
2. Telah dilakukan simulasi dengan output rata-rata 1 hari countainer 13 unit bak double 14 unit dan troton 24 unit. Hasil ini sesuai jika dibandingkan dengan output nyata.
3. Berdasarkan simulasi arena yang telah dilakukan pada kondisi saat ini rata-rata waktu tunggu pada masing-masing kendaraan Tronton 3.5 jam, container 5.5 jam lalu bak double 4jam. Utilitas paling tinggi terdapat pada proses Cheklist *warehouse* dikarenakan jumlah kendaraan yang akan mengantri menunggu slot kosong pada proses loading. Dengan perbaikan 1 utilitas Cheklist *warehouse* menjadi 51% dengan jumlah utilitas server loading yang merta, dan ada juga perbaikan 2 yang nilai utilitas Cheklist *warehouse* memiliki jumlah utilitas yang sama 51% akan tetapi pada jumlah utilitas server loading pada perbaikan 2 banyak yang menganggur dengan nilai utililitas yang rendah.

6.2 Saran

Setelah mendapatkan simpulan di atas, penulis mengajukan beberapa saran antara lain:

1. Bagi perusahaan dapat menggunakan perbaikan 1 untuk mengurangi jumlah antrian. Dengan menambah jumlah server Cheklist *warehouse* dan mengurangi server loading sehingga dapat memaksimalkan kinerja dari utilitas Cheklist *warehouse*. Dengan menggunakan simulasi perbaikan 1 perusahaan akan mengurangi server loading dan menambahkan jumlah server

Ceklist *warehouse* bertujuan untuk mengurangi antrian pada Ceklist *warehouse*

2. Bagi perusahaan bisa menggunakan sitem perbaikan 2 dengan menambah jumlah server Ceklist *warehouse* dengan jumlah server loading yang sama. Akan tetapi akan terjadi banyak server loading yang menggur.
3. Bagi perusahaan dalam kondisi saat ini harus memperhatikan waktu loading yang cukup lama itu berpengaruh dalam pengeluaran biaya pada saat kendaraan mengirimkan pesanan pada konsumen. Saat kendaraan telat akan dikenakan biaya jam oleh dishub diklaim ke perusahaan. Lebih memungkinkan perusahaan menggunakan perbaikan1 untuk meminimalisir antrian dan jumlah overtime dan keterlambatan keberangkatan kendaraan.
4. Untuk penelitian berikutnya agar dapat mengembangkan model simulasi.
5. Untuk penelitian berikutnya agar dapat mengembangkan model selanjutnya dengan mempertimbangkan analisa biaya.