

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

IV.1. Kesimpulan

Setelah melaksanakan praktek kerja profesi di PT. Jaya Transport Indonesia, kami dapat menarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Jenis perawatan armada dilakukan secara rutin sesuai dengan km (kilometer) masing-masing armada, perbaikan armada dilakukan apabila armada mengalami kerusakan diluar jadwal *service preventive maintenance*. Akan tetapi perawatan dan perbaikan armada masih terkendala oleh ketersediaan sparepart yang terkadang harus menunggu sehingga menambah waktu dalam meladilakkukan proses perawatan dan perbaikan. Serta mempunyai banyak stall bengkel untuk perawatan kendaraan dan dilakukan uji tes jalan oleh SA&QC .
2. Belum terdapat training untuk pengemudi baik pada awal rekrutmen maupun setelah dipercaya perusahaan untuk membawa armada, sehingga pengetahuan mengenai keselamatan mengemudi masih minim hanya berdasarkan pengalaman pengemudi. Untuk driver diwajibkan berangkat ke garasi walaupun tidak ada jadwal pengiriman rokok.
3. PT. Jaya Transport Indonesia melakukan inspeksi sebelum dilakukan pemberangkatan armada, hal tersebut merupakan penerapan HSE pada perusahaan untuk menghindari *accident* dalam *maintenance* dan operasional armada.
4. Manajemen perencanaan perjalanan yang dilakukan perusahaan dimulai dari penentuan jenis armada, penentuan rute, dan monitoring perjalanan. Monitoring perjalanan belum menggunakan GPS pada tiap armada tetapi menggunakan grup whatsapp sehingga belum bisa terpantau dengan pasti keberadaannya.

IV.2. Saran

Berikut adalah saran rekomendasi yang dapat diberikan berkaitan dengan profesi pada perusahaan:

- a. Perlu pengecekan secara detail tentang inspeksi kendaraan sebelum maupun sesudah melakukan pengiriman barang dan pemisahan stall bengkel antara stall pengelasan, stall body repair dan stall maintenance.

- b. Perlu dilakukan training pengemudi untuk menambah pengetahuan pengemudi sehingga pengemudi PT. Jaya Transport menjadi pengemudi profesional yang memiliki etika profesi yang baik dan menerapkan *ECO, safety driving and wonderful driving* dalam bekerja serta memiliki pengetahuan tentang spesifikasi kendaraan menggunakan *Tool Box Meeting*.
- c. Perlu adanya identifikasi resiko bahaya terhadap kecelakaan kerja sesuai dengan regulasi SMK 3 dan pengadaan kotak P3K, APAR dan segitiga pengaman pada kendaraan.
- d. Monitoring / pengawasan armada selama ini dilakukan oleh operasional melalui grup jejaring sosial *whatsapp* sebaiknya perlu ditambahkan melalui *GPS* agar memaksimalkan pengawasan tiap armada, ketepatan waktu pengiriman, kondisi jalan (identifikasi risiko bahaya daerah rawan kecelakaan) serta perilaku pengemudi pada saat di jalan.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim.(2003).Undang-Undang No.13 Tahun 2003 pasal 87 Tentang Ketenagakerjaan dan SMK3
- Anonim.(2008).Peraturan Pemerintah No.60 Tahun 2008, Pasal 13 Ayat (1) Tentang Penilaian Resiko
- Anonim.(2003).Undang-Undang No.1 Tahun 1970 Tentang Keselamatan Kerja
- Peraturan Menteri No 85 Tahun 2012 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Jalan
- Pratiwi, Cristin Harnita. 2015. *Analisa Pengaruh Desain Komunikasi Visual Terhadap Brand Awareness Dan Dampaknya Pada Minat Beli Produk Djarum Black Mild (STUDI PADA KONSUMEN ROKOK DI KOTA SEMARANG)*. Semarang: Diponegoro University.
- Wahyu Wibowo, Irwan Chairuddin. 2017. "Sistem Angkutan Multimoda Dalam Mendukung Efisiensi Biaya Logistik Di Indonesia." *Manajemen Transportasi dan Logistik* Vol 4 No 1.
- Wulandari, Ayu Septya. 2015. *PENERAPAN METODE HIRARC (HAZARD IDENTIFICATION, RISK ASSESSMENT AND RISK CONTROL) PADA PROYEK WIKA TOWER JAKARTA TIMUR PT WIJAYA KARYA (PERSERO) TBK TAHUN 2015*. JAKARTA: UIN SYARIF HIDAYATULLAH.