

ABSTRAK

Indonesia memiliki 5 sektor industri manufaktur yang difokuskan untuk penerapan industri 4.0 seperti: elektronik, otomotif, kimia, makanan dan minuman (mamin), serta tekstil dan busana. Dengan adanya “Making Indonesia 4.0” dapat meningkatkan Produk Domestik. Target pasar industri otomotif dalam negeri untuk domestik dan ekspor dominan mengalami kenaikan dari tahun 2011 hingga 2020. Terjadi penurunan satu kali dengan total target 1,22 juta pada tahun 2014 menjadi 1,06 juta pada tahun 2015. Selain itu, kinerja produksi dan penjualan program lower cost green car (LCGC) dalam negeri periode 2005 hingga 2017 mengalami fluktuasi production and sales. Angka produksi paling tinggi terjadi pada tahun 2014 dengan produksi sebanyak 1299 unit mobil, dan paling rendah pada tahun 2006 sebanyak 269 unit. Sedangkan, angka penjualan tertinggi terjadi pada tahun 2013 sebanyak 1230 unit dan terendah pada tahun 2006 sebanyak 319 unit. Dengan banyaknya tantangan dan proses bisnis otomotif untuk meningkatkan daya saing di industri 4.0, dibutuhkan suatu tindakan untuk meminimalkan kejadian risiko kecelakaan pekerja dan berbagai hal yang dapat merugikan perusahaan mulai dari produksi awal hingga akhir pada perusahaan.. Berdasarkan data target pasar industri otomotif 4.0 yang sedang berlangsung saat ini, maka bisnis otomotif pada suatu perusahaan cukup menjanjikan untuk beberapa tahun kedepan dilihat dari tren yang dominan mengalami demand yang cukup tinggi setiap tahunnya. Penulis diberikan kesempatan oleh PT. Astra Daihatsu Motor yang mana merupakan perusahaan otomotif dengan penjualan terbesar kedua di Indonesia untuk melakukan penelitian dibagian logistic assembly. Dari masalah yang ditemukan dari proses receiving hingga empty box terdapat beberapa ketidaksesuaian yang dapat mengakibatkan masalah apabila tidak segera ditangani. Beberapa ketidaksesuaian tersebut didapat dari hasil genba atau mointoring yang selalu dilakukan perusahaan dan setiap divisi pada bagian-bagian kerja yang telah ditentukan setiap harinya. Ketidaksesuaian tersebut seperti kanban terlepas, kanban minim informasi, pedal rem keranjang dolly rusak, pengangkatan polybox oleh operator separating yang tidak sesuai, dan lain sebagainya. Selama ini perusahaan sudah melakukan hal terbaik untuk meminimalisir kejadian tersebut, seperti pengadaan training dan genba serta hal lainnya. Namun, masih terdapat beberapa ketidakpastian dan analisis manajemen risiko yang harus lebih ditingkatkan karena masih terdapat beberapa ketidaksesuaian yang dapat menimbulkan masalah yang bisa berpengaruh kepada lane stop. Untuk meminimalkan hal tersebut, diperlukan analisis manajemen risiko perusahaan terhadap ketidaksesuaian yang dapat menimbulkan kerugian bagi perusahaan apabila tidak segera ditangani. Analisis manajemen risiko yang dilakukan oleh peneliti menggunakan metode House of Risk untuk mengetahui kejadian risiko dan sumber risiko serta menentukan prioritas sumber risiko yang harus segera ditangani dengan perancangan aksi mitigasi. Selain itu, untuk menentukan akan permasalahan dari sumber risiko tersebut peneliti menggunakan metode Root Cause Analysis yang didalamnya terdapat 5 why analysis yang dipadukan menggunakan diagram fishbone. Dari berbagai analisis tersebut, peneliti menambahkan matriks risiko pada sebelum dan sesudah perancangan aksi mitigasi untuk mengetahui perubahan dari besarnya dampak dan kemungkinan risiko yang terjadi. Oleh karena itu, peneliti membuat penelitian yang berjudul “Kiken Yochi Meeting Pada Toyota Production System (TPS) Dengan Metode House Of Risk dan Root Cause Analysis Pada Proses Bisnis Bidang Logistic Assembly Plant”

Kata Kunci: House of Risk (HOR), Root Cause Analysis, fishbone diagram, 5 why analysis