BAB VI

PENUTUP

6.1. Kesimpulan

Berikut merupakan kesimpulan yang dapat diambil dari penelitian ini serta menjawab rumusan masalah yang telah ditetapkan, yaitu sebagai berikut:

1. Terdapat sebanyak 22 risiko yang telah terindentifikasi dan ditunjukkan dengan kode R1 sampai R22. Risiko-risiko tersebut yaitu: tap pada katub pompa kurang dalam (R1), proses pembuatan seal katub yang memakan waktu (R2), pompa bocor (R3), rakitan as dan bum sesak (R4), tidak adanya lubang baut dan tap pada bum (R5), *spyged* tidak masuk pada alur (R6), lubang stoper tidak halus (R7), proses pembuatan filter untuk oli yang memakan waktu (R8), ukuran ulir pada baut bum tidak sesuai (R9), bubutan kiri-kanan engkol tidak *centre* (R10), tidak adanya tap dan lubang baut M8 dan M18 (R11), Ulir macet pada sloping diameter 5 (R12), jarak PCD tidak tepat (R13), lubang PCD tidak sesuai dengan *centre* (R14), ukuran lubang bus pengangkat trenden (kuningan) tidak sesuai (R15), permukaan di ulir trenden bagian tengah kurang rendah (R16), ukuran trenden tidak sesuai (R17), kesulitan penyetelan gear helix pada matras *knee rest* (R18), ketidaksesuaian dimensi dan ukuran pada setelan ulir pinggang (R19), ketidaklengkapan *standart part* (R20), ketidakcocokan ukuran baut (R21) dan sinkronisasi waktu datang *standart part* yang tidak tepat (R22). Berdasarkan hasil pengolahan data menggunakan FMEA, diketahui seluruh risiko tersebut tergolong sebagai *medium risk*.

2. Terdapat 4 departemen yang bertanggung jawab dalam melakukan tindakan mitigasi, yaitu Unit HE, *Engineering*, MAKL dan SCM. Adapun pembagiannya adalah sebagai berikut: Unit HE bagian *Painting* bertanggung jawab terhadap risiko R1; Unit HE bagian *Assembly* bertanggung jawab terhadap risiko R1; Unit

HE bagian PE bertanggung jawab terhadap risiko R21; Unit *Engineering* bertanggung jawab terhadap risiko R19, R20, R12, R7, R6, R15, R17 dan R18; MAKL bertanggung jawab terhadap risiko R19, R5, R13, R14, R7, R2, R6, R11, R15, R16, R17, R3, R4, R9, R10; dan SCM bertanggung jawab terhadap risiko R20, R8, R18 dan R22;

3. Strategi mitigasi yang diusulkan diestimasikan dapat mengurangi waktu siklus dari 10:06:13 jam menjadi 07:23:17 jam sehingga berpengaruh pada meningkatnya jumlah *output* yang dihasilkan per hari yang awalnya 5,97 STB menjadi 8,18 STB. Berdasarkan perhitungan, diketahui bahwa terjadi peningkatan produktivitas dari kondisi sebelum mitigasi yaitu sebesar 2,98 STB/operator per hari menjadi 4,09 STB/operator per hari. Sehingga dapat dikatakan produktivitas meningkat sebanyak 37%.

6.2. Saran

Adapun saran peneliti untuk perbaikan penelitian selanjutnya adalah:

1. Membahas lebih jauh terkait detail teknis usulan tindakan mitigasi beserta cara penerapannya.
2. Menambahkan analisis dari segi biaya untuk mengetahui penghematan biaya yang dapat terjadi dengan diterapkannya strategi mitigasi risiko.
3. Penggunaan metode lain seperti VSM dan *Lean Manufacturing* untuk mengurangi *non value added activity* dan bagaimana dampaknya terhadap produktivitas.