

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis pada bab sebelumnya, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Waktu Standar untuk membuat 1 unit *body* bis besar adalah 8 hari.
2. Aktivitas-aktivitas bernilai tambah yang terjadi pada setiap proses yaitu sebagai berikut:
 - a. Proses mekanik modifikasi (Persiapan) yang terdiri dari aktivitas pelepasan accu dan air filter dari *chasis*, pemposisian air filter ke pos sparepart, masking bagian kemudi, terminal elektrik, pipa, dan mesin.
 - b. Proses persiapan *chasis* (Pos I) yang terdiri dari aktivitas pengeboran/pelubangan *chasis*, dan pemasangan clamp *chasis*.
 - c. Proses *Set up* Lantai (Pos II) yang terdiri dari aktivitas perakitan rangka lantai, dan pengelasan rangka lantai pada *chasis*.
 - d. Proses *Set up* rangka lambung (Pos III) yang terdiri dari aktivitas pengukuran untuk ketepatan peletakan lambung, pengangkatan rangka lambung dan atap, serta pengelasan rangka lambung dan atap ke *chasis*.
 - e. Proses *Set up* panel lantai dan *cowl* (Pos IV) yang terdiri dari aktivitas pemasangan panel lantai, pemasangan *cowl* depan dan belakang, serta *finishing cowl* yang tidak rata.
 - f. Proses *Set up* panel lambung atas (Pos V) yang terdiri dari aktivitas pembenahan tekstur rangka lambung, pemasangan panel lambung pada

stratching machine, serta pemasangan panel lambung pada rangka lambung.

- g. Proses Pembenaan panel lambung atas dan *step* (Pos VI) yang terdiri dari aktivitas pemasangan wheel house, frame kaca, pintu darurat, serta pintu bagasi belakang.
- h. Proses *Set up* panel lambung bawah (Pos VII) yang terdiri dari aktivitas pemasangan panel lambung dan bagasi samping, pemasangan pintu bagasi tool kit, pintu darurat, pintu depan, dan pintu belakang.
- i. Proses *Finishing body* (Pos VIII) yang terdiri dari aktivitas pemasangan dashboard, penyangga kaca, proses mat, pemasangan bracket spion, wiper, dan partisi.

Aktivitas tidak bernilai tambah meliputi aktivitas pemindahan bus dari pos persiapan sampai dengan *finishing* (pos VIII), aktivitas peletakan *airfilter* ke pos sparepart, pengambilan potongan rangka lantai, aktivitas persiapan peralatan di proses persiapan *chasis* (pos I), proses *set up* rangka lambung (pos III), proses *set up* panel lambung atas (pos V), dan proses pembenaan panel lambung atas (pos VI).

3. Besarnya biaya yang bernilai tambah dan tidak bernilai tambah pada PT. Mekar Armada Jaya berbeda – beda untuk setiap proses / kelompok aktivitasnya. Jumlah biaya aktivitas yang bernilai tambah sebesar Rp. 65.028.691,21 dengan presentase 74,30% dan biaya aktivitas tidak bernilai tambah sebesar Rp. 22.493.100,46 dengan presentase 25,70%. yang berpotensi untuk dihilangkan.

4. Kinerja di Bagian *Main Assy Big Bus* pada kelompok aktivitas set up panel lantai dan cowl (Pos IV) serta set up panel lambung bawah (Pos VII) sudah efisien karena menghasilkan nilai MCE > 0,80, yaitu 0,98 dan 0,99. Sedangkan kelompok aktivitas mekanik modifikasi, persiapan chasis, set up lantai, set up rangka, set up panel lambung atas, set up panel lambung atas dan step, serta *finishing body* belum efisien, karena MCE dari aktivitas-aktivitas tersebut masih dibawah 0,80.

5.2. Saran

1. Menyusun laporan biaya aktivitas bernilai tambah dan tidak bernilai tambah agar perusahaan dapat mengetahui pada aktivitas mana terjadi biaya tidak bernilai tambah yang besar, sehingga perusahaan dapat melakukan pengelolaan aktivitas untuk menurunkan biaya aktivitas tidak bernilai tambah.
2. Agar kinerja setiap proses / kelompok aktivitas dapat diukur dengan tepat, maka perusahaan disarankan untuk memperbaiki standarnya. Waktu standar sebaiknya dihitung secara berkala, terlebih lagi bila terjadi penambahan mesin yang mendukung proses produksi.

DAFTAR PUSTAKA

- Edwards J. Blocher, Kung H. Chen, Gary Cokins, Thomas W. Lin.(2007), *Manajemen Biaya*, Jakarta: Salemba Empat.
- Hansen, Don, Maryanne M Mowen. (2004), *Akuntansi Manajemen. Edisi 7*. Jakarta: Salemba Empat.
- Kaplan, Robert S, Norton, David P. (1996), *The Balanced scorecard, Translating Strategy into Action*, Harvard Business Press, Boston.
- Mulyadi. (2001), *Akuntansi Manajemen Konsep, Manfaat dan Rekayasa*, Jakarta: Salemba Empat.
- Mundel, Marvn, E. and David L.Dunner.(1994), *Motion & Time Study: Improving Productivity*, Seventh edition, USA: Prentice-Hall Publishing Company.
- Supriyono, R. A.(1999), *Manajemen Biaya: Suatu Reformasi Pengelolaan bisnis*, Yogyakarta: BPFE.
- Supriyono, R. A.(2004), *Manajemen Biaya*, Yogyakarta: BPFE.
- Sutalaksana, Iftikar Z., Anggawisastra, Ruhana dan Tjakraatmadja, Jann H., (2006), *Teknik Tata Cara Kerja*, Bandung: Departemen Teknik Industri ITB.
- Widiastuti, H.C., (2012), “Penilaian Kinerja Setiap Aktivitas Karoseri Pada PT Putra Agung Setia”, *Skripsi*, Fakultas Ekonomi Universitas Atma Jaya Yogyakarta. (tidak dipublikasikan).



1. Chasis yang telah di masking dan sedang dalam proses pemasangan clamp



2. Pemasangan rangka lantai



3. Pemasangan rangka lambung



4. Pemasangan cowl depan dan belakang



5. Pemasangan panel lambung dan stretching machine



6. Perakitan body bus selesai





SURAT KETERANGAN

No. 155/HC/MAJ/XI/2015

Yang bertanda tangan di bawah ini menerangkan bahwa mahasiswa **Universitas Atma Jaya Yogyakarta:**

NAMA	NIM	FAKULTAS
Laurensia Kartika Mandasari	120420015	Ekonomi

Telah melaksanakan pengambilan data dan penelitian untuk penyusunan skripsi di PT Mekar Armada Jaya Magelang.

Pengambilan data dan penelitian tersebut telah dilaksanakan pada tanggal **1 Oktober 2015 s.d. 30 Oktober 2015.**

Demikian surat keterangan ini kami buat agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Magelang, 4 November 2015

PT. MEKAR ARMADA JAYA

FX Galih Widyawan, S.Psi

HC Recruitment

