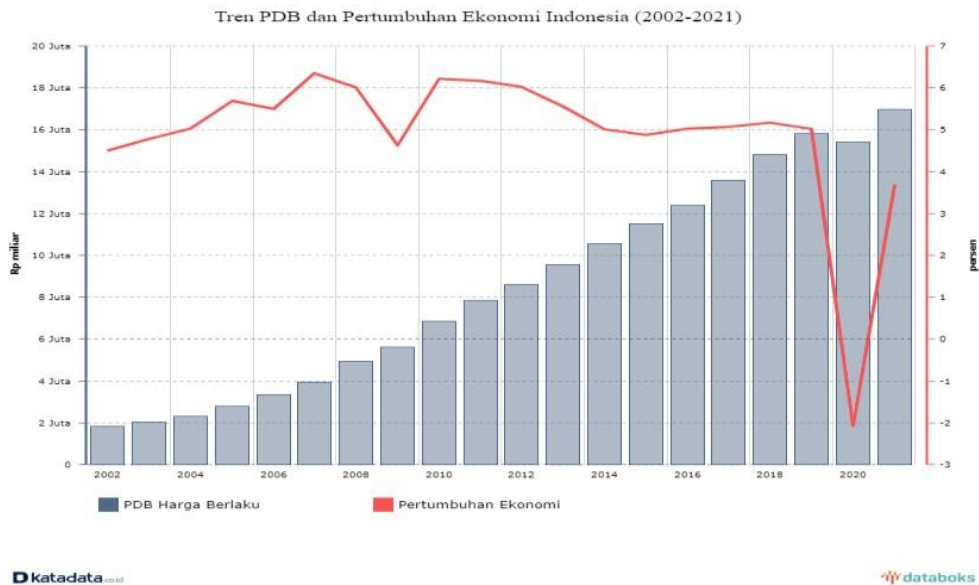


BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Seiring perkembangan zaman dari waktu ke waktu, setiap manusia memiliki mobilitas dan keperluan yang berbeda. Untuk mendukung keperluan tersebut dibutuhkan sarana transportasi yang sesuai dengan fungsinya. Transportasi membantu manusia menjadi lebih mudah untuk mendukung perpindahan ke berbagai wilayah baik itu manusia ataupun berupa barang. Kemudahan ini membuat transportasi menjadi populer di Indonesia terutama kendaraan bermotor roda empat dan roda dua. Jika dilihat secara historiografi sejarah otomotif masuk ke Indonesia sudah ada sejak zaman Kolonial Belanda. Pada tahun 1893 kendaraan sepeda motor pertama di Indonesia dimiliki oleh John C Potter. Lalu tahun berikutnya di ikuti oleh penguasa Keraton Kasunanan Surakarta yaitu Pakubuwono X yang membeli sebuah mobil pertama kalinya dalam sejarah Indonesia. Fenomena tersebut menjadi daya tarik kaum Borjuis Belanda dan Pribumi menurut catatan sejarah industri otomotif dari buku Kereta setan “*De Duivelswagen : Autopioners van Insulinde, 1977*”. (gaikindo.or.id)

Dari peristiwa sejarah tersebut membuat sektor industri otomotif bertumbuh sangat pesat hingga sekarang. Apalagi negara yang menjadi produsen industri otomotif bisa membantu pertumbuhan ekonomi untuk negaranya sendiri. Dikutip dari (Databoks, 2022) Indonesia yang masih belum berdamai akibat pandemi Covid-19 menunjukkan kenaikan Produk Domestik Bruto (PDB) selama 2 tahun terakhir. Kenaikan ini lebih baik dari tahun sebelumnya karena selama pandemi Covid-19 lemahnya daya konsumsi masyarakat membuat *demand* pasar menurun. Tidak hanya itu kebutuhan *primer* yang mahal menjadi salah satu alasan masyarakat untuk memilih menabung uangnya ketimbang untuk membeli. Hasil laporan pada tahun 2021 Badan Pusat Statistik (BPS) melaporkan bahwa dasar harga berlaku (ADHB) yang mencakup seluruh sektor distribusi PDB nasional mencapai Rp 16,97 kuadriliun setara dengan US\$ 1,19 triliun yang jika di rupiahkan menjadi Rp. 14.269/ US\$. Angka ini lebih tinggi dari tahun sebelumnya sebesar Rp 15,4 kuadriliun.



Sumber : katadata.co.id (2022)

Dari tabel grafik diatas, hanya beberapa sektor distribusi PDB nasional saja yang mengalami pertumbuhan positif seperti pada sektor perusahaan jasa. Sementara sektor lainnya yang termasuk Industri Pengolahan mengalami kontraksi yang sangat dalam terutama pada sektor transportasi dan perdagangan. Dampak dari adanya pertumbuhan yang negatif pada sektor industri pengolahan diakibatkan karena terbatasnya kegiatan manusia sejak adanya Covid-19. Permasalahan ini tidak hanya dirasakan pada domestik saja tetapi perdagangan internasional juga merasakan dampak yang sama.

Pada laporan ini, penulis memfokuskan pada industri manufaktur sektor otomotif. Indonesia yang mempunyai populasi terbanyak sebesar 274 jiwa pada tahun 2020 menurut laporan (*Worldmeters*) menempati peringkat ke-4 di dunia. Dengan jumlah penduduk yang banyak tersebut, tidak heran jika banyak Investor atau perusahaan asing tertarik untuk menanamkan modalnya di Indonesia karena sumber daya alam yang melimpah dan permintaan pasar yang strategis. Untuk menjangkau luas wilayah Indonesia yang terbentang dari Sabang sampai Merauke dibutuhkan sarana transportasi. Hampir seluruh masyarakat Indonesia menggunakan sarana transportasi baik itu umum maupun pribadi. Penggunaan transportasi pada masyarakat Indonesia dapat dilihat pada perkembangan jumlah

kendaraan bermotor menurut jenisnya yang dilakukan oleh BPS dari tahun 2018 sampai 2020. Pertumbuhan ini setiap tahunnya rata-rata mengalami kenaikan sebesar 24,62%.

Data Series : 2018-2020 2015-2017

Search:

Jenis Kendaraan Bermotor	Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis (Unit)		
	2018	2019	2020
Mobil Penumpang	14 830 698	15 592 419	15 797 746
Mobil Bis	222 872	231 569	233 261
Mobil Barang	4 797 254	5 021 888	5 083 405
Sepeda motor	106 657 952	112 771 136	115 023 039
Jumlah	126 508 776	133 617 012	136 137 451

- Sumber: Kepolisian Republik Indonesia
- Data tahun 2015-2018 revisi

Showing 1 to 5 of 5 entries

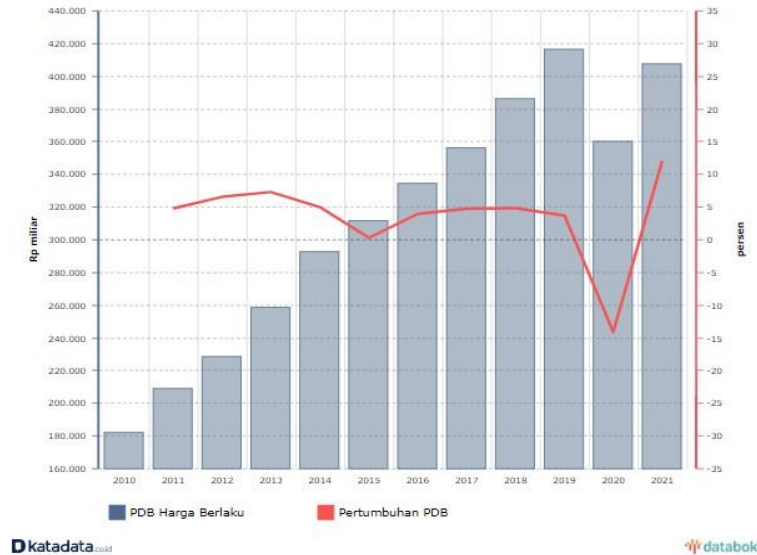
Sumber : Badan Pusat Statistik (2022)

Perkembangan jumlah kendaraan bermotor dari tahun ke tahun di dominasi oleh jenis kendaraan sepeda motor dan mobil penumpang. Apalagi semenjak pemerintah mendorong perdagangan otomotif dengan kebijakan insentif pengurangan Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM) pada bulan Maret sampai Desember 2021. Membuat PDB pada kendaraan bermotor tumbuh sebesar 12% dari tahun lalu. Alasan pemerintah mengeluarkan kebijakan ini karena untuk membantu sektor industri otomotif yang mengalami kontraksi sangat parah di tahun 2020 hingga 95%. Pemerintah berharap dengan adanya pengurangan pajak tersebut, masyarakat tertarik untuk membeli kendaraan baru. Sehingga industri otomotif bisa membantu industri lainnya yang mengalami penurunan selama Covid-19.

UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA

Nilai dan Pertumbuhan PDB Sektor Perdagangan Mobil, Sepeda Motor, dan Reparasinya (2010-2021)

Sumber : Badan Pusat Statistik (BPS).



Sumber : katadata.co.id (2022)

Dengan adanya kebijakan PPnBM di tahun 2021 ternyata memberikan dampak penjualan yang positif di awal Januari 2022. Penjualan pada tahun 2022 mengalami kenaikan 58,9% lebih besar dibandingkan tahun lalu yang hanya mencapai 52.909 unit berdasarkan data penjualan mobil di Indonesia *Asean Automotive Federation (AFF)*. Kenaikan ini mengalahkan Thailand yang merupakan produksi mobil terbesar di ASEAN pada Januari 2022. Lalu di posisi kedua penjualan mobil terbanyak diraih oleh Thailand dan posisi ketiga diraih oleh Malaysia.

Indonesia yang mempunyai penjualan mobil tertinggi di negara ASEAN pada awal Januari 2022 hampir separuh penjualannya dikuasai oleh pabrik otomotif asal Jepang. Pangsa pasar Toyota di tanah air masih memimpin daya beli konsumen masyarakat Indonesia. Sedangkan opsi kedua yang menjadi daya minat konsumen yaitu Daihatsu. Setiap produk dari kedua pabrik Jepang tersebut masih jadi kepercayaan konsumen Indonesia dari dulu hingga sekarang. Banyak *benefit* yang ditawarkan oleh kedua pabrik otomotif asal Jepang terhadap konsumen. Bahkan Toyota dan Daihatsu sudah memiliki *Brand Awareness* yang tinggi di kalangan masyarakat Indonesia.

Sayangnya kenaikan penjualan pada sektor mobil tidak berbanding lurus dengan penjualan sepeda motor di Indonesia. Penjualan sepeda motor domestik masih mendapatkan hambatan produksi karena krisis cip semikonduktor. Krisis ini dirasakan oleh seluruh pabrikan otomotif di dunia sehingga para supplier yang telah bekerja sama mengalami penurunan produksi. Kelangkaan ini diakibatkan karena pandemi Covid19, Badai musim dingin di Negara bagian Amerika Serikat (Texas), dan kebakaran Renesas Electronic Corp yang makin memperburuk krisis. Situasi krisis ini membuat penjualan domestik para pabrikan otomotif mengalami penurunan sebesar 17%. Perolehan penjualan ini sangat rendah dibandingkan tahun 2021 sebesar 19%.

Tidak hanya itu, manufaktur yang membutuhkan bahan baku impor mengalami kenaikan hingga 32,6%. Dampak dari kenaikan bahan baku ini mengakibatkan kenaikan harga barang menjadi lebih tinggi. Yang membuat harga bahan baku menjadi naik disebabkan karena perang Rusia dan Ukraina. Sebab, sebagian bahan baku non migas di dunia bergantung dari Rusia. Terdapat kelangkaan akibat perang seperti aluminium, tembaga, nikel dan beberapa komoditas non migas lainnya. Tantangan ini membuat sektor pengolahan makanan, industri retail, kendaraan bermotor hingga elektronik menjadi inflasi.

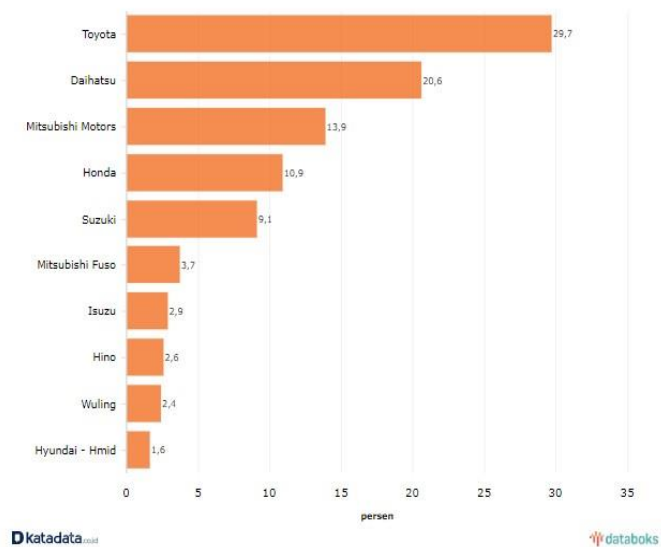
Penjualan Mobil RI Naik 58,9% pada Awal 2022, Urutan Berapa di ASEAN?



Sumber : katadata.co.id (2022)

Pangsa Pasar Penjualan Mobil di Indonesia (Jan-Feb 2022)

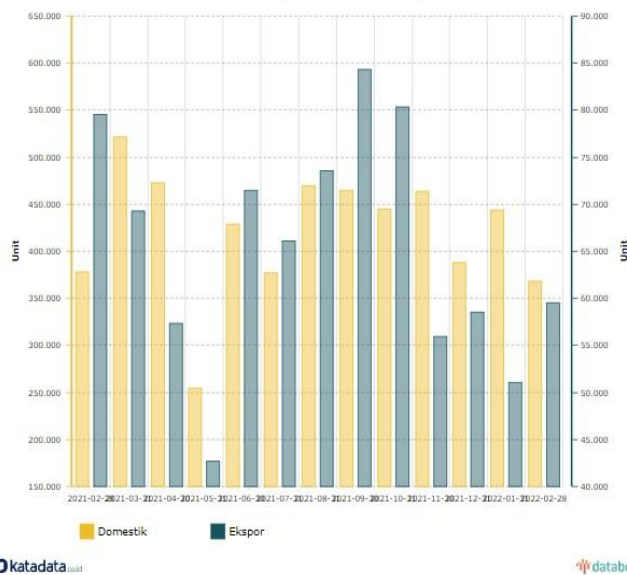
Sumber : Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo).



Sumber : katadata.co.id (2022)

Volume Penjualan & Ekspor Sepeda Motor Domestik (Februari 2021- 2022)

Sumber : Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia (AISI), Maret 2022



Sumber : katadata.co.id (2022)

UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA

Dengan adanya kenaikan harga bahan baku membuat sektor manufaktur menjadi terganggu. Terutama pada proses produksi sebagai jantung perusahaan manufaktur. Perusahaan harus membuat kebijakan dan strategi yang tepat dalam menangani permasalahan ini. Sebab target produksi perusahaan harus sesuai dengan *time base* dengan kapasitas produksi. Pada kesempatan praktik kerja magang kali ini, penulis mendapatkan untuk mengetahui proses produksi gasket yang dilakukan oleh PT. NLK Indonesia. Setiap perencanaan yang dilakukan oleh Manajemen produksi harus sesuai dengan aspek 4M meliputi *Material, Machines, Man dan Method* untuk menjalankan proses produksi yang saling mempengaruhi setiap aspeknya. Penerapan dari aspek 4M ini berguna dalam pemecahan masalah yang terjadi adanya sebab-akibat dengan pendekatan 5S. Konsep 5s pertama kali digunakan di Jepang sebagai filosofi organisasi dalam mengatur dan mengelola tempat kerja untuk menghindari kondisi abnormal. Oleh karena itu, berdasarkan uraian di atas penulis membuat laporan praktik kerja magang yang berjudul “Alur Proses Produksi Gaskets dengan Implementasi 4M (*Material, Machines, Man, and Method*) Sesuai Konsep 5S di PT. Nippon Leakless Indonesia”.

1.2 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan Kerja Magang

1.2.1. Maksud Pelaksanaan Kerja Magang

Maksud dari praktik kerja magang yang dilakukan oleh penulis yakni bersifat wajib. Program ini dilakukan oleh Universitas Multimedia Nusantara agar mahasiswa/i dapat memenuhi persyaratan MBKM magang yang dilakukan selama 800 jam kerja. Pelaksanaan praktik kerja magang ini merupakan program baru Kemdikbud yaitu Kampus Merdeka. Yang berbeda dari program ini adalah waktu praktek kerja magang, Awalnya dilakukan selama ± 60 hari menjadi 100 hari ($\pm 18 - 20$ minggu). Hal ini bertujuan agar mahasiswa/i dapat pengalaman yang lebih mendalam selama proses praktik kerja magang sehingga nantinya diharapkan bisa menjadi bekal untuk bersaing di dunia kerja secara nyata. Serta teori-teori yang sudah dipelajari selama masa perkuliahan dapat diimplementasikan dalam dunia kerja dan bisa memecahkan permasalahan yang terjadi. Selama praktik kerja magang berlangsung penulis berharap bisa memberikan kontribusi bagi PT. Nippon Leakless Indonesia dan juga berguna dalam kerja sama *team*.

1.2.2. Tujuan Pelaksanaan Kerja Magang

Tujuan adanya praktik kerja magang bagi penulis di PT. Nippon Leakless Indonesia adalah sebagai berikut :

- 1) Memenuhi program MBKM Magang sebagai salah satu wajib kelulusan untuk menempuh 20 sks dengan mata kuliah yang meliputi *Professional Business Ethics, Industry Experience, Industry Model Validation, dan Evaluation and Reporting.*
- 2) Menerapkan dan mengimplementasikan teori yang di dapat selama perkuliahan dari jurusan peminatan penulis yaitu Manajemen Operasional.
- 3) Memahami sistem *flow* kerja secara langsung di dalam tempat magang penulis yaitu PT. Nippon Leakless Indonesia bagian produksi gasket.
- 4) Mendapatkan bimbingan serta pengalaman di dalam dunia kerja, sehingga penulis dapat ilmu yang bermanfaat untuk menjadi bahan evaluasi diri agar bisa meningkatkan *hard skill* dan *soft skill* yang dimiliki.
- 5) Mempunyai pemahaman bahwa kegiatan operasional produksi sangat penting di dalam sebuah manufaktur sehingga sumber daya yang dimiliki harus di rencanakan dan di eksekusi dengan matang.

1.3 Waktu dan Prosedur Pelaksanaan Kerja Magang

1.3.1 Waktu Pelaksanaan Kerja Magang

Praktik kerja magang yang dilaksanakan oleh penulis sesuai dengan syarat magang yang ditentukan oleh perkuliahan, yaitu dengan data pelaksanaan sebagai berikut :

- Nama Perusahaan : PT. Nippon Leakless Indonesia
- Alamat Perusahaan : Kawasan Baja Mas RT/RW.001/002, Talagasari, Kec. Balaraja, Kabupaten Tangerang, Banten 15610.
- Bidang Usaha : *Manufacturing and sales of gaskets for automobiles and packing for general industries*
- Waktu Pelaksanaan : 02 Februari 2022 - 29 Juli 2022
- Hari Kerja : Senin – Jumat
- Waktu Kerja :
- a) Senin - Kamis : 07.00 WIB - 16.00 WIB
 - b) Jumat : 07.00 WIB - 16.20 WIB
- Posisi Magang : *Production Staff Intern*

1.3.2 Prosedur Pelaksanaan Kerja Magang

Prosedur kerja magang yang dilakukan oleh penulis sesuai dengan ketentuan yang diberikan pada Universitas Multimedia Nusantara melalui Myumn yaitu Pedoman Teknis MBKM, dengan tahapan sebagai berikut :

A. Tahap Pengajuan

- 1) Penulis mencari lowongan untuk mahasiswa magang yang sesuai dengan jurusan peminatan Manajemen Operasional melalui saudara, teman, dan media sosial.
- 2) Penulis mendapatkan rekomendasi dari kenalan untuk bisa melaksanakan praktik kerja magang di PT. Nippon Leakless Indonesia.

- 3) Penulis melakukan interview dengan manager perusahaan dengan menjelaskan maksud dan tujuan pelaksanaan kerja magang.
- 4) Penulis mengisi formulir KM 01 dan mengajukan persetujuan kepada Ketua Program Studi Manajemen Bapak Mohammad Annas untuk mendapatkan tanda tangan dan keterangan bahwa penulis adalah mahasiswa aktif dari Universitas Multimedia Nusantara yang akan melaksanakan program magang.
- 5) Penulis mengajukan transkrip nilai sementara ke Gapura UMN untuk memenuhi tujuan magang.
- 6) Penulis mengajukan surat pengantar kerja magang dengan melampirkan form KM01 dan transkrip nilai sementara ke Bapak Bangkit
- 7) Setelah mendapatkan surat pengantar kerja magang, penulis mengirim ke *Human Resource Department* PT.NLK Indonesia sebagai salah satu bukti bahwa penulis adalah mahasiswa aktif Universitas Multimedia Nusantara yang akan melaksanakan program praktik kerja magang.
- 8) Penulis mendapatkan persetujuan dan diberikan surat keterangan durasi kontrak selama proses magang di PT. NLK Indonesia.
- 9) Memberikan informasi ke Bapak Bangkit bahwa penulis telah di terima untuk magang di PT. NLK Indonesia dengan bukti surat resmi dari perusahaan.

B. Tahap Pelaksanaan

- 1) Penulis melaksanakan praktek kerja magang mulai tanggal 02 Februari 2022 dengan pembimbing lapangan Bapak Eka Putra selaku Manager Office PT. Nippon Leakless Indonesia.
- 2) Setiap pagi seluruh karyawan dan peserta magang PT. NLK Indonesia diwajibkan untuk mengikuti senam Taiso sesuai dengan peraturan perusahaan.
- 3) Penulis diperkenalkan langsung oleh Bapak Eka ke *team Production and Engineering* yaitu : Bapak Prawoto, Bapak Halason, Bapak Agus, Bapak Kartono, dan Bapak Sujiono yang akan menjadi mentor lapangan selama penulis melakukan praktek kerja magang.
- 4) Penulis mendapatkan tugas sebagai staff produksi untuk melakukan planning,controlling, dan monitoring di bagian divisi produksi khususnya produksi Metal dan Thomson.
- 5) Penulis melaksanakan dan melaporkan tugas yang diberikan oleh Kepala Bagian produksi yaitu Bapak Prawoto agar nantinya dilakukan evaluasi dan analisis dengan Kepala Seksi Bapak Halason.
- 6) Setiap harinya penulis mengisi form absensi dan juga daily task di sistem Merdeka UMN.
- 7) Penulis mulai menyusun laporan praktek kerja magang sesuai dengan waktu yang sudah ditentukan.

C. Tahap Pelaksanaan

- 1) Penulis menyusun dan menyelesaikan laporan kerja magang sesuai dengan arahan yang diberikan oleh dosen bimbingan magang dan memahami tahapan dalam persyaratan penulisan laporan magang.
- 2) Penulis melakukan pengumpulan dan pengesahan hasil dari laporan kerja magang.
- 3) Penulis melakukan bimbingan dengan Bapak Eka selaku pembimbing lapangan untuk meminta pendapat dan persetujuan terkait data yang akan dimasukkan ke dalam laporan magang.
- 4) Penulis menyerahkan laporan kerja magang yang telah sah kepada pembimbing lapangan dan mendapatkan nilai dari pembimbing lapangan
- 5) Penulis mengikuti sidang kerja magang sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan oleh pihak kampus.



Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini, penulis menjelaskan informasi mengenai latar belakang yang berhubungan dengan praktik kerja magang, maksud dan tujuan penulis melaksanakan praktek kerja magang, waktu dan prosedur pelaksanaan kerja magang, dan terakhir sistematika penulisan yang dibuat oleh penulis dalam laporan praktik kerja magang ini.

BAB II GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

Pada bab ini, penulis menguraikan mengenai informasi dan profil perusahaan tempat penulis melakukan praktik kerja magang. Dimula dari sejarah perusahaan berdiri, visi dan misi perusahaan, dan landasan teori yang akan digunakan oleh penulis dalam menyusun laporan praktek magang ini.

BAB III PELAKSANAAN KERJA MAGANG

Pada bab ini, penulis menjelaskan mengenai kedudukan dan posisi penulis selama praktik kerja magang serta tugas-tugas yang diberikan oleh mentor atau atasan penulis. Dan juga permasalahan yang penulis temukan selama di lapangan praktek kerja magang serta disertai solusi atas permasalahan tersebut.

BAB IV KESIMPULAN

Pada bab ini, penulis membuat kesimpulan dari seluruh kegiatan praktek kerja magang yang dilaksanakan disertai saran berdasarkan permasalahan yang penulis temukan selama praktek kerja magang di lapangan. Dengan harapan saran dan solusi yang dibuat oleh penulis bisa menjadi masukan untuk perusahaan PT. Nippon Leakless Indonesia agar menjadi lebih baik dari sebelumnya.