

Bab II

Gambaran Umum Perusahaan

2.1 Jenis Usaha Perusahaan

PT. X merupakan perusahaan manufaktur yang bergerak pada bidang produksi karoseri kendaraan, baik pembuatan karoseri kendaraan baru maupun perbaikan *body* kendaraan. PT. X terletak di provinsi Jawa Timur, namun perusahaan karoseri ini telah menerima berbagai pesanan dari berbagai provinsi yang ada di Indonesia. Perusahaan ini tidak hanya mengerjakan karoseri kendaraan besar seperti bus, melainkan juga melayani pembuatan karoseri jenis minibus seperti elf, jm, big bnz, dan *big jm*. Walaupun menerima perbaikan *body*, perusahaan ini lebih berfokus pada pembuatan *body* baru. Pembuatan *body* baru yang dimaksud adalah dimulai dari *chassis* datang hingga berbentuk menjadi sebuah produk bus ataupun minibus yang siap digunakan.

2.1.1 Jenis Produk Hasil Produksi di PT. X

PT. X memiliki 2 jenis produk utama yaitu minibus dan bus. Untuk minibus PT. X memiliki beberapa jenis produk yaitu jm dan elf. Sedangkan untuk bus memiliki jenis produk yang lebih banyak dari minibus yaitu *Big Bus T*, *Big Bus S*, *Big Bus M*, *Big Bus U*, dan Medium. Semua jenis tersebut merupakan jenis *body* yang dibuat oleh karoseri PT. X, sedangkan untuk *chassis* tidak termasuk dalam paket pembuatan, kemudian untuk kelengkapan seperti kursi penumpang, *Air Conditioner* dan variasi konsumen dapat berkomunikasi dengan pihak marketing untuk melakukan penyesuaian spesifikasi sesuai dengan keinginan dan kebutuhan konsumen. Berikut penjelasan lengkap dari produk luaran PT. X:

1. Produk Minibus

Merupakan produk yang memiliki jumlah kursi penumpang kurang lebih 22 penumpang dimana ukurannya lebih sedikit dibandingkan dengan bus besar, umumnya produk ini digunakan sebagai kendaraan antar jemput kantor, persewaan travel, dan lain-lain. Untuk perbedaan antara setiap segmen pada minibus adalah kelengkapan pada fitur, dan yang sangat mencolok adalah perbedaan dimensi kendaraan dimana perbedaan dimensi

ini didasarkan oleh *chassis* apa yang digunakan, hal itu berdampak pada kapasitas isi penumpang dan ukuran bagasi di tiap kendaraan. Tetapi tidak menutup kemungkinan jika *chassis* yang sama dapat berukuran berbeda, hal ini disebabkan oleh perbedaan keinginan spesifikasi konsumen terhadap kendaraan yang mereka pesan.

2. Produk Bus

Merupakan produk kendaraan besar yang dapat digunakan sebagai kendaraan angkutan antar kota ataupun menjadi alternatif dalam berpariwisata dengan jumlah penumpang yang relatif lebih banyak hal ini karena dapat disesuaikan dengan konfigurasi kursi yang diinginkan oleh pemesan, umumnya untuk pariwisata spesifikasi kursi penumpang adalah 2-2, sedangkan untuk angkutan antar kota dan provinsi adalah 2-3, dan untuk pesanan khusus dapat disesuaikan menjadi konfigurasi kursi 1-1-1, kemudian ketersediaan toilet didalam bus juga berpengaruh terhadap jumlah kursi yang dapat masuk kedalam bus, besaran ukuran kursi penumpang dan spesifikasi kursi juga berpengaruh terhadap spesifikasi jumlah penumpang, berikut produk yang ada di divisi bus :

1. Big Bus T



Gambar 2.1 Ilustrasi Posisi Bagasi Bus
(Sumber : Kompas Otomotif)



Gambar 2.2 Ilustrasi Big Bus T
(Sumber : Railway Enthusiast Digest)



Gambar 2.3 Ilustrasi Interior Big Bus T
(Sumber : Duniabis.com)

Merupakan jenis bus yang dianjurkan menggunakan *chassis* premium seperti Scania K410, Mercedes Benz 2542, dan Volvo B11R karena telah diatur dalam regulasi pemerintahan, hal tersebut berkaitan dengan kemampuan mesin dalam membawa bobot kendaraan, kekuatan *chassis* dalam menahan beban *body* dan penumpang kendaraan. Seri bus *Big Bus T*

ini umumnya digunakan untuk bus tingkat dengan kapasitas hampir 60 penumpang atau *suites bus* yang umumnya dipilih sebagai alternatif kendaraan umum antar provinsi, karena menggunakan *chassis* premium dan memanfaatkan seluruh ruang menjadi kabin, posisi bagasi dialokasikan sesuai dengan kapasitas yang tersedia berdasarkan *chassis*.

2. Big Bus U



Gambar 2.4 Posisi Kursi Penumpang Big Bus U
(Sumber : Kompas Otomotif)



Gambar 2.5 Kapasitas Big Bus U
(Sumber : Otomotif Tempo)

Merupakan jenis bus yang menggunakan *chassis* premium untuk dapat memenuhi regulasi ketinggian maksimum dan berat maksimum yang dapat diterima kendaraan, hampir sama dengan jenis *Big Bus T* pilihan *chassis* yang dapat digunakan antara lain adalah Volvo B11R dan Scania K410. Jenis *Big Bus U* memiliki konfigurasi bangku penumpang lebih tinggi dibandingkan dengan bangku pengemudi sehingga bangku penumpang terletak di atas bangku pengemudi atau berada seperti pada lantai 2 bus jenis *Big Bus T*, sehingga penumpang dapat melihat kedepan dengan lebih leluasa. Karena konfigurasi tersebut, para penumpang memiliki keuntungan yaitu ukuran bagasi yang cukup luas, sehingga penumpang jenis bus ini tidak perlu khawatir kehabisan tempat untuk meletakkan barang di bagasi.

3. Big Bus S



Gambar 2.6 Kapasitas Bagasi Big Bus S
(Sumber : Haltebus)



Gambar 2.7 Perbedaan Ketinggian Penumpang dengan Pengemudi Big Bus S
(Sumber : saturental)

Merupakan jenis bus yang mirip dengan jenis *Big Bus M* tetapi berbeda pada ketinggian bagasi barang dan posisi duduk penumpang, *Big Bus S* memiliki konfigurasi kursi penumpang yang sedikit lebih tinggi dibandingkan dengan kursi pengemudi oleh karena itu penumpang mendapatkan keleluasaan melihat kedepan teristimewa untuk bus dengan konfigurasi kaca *single glass*, bagasi yang didapatkan oleh bus jenis ini menjadi lebih tinggi dibandingkan *Big Bus M* karena lantai penumpang berada sedikit lebih diatas, untuk kriteria *chassis* yang dibutuhkan pada *Big Bus S* dapat menggunakan *chassis* semi premium seperti Hino RM, dan Scania K360.

4. Big Bus M



Gambar 2.8 Ilustrasi Bagasi Big Bus M Semi Monocoque
(Sumber : Istock)



Gambar 2.9 Ilustrasi Interior Big Bus M
(Sumber : Discoverybus)

Merupakan jenis bus yang paling sering ditemui, karena jenis bus ini dapat dikatakan sebagai tipe paling standar untuk ukuran bus besar, bus jenis ini umum digunakan untuk berbagai keperluan, seperti angkutan antar kota

maupun pariwisata, tipe jenis bus ini tidak memerlukan kriteria spesifik mengenai *chassis* yang digunakan, umumnya *chassis* yang digunakan adalah seperti Hino RK, Mercedes Benz 1626, dan Mercedes Benz 1526. Pada tipe ini umumnya perbedaan terletak pada apakah bagasi tembus atau tidak tembus karena terhalang *chassis*, tetapi hal tersebut murni hanya karena pemilihan *chassis* bukan dikarenakan jenis *body* bus yang dipesan. Jenis *body* bus ini cukup digemari oleh berbagai PO bus karena harga jual kembali tergolong lebih stabil dan apabila dijual lebih mudah laku karena merupakan tipe yang paling umum dan banyak dibutuhkan di pasaran.

5. Medium Decker



Gambar 2.10 Ilustrasi Bagasi Belakang Bus Medium
(Sumber : Dealer Isuzu Traga)



Gambar 2.11 Tampak Samping Bus Medium
(Sumber : Gana Trans Bali)

Merupakan jenis bus yang *relatif* lebih kecil dibandingkan dengan bus besar, bus medium ini hanya dapat menampung kurang lebih 30 penumpang, umumnya bus tipe ini digunakan untuk travel pariwisata, atau bus karyawan. Untuk bus medium, terdapat beberapa pilihan *chassis* dengan perbedaan pada dimensi lebar dan Panjang, untuk Panjang kendaraan berpengaruh pada kapasitas jumlah bagasi, sedangkan untuk lebar kendaraan berpengaruh pada kelegaan konfigurasi kursi dan interior pada bus.

2.2 Sejarah Perusahaan

PT. X merupakan perusahaan karoseri yang terletak di provinsi Jawa Timur. perusahaan karoseri ini didirikan sebelum tahun 1990, dimulai berdasarkan ide dari kakak beradik yang bekerja di sebuah dealer otomotif. Berdasarkan data yang mereka miliki tentang permintaan kendaraan angkutan penumpang yang cukup diminati, dua bersaudara ini akhirnya memutuskan untuk mengubah atau memodifikasi kendaraan pengangkut barang menjadi kendaraan penumpang. Keberhasilan mereka direspon positif oleh pasar, sehingga permintaan pasar meningkat, peningkatan permintaan pasar inilah yang membuat mereka berfikir untuk mengembangkan usaha ini dengan menggunakan semua sumber daya yang tersedia, hingga akhirnya pada tahun 1973 bengkel karoseri kecil ini sudah mulai beroperasi dan telah memproduksi banyak bus mini.

Tidak membutuhkan waktu lama, dua bersaudara ini resmi mendirikan perusahaan karoseri di sebuah kota di Jawa Timur. sekitar 7 tahun kemudian, perusahaan karoseri ini mengembangkan usahanya dengan berinvestasi sebuah mesin yang dikenal untuk menciptakan kualitas *Full Pressed Body* di karoseri, kemudian beberapa tahun kemudian perusahaan karoseri ini melakukan pengembangan di bidang cat dengan mengadopsi sistem pengecatan *body* menggunakan oven.

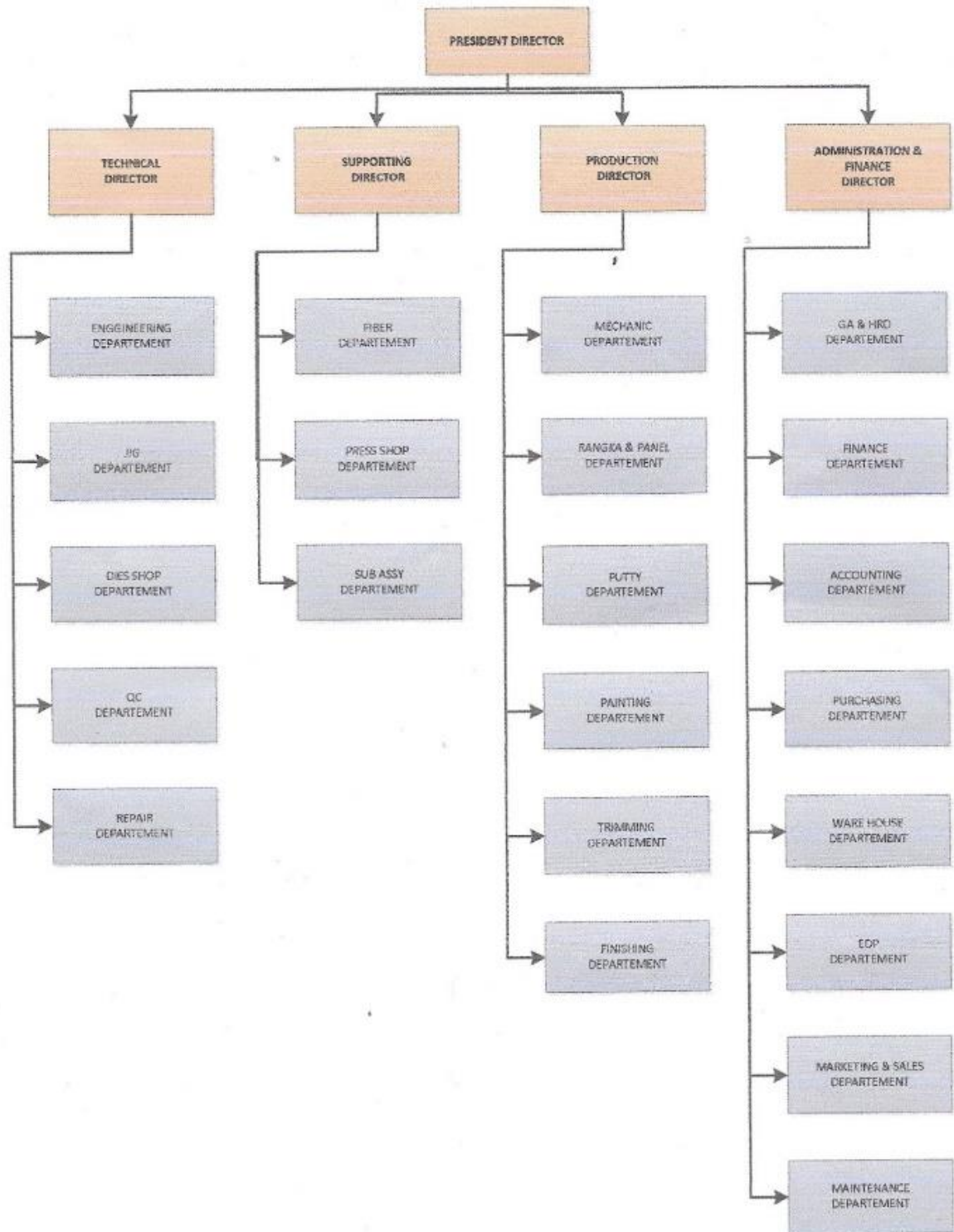
Tidak berhenti hingga disitu, PT. X terus melakukan pengembangan dengan cara melakukan ekspansi melalui pendirian divisi pemasaran di luar provinsi Jawa Timur, dan juga melakukan ekspansi pendirian pabrik perakitan di sebuah Kawasan

Industri di daerah Jawa Barat. Kemudian pada tahun 1992, PT. X menandatangani kontrak dengan sebuah perusahaan di Jerman, kontrak ini menjadikan PT. X bisa membuka peluang lebih besar untuk menjangkau pasar otomotif khususnya Asia Tenggara, berdasarkan kontrak tersebut, PT. X mendapat kesempatan untuk mengirimkan para insinyur terampil mereka untuk mengikuti pelatihan di Jerman.

Berkat kesempatan tersebut, PT. X sekarang dikenali sebagai perusahaan karoseri dengan kualitas terbaik dengan pengakuan internasional, tidak hanya itu, PT. X juga mendapatkan banyak pengakuan dari berbagai industri otomotif besar di Indonesia. Oleh karena itu, PT. X harus terus berkembang dan berinovasi dengan meningkatkan keterampilan baru dalam pekerjaan serta melakukan penambahan mesin baru, tidak lupa juga untuk terus menjaga standar kualitas yang tinggi untuk setiap konsumen mereka.

2.3 Struktur Perusahaan

Struktur organisasi merupakan diagram yang menggambarkan hubungan pekerjaan yang menunjukkan alur perintah sebagai indikasi jabatan dan pekerjaan yang harus dipertanggung jawabkan oleh tiap departemen. Pembuatan struktur perusahaan bertujuan untuk memperjelas fungsi dan hubungan antar departemen guna mengurangi kesalahan informasi. Berikut merupakan struktur perusahaan di PT. X :



Gambar 2.12 Struktur Organisasi Perusahaan

2.3.1 Deskripsi Departemen Perusahaan

Bus merupakan kendaraan yang diproduksi berdasarkan sebuah *chassis* kemudian dilakukan proses pembuatan *body* dan dilakukan proses *assembling body* disetiap bagiannya. Pada produksi bus terdapat beberapa bagian departemen yang saling mendukung. Setiap departemen tersebut memiliki seorang kepala bagian serta karyawan. Berikut ini merupakan departemen produksi bus pada perusahaan karoseri PT. X:

A. *Technical Director*

Merupakan bagian dari perusahaan yang bertugas untuk mengurus produksi dari segi teknikal, Adapun divisi yang ada didalam *technical director* yaitu:

1. Departemen *Engineering*

Merupakan departemen yang melakukan perencanaan model bus, departemen ini berkaitan dengan model kendaraan yang akan ditawarkan kepada konsumen.

2. Departemen Jig

Merupakan departemen yang bertugas menyiapkan jig atau alat yang digunakan untuk mencetak barang produksi agar setiap barang produksi tidak berubah hasil dan mutunya.

3. Departemen Dies Shop

Merupakan departemen yang berkaitan dengan faktor pendukung perusahaan, seperti bagian bangunan, kebersihan, dan air minum.

4. Departemen QC

Merupakan departemen yang berkaitan dengan pengawasan mutu produk, bertugas untuk melakukan inspeksi dan mengontrol setiap produk sesuai dengan standar yang dimiliki oleh perusahaan sebelum pada akhirnya diluncurkan kepada konsumen, sehingga saat pendistribusian produk tidak terdapat kecacatan yang menimbulkan penurunan kepercayaan konsumen terhadap perusahaan.

5. Departemen *Repair*

Merupakan departemen yang berkaitan dengan pesanan perbaikan kendaraan, berbeda dengan produksi pada rantai produksi, karena tidak melakukan pekerjaan yang dimulai dari pembuatan bodi baru, melainkan hanya perbaikan bodi yang bermasalah saja.

B. *Supporting Director*

Merupakan departemen pendukung yang bertugas untuk membuat atau melengkapi kebutuhan parts di rantai produksi

1. Departemen *Fiber*

Merupakan departemen yang melakukan pembuatan komponen pendukung bus atau minibus yang berbahan dasar *Fiber*, produk yang dibuat oleh departemen *Fiber* antara lain adalah *dashboard*, *front panel*, dan *back panel*.

2. Departemen *Press Shop*

Merupakan departemen yang berkaitan dengan penyiapan material plat lembaran dengan ketebalan tertentu serta kemudian dilakukan proses baik potong, cetak, maupun tekuk sesuai dengan kebutuhan permintaan pada rantai produksi.

3. Departemen *Sub-assy*

Merupakan departemen yang berkombinasi dengan departemen *press shop* karena sebagian besar melibatkan hasil dari departemen *press shop* kemudian dilakukan proses kembali, dilakukan penggabungan dengan pipa plat, mur dan baut, dan sebagainya hingga pada akhirnya menciptakan sebuah produk rakitan yang digunakan dalam rantai produksi, contoh produk *sub-assy* adalah seperti pintu, bagasi, dan flap radiator.

C. *Production Director*

Merupakan departemen yang berkaitan dengan proses produksi secara langsung, Adapun divisi yang ada di *production director* yaitu :

1. Departemen *Mechanic*

Merupakan departemen yang mengurus tentang SPK kendaraan yang memiliki pesanan khusus sehingga perlu melakukan pembongkaran sebelum masuk pada rantai produksi, contoh pesanan khusus adalah seperti penambahan *air suspension* pada bus, sehingga perlu dilakukan perubahan dari *chassis* per menjadi *chassis air suspension*.

2. Departemen Rangka & Panel (*Body Welding*)

Merupakan departemen yang terbagi menjadi 3 bagian, yaitu rangka dan *drop*, *idle*, dan *panelling*. Departemen rangka dan *drop* merupakan tujuan pertama *chassis* datang, karena pada rangka dan *drop* dilakukan penyusunan kerangka bodi bus secara terpisah kemudian barulah dilakukan penggabungan antar bagian dan kemudian pada tahap akhir digabungkan dengan *chassis* yang akan digunakan, kemudian pada bagian *idle* akan dilakukan pemasangan beberapa plat yang dibutuhkan pada *chassis* tersebut dan dilakukan penyemprotan *epoxy* anti karat pada kerangka bus. Pada bagian *panelling* barulah dilakukan perakitan *body* luar bus lengkap dengan bagasi dan komponen pendukung lainnya.

3. Departemen *Putty*

Merupakan departemen yang melakukan proses berikutnya setelah *panelling*, pada departemen ini dilakukan penyemprotan cat dasar atau *epoxy* kemudian dilanjutkan dengan proses pemberian dempul pada *body* bus dengan tujuan menyiapkan *body* bus sebelum di cat agar menjadi rata dan tidak bergelombang.

4. Departemen *Painting*

Merupakan departemen yang melakukan pengecatan *body* bus hingga melakukan pemasangan livery pada bus sesuai dengan desain yang telah disepakati dan dipesan oleh pemilik SPK kendaraan.

5. Departemen *Trimming*

Merupakan departemen yang mengerjakan yang berkaitan dengan instalasi baik berupa *kelistrikan* seperti pemasangan lampu, pemasangan tv, pemasangan jalur pengisi daya *gadget*, pemasangan *instrument cluster* dan tambahan penunjang lainnya, pada departemen ini juga memasang kaca pada kendaraan serta pemasangan karet peredam dan pencegah kebocoran pada setiap bagasi dan pintu kendaraan.

6. Departemen *Finishing*

Merupakan departemen paling akhir yang melakukan inspeksi akhir bus secara keseluruhan baik secara jalur *kelistrikan*, tes kebocoran, dan pengecekan kualitas cat dan pernis kendaraan, setelah semua telah lulus inspeksi akan dilakukan pemolesan *body* sebelum akhirnya diserahkan kepada konsumen.

D. *Administration & Finance Director*

Merupakan departemen pendukung dalam perusahaan, departemen ini tidak terlibat secara langsung terhadap rantai produksi, Adapun divisi yang ada di *administration & finance director* yaitu:

1. Departemen GA & HRD

Merupakan departemen yang berkaitan dengan pengelolaan sumber daya manusia yang ada di perusahaan, umumnya berkaitan dengan rekrutmen pekerja, pengurusan izin dan absensi karyawan, dan sebagai narahubung antara karyawan dengan pihak luar seperti pada bank jika diperlukan pembuatan rekening secara kolektif.

2. Departemen *Finance*

Merupakan departemen yang mengurus hal yang berkaitan dengan pemasukan dan pengeluaran keuangan perusahaan, pengaturan pengeluaran untuk gaji karyawan, pengaturan keuangan untuk transaksi kepada pihak luar seperti *supplier*.

3. Departemen *Accounting*

Merupakan departemen yang berkaitan dengan melakukan verifikasi transaksi keuangan perusahaan kemudian melakukan pencatatan dan

dokumentasi dan pada akhirnya melakukan penyusunan laporan keuangan secara tepat dan akurat.

4. Departemen *Purchasing*

Umumnya disebut sebagai departemen pengadaan, merupakan departemen yang bertugas untuk membeli barang dan jasa dari pihak eksternal guna mendukung jalannya operasional perusahaan.

5. Departemen *Warehouse*

Merupakan departemen yang berkaitan dengan penataan dan pengaturan ketersediaan stok barang yang dibutuhkan untuk lantai produksi maupun stok barang yang dibutuhkan untuk mendukung operasional perusahaan.

6. Departemen EDP

Merupakan departemen yang mengurus tentang pengolahan dan penyimpanan data secara *cloud*, kemudian sebagai *server* dalam perusahaan, serta sebagai departemen yang mengurus dan menyiapkan segala piranti pendukung yang berhubungan dengan sistem dan hardware *computer*.

7. Departemen *Marketing & Sales*

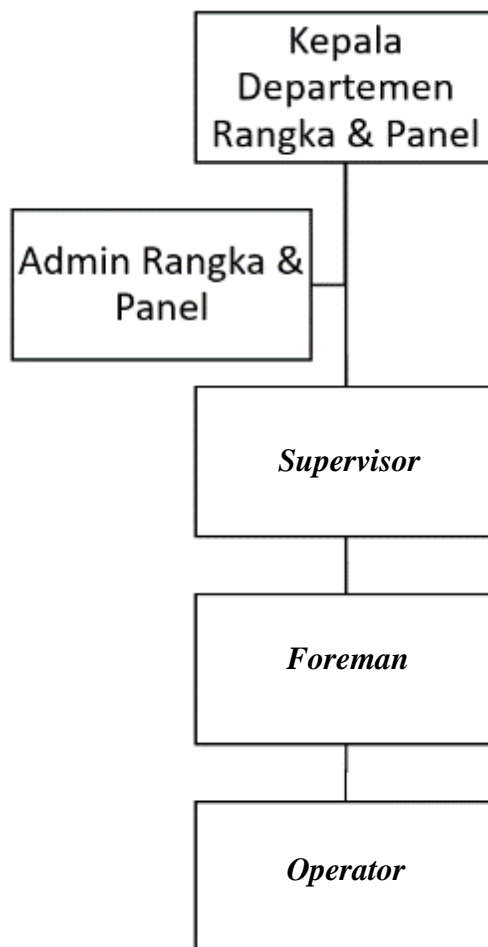
Merupakan departemen yang berkaitan langsung dengan para konsumen, sebagai media penghubung dari konsumen menuju perusahaan khususnya spesifikasi kendaraan yang mereka pesan kemudian informasi tersebut akan diteruskan menuju lantai produksi.

8. Departemen *Maintenance*

Merupakan departemen eksternal luar kantor yang berkaitan dengan urusan perawatan dan perbaikan barang di kantor seperti perawatan AC, dan lain-lain

2.4 Penjelasan Divisi Tempat Pelaksanaan Praktik Kerja Lapangan

Departemen rangka & panel atau biasa disebut departemen *body welding* merupakan departemen yang befokus pada pekerjaan *assembly* kendaraan, sehingga departemen ini bertanggung jawab atas *body* kendaraan yang telah dibuat dan dirangkai. Departemen ini dipimpin oleh seorang manager departemen rangka & panel yang dibantu oleh admin kemudian supervisor, foreman, dan operator merupakan divisi yang terlibat langsung dalam proses produksi



Gambar 2.13 Struktur Organisasi Divisi

Berikut ini merupakan deskripsi departemen tempat praktik kerja lapangan :

1. Kepala Departemen Rangka dan Panel

Kepala departemen bertanggung jawab dan mengawasi semua rangkaian proses produksi. Kepala departemen juga bertugas untuk mengawasi mutu produk agar sesuai dengan standar yang telah ditetapkan.

2. Admin Rangka dan Panel

Admin bertugas untuk membuat bon permintaan dan pengeluaran barang (BPPB) sesuai dengan permintaan operator di lapangan.

3. *Supervisor*

Supervisor bertanggung jawab atas semua pekerjaan operator berjalan dengan baik dan memastikan bahwa proses di lantai produksi berjalan dengan lancar, serta keamanan dan kesehatan operator di lapangan.

4. *Foreman*

Foreman bertugas untuk mengawasi pekerjaan setiap operator pada tiap stall sesuai dengan bidang yang dikerjakan, foreman juga bertugas untuk mengontrol pekerjaan setiap operator berjalan sesuai standar

5. *Operator*

Operator merupakan karyawan yang terlibat secara langsung didalam lantai produksi, operator wajib melakukan proses produksi sesuai dengan instruksi kerja.

2.5 Lokasi Perusahaan

PT. X terletak pada suatu lokasi strategis di Kota Malang. Lokasi strategis yang dimiliki oleh PT. X memudahkan pelanggan dalam melakukan pemesanan produksi karoseri kendaraan, baik dalam proses pengiriman *chassis* hingga pengambilan unit yang telah selesai dikerjakan.

Dalam mendirikan perusahaan, lokasi merupakan suatu faktor penting yang wajib diperhatikan karena hal tersebut berkaitan dengan *cost* yang akan dikeluarkan berikutnya, seperti jarak antara perusahaan dengan sumber material yang dibutuhkan, kemudian kemudahan akses jalan untuk memudahkan operasional perusahaan yang akan dilakukan. PT. X telah memenuhi kategori tersebut sehingga dapat dikatakan sebagai perusahaan yang strategis.

2.6 Operasional Perusahaan

2.6.1 Visi

Kami melihat diri kami berada di atas, dan tidak pernah kurang, kami melihat diri kami menghasilkan yang terbaik, dan tidak pernah kurang, kami melihat diri

kami mengungkapkan potensi terbaik, dan tidak pernah kurang, kami melihat diri kami meningkat, dan tidak pernah kurang, kami melihat diri kami berinovasi, dan tidak pernah kurang, kami melihat apa yang orang lain tidak bisa lihat, kualitas dan kualitas terbaik

2.6.2 Misi

Kami percaya pada pelatihan dan pembelajaran tanpa akhir, dua hal yang tidak pernah habis. Secara internal kami melakukan pelatihan terhadap setiap staf di setiap level. Kami juga tak henti melakukan penelitian dan observasi tanpa henti di laboratorium dan bengkel khusus R&D.

Semua upaya ini merupakan bukti kuat dari komitmen kami untuk tidak pernah berhenti belajar. Kami juga melihat dan percaya bahwa potensi sumberdaya manusia dengan memastikan bahwa setiap individu percaya bahwa ia memberikan kontribusi penting bagi perusahaan.

2.6.3 Sistem Manajemen dan Tenaga Kerja

PT. X memiliki sistem internal yang berdasarkan pengalaman sebelumnya. Berikut informasi tenaga kerja yang bekerja pada PT. X sebagai berikut:

1. Jumlah tenaga kerja tetap yang bekerja di PT. X sejumlah kurang lebih 1 karyawan. Perusahaan juga menerima siswa SMK dan mahasiswa yang ingin melakukan praktik kerja lapangan atau magang dengan rentang waktu kerja sesuai dengan yang telah disepakati sebelumnya
2. Sistem penjadwalan kerja pada karyawan PT. X dibuat untuk karyawan tetap dan karyawan magang atau praktik kerja lapangan. Berikut ini jadwal kerja PT. X:

Tabel 2.1 Tabel Waktu Kerja Karyawan

Hari	Jam (Waktu Indonesia Barat)	Keterangan
Senin - Kamis	06.00 – 08.00 08.00 – 11.30 11.30 – 12.30 12.30 – 17.00 17.00 – 19.00 19.00 - 21.00	Jam Kerja Lembur Pagi (Kondisional) Jam Kerja Pagi Istirahat Jam Kerja Siang Jam Kerja Lembur Sore (Kondisional) Jam Kerja Lembur Malam (Kondisional)
Jumat	06.00 – 08.00 08.00 – 11.00 11.00 – 12.30 12.30 – 17.00 17.00 – 19.00 19.00 – 21.00	Jam Kerja Lembur Pagi (Kondisional) Jam Kerja Pagi Istirahat Jam Kerja Siang Jam Kerja Lembur Sore (Kondisional) Jam Kerja Lembur Malam (Kondisional)
Sabtu (Khusus)	08.00 – 11.30 11.30 – 12.30 12.30 – 15.00	Jam Kerja Lembur Pagi Khusus Istirahat Jam Kerja Lembur Siang Khusus