

## BAB IV ANALISA HASIL

Dari hasil perhitungan dan simulasi dengan model didapatkan hasil OEE dari masing-masing anjungan. Dari hasil-hasil ini ditemukan adanya perbedaan dari actual dan simulasi, sehingga masih adanya kemungkinan untuk dilakukan optimasi kembali dari sistem perawatan peralatan sehingga didapatkan kinerja dari peralatan yang optimal.

Tabel 4.1 Nilai OEE Actual dan Simulasi

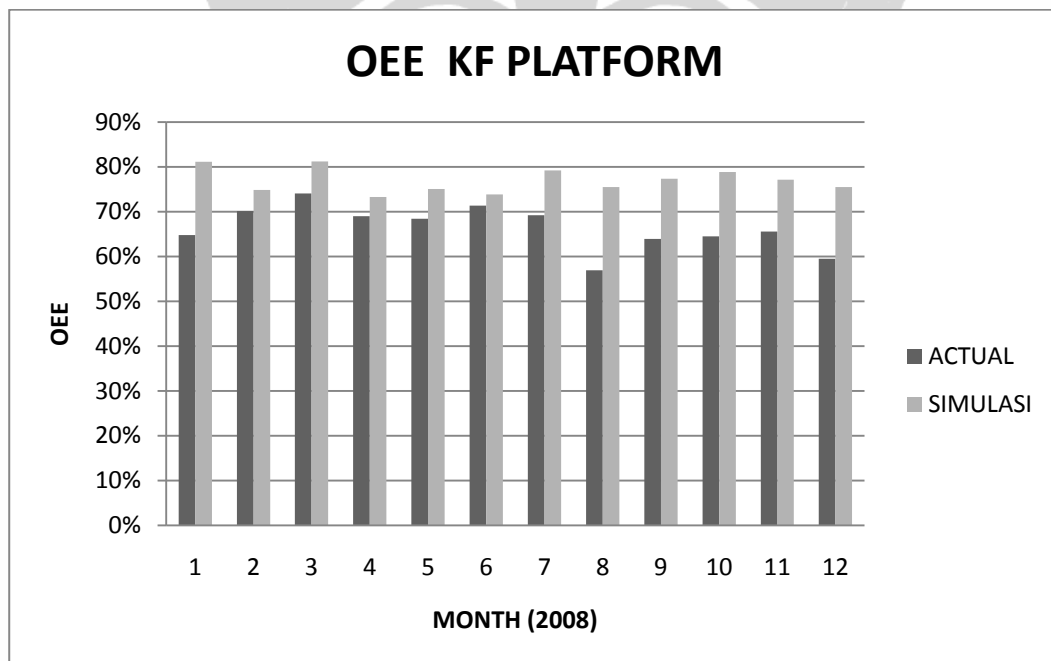
BULAN	KF		KRA		KH		KG	
	ACT	SIM	ACT	SIM	ACT	SIM	ACT	SIM
JANUARI 2008	64.72%	81.09%	81.65%	93.69%	63.92%	73.90%	62.71%	85.95%
FEBRUARI 2008	70.09%	74.82%	74.54%	83.51%	69.03%	73.98%	65.29%	83.74%
MARET 2008	74.04%	81.22%	74.34%	83.63%	78.23%	84.59%	56.32%	77.22%
APRIL 2008	68.97%	73.26%	73.27%	82.09%	90.55%	90.91%	49.38%	63.93%
MEI 2008	68.43%	75.07%	74.33%	81.37%	80.26%	86.84%	55.16%	67.92%
JUNI 2008	71.33%	73.80%	74.87%	81.79%	68.74%	72.78%	51.51%	52.77%
JULI 2008	69.21%	79.19%	78.43%	92.82%	42.89%	66.31%	70.87%	85.41%
AGUSTUS 2008	56.91%	75.45%	79.22%	93.39%	31.82%	48.21%	61.81%	82.04%
SEPTEMB. 2008	63.87%	77.33%	75.32%	91.19%	36.93%	49.10%	64.73%	72.78%
OKTOBER 2008	64.46%	78.85%	69.04%	95.48%	37.32%	59.82%	59.26%	79.13%
NOPEMBER 2008	65.53%	77.13%	66.61%	89.26%	46.31%	63.92%	36.19%	63.43%
DESEMBER 2008	59.50%	75.45%	70.84%	92.18%	40.92%	59.32%	16.56%	60.69%

### 4.1. Analisa Untuk Anjungan KF

Nilai OEE dari anjungan KF dapat dilihat dari grafik di bawah, yang menunjukkan masih adanya perbedaan yang cukup signifikan antara nilai actual dan simulasi.

Tabel 4.2. Nilai OEE Anjungan KF

BULAN	KF		
	AKTUAL	SIMULASI	SELISIH
JANUARI 2008	64.72%	81.09%	16.37%
FEBRUARI 2008	70.09%	74.82%	4.73%
MARET 2008	74.04%	81.22%	7.18%
APRIL 2008	68.97%	73.26%	4.29%
MEI 2008	68.43%	75.07%	6.64%
JUNI 2008	71.33%	73.80%	2.47%
JULI 2008	69.21%	79.19%	9.98%
AGUSTUS 2008	56.91%	75.45%	18.54%
SEPTEMBER 2008	63.87%	77.33%	13.46%
OKTOBER 2008	64.46%	78.85%	14.39%
NOPEMBER 2008	65.53%	77.13%	11.60%
DESEMBER 2008	59.50%	75.45%	15.95%



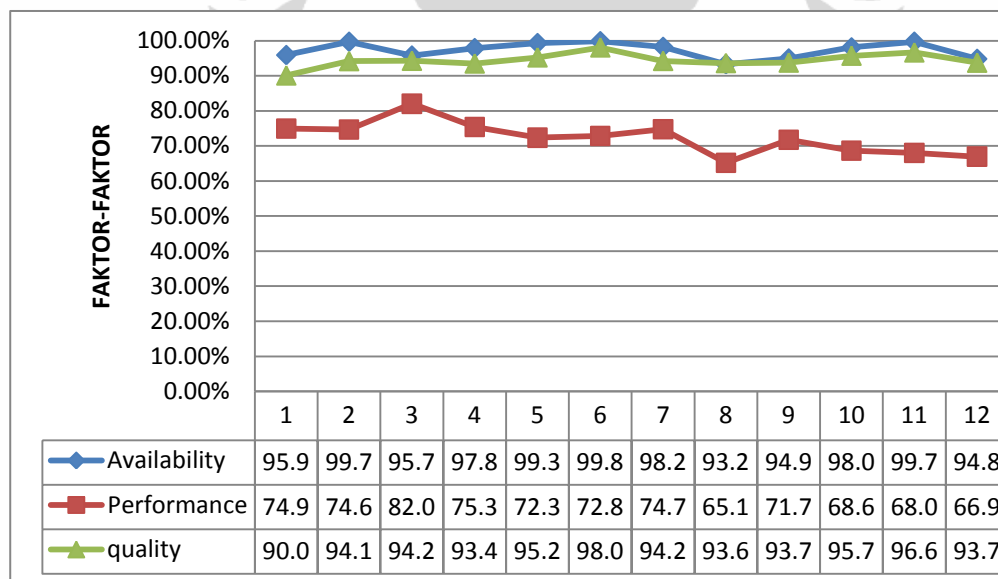
Gambar 4.1 Grafik perbandingan OEE KF

Dalam seluruh data selama 12 bulan dalam tahun 2008 bahwa masih ada selisih nilai OEE dengan rata-rata per bulan sebesar 10.47 %, sehingga nilai OEE aktual tahun 2008 masih bisa dilakukan improvement untuk nilai ini sehingga akan meningkatkan jumlah produksi.

Apabila dilihat dari nilai OEE aktual faktor –faktor yang menyebabkan nilai OEE rendah adalah sebagaimana dalam grafik berikut.

Tabel 4.3 Faktor Pembentuk OEE Anjungan KF

BULAN	KF		
	AVAILABILITY	PERFORMAMCE	QUALITY
JANUARI 2008	95.90%	74.92%	90.08%
FEBRUARI 2008	99.71%	74.65%	94.17%
MARET 2008	95.75%	82.03%	94.27%
APRIL 2008	97.88%	75.38%	93.49%
MEI 2008	99.32%	72.35%	95.23%
JUNI 2008	99.86%	72.83%	98.07%
JULI 2008	98.24%	74.77%	94.22%
AGUSTUS 2008	93.29%	65.18%	93.60%
SEPTEMBER 2008	94.92%	71.78%	93.74%
OKTOBER 2008	98.09%	68.66%	95.71%
NOPEMBER 2008	99.72%	68.00%	96.64%
DESEMBER 2008	94.81%	66.95%	93.73%



Gambar 4.2 Perbandingan Faktor – faktor

Dalam grafik ini terlihat adalah faktor performance adalah faktor yang paling rendah sehingga dalam sehingga improvement akan dilanjutkan dengan melakukan perbaikan dari faktor performance.

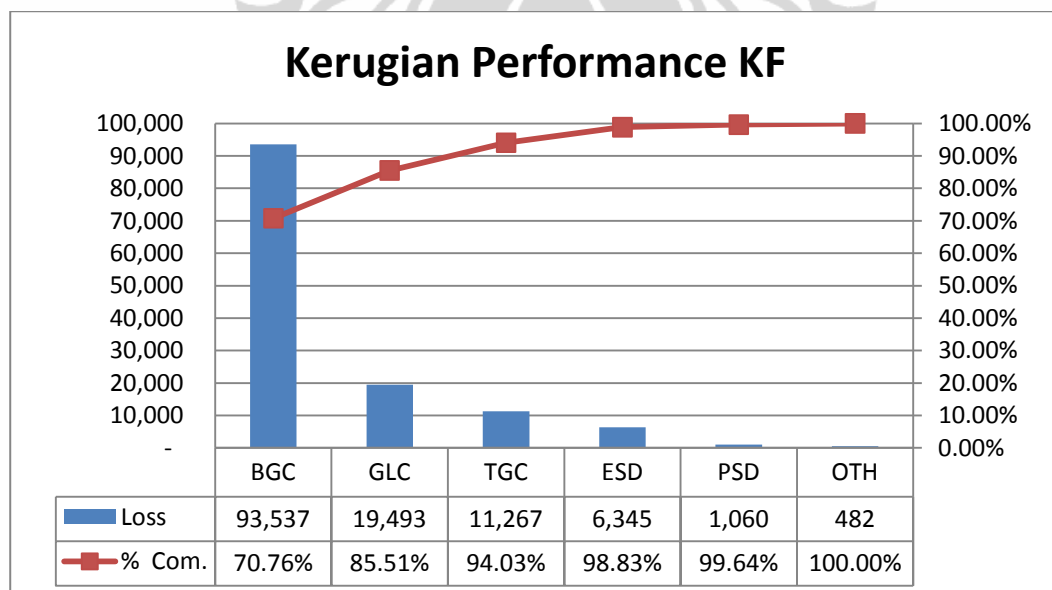
#### 4.1.1 Pareto Penyebab Turunnya Performance.

Dari Data yang ada tahun 2008 didapatkan data untuk penyebab turunnya performance dari anjungan KF adalah sebagai berikut.

Tabel 4.4. Anjungan KF Loss Performance

Equipment	Loss	Loss Com	% Com
BGC (Booster Gas Compressor)	93,537	93,537	70.76%
GLC (Gas Lift Compressor)	19,493	113,030	85.51%
TGC (Turbine Gas Compressor)	11,267	124,297	94.03%
ESD (Emergency Shutdown System)	6,345	130,642	98.83%
PSD (Process Shutdown System)	1,060	131,701	99.64%
OTH (Others)	482	132,184	100.00%

Dari data di atas maka dapat digambarkan dengan grafik pareto sebagai berikut,

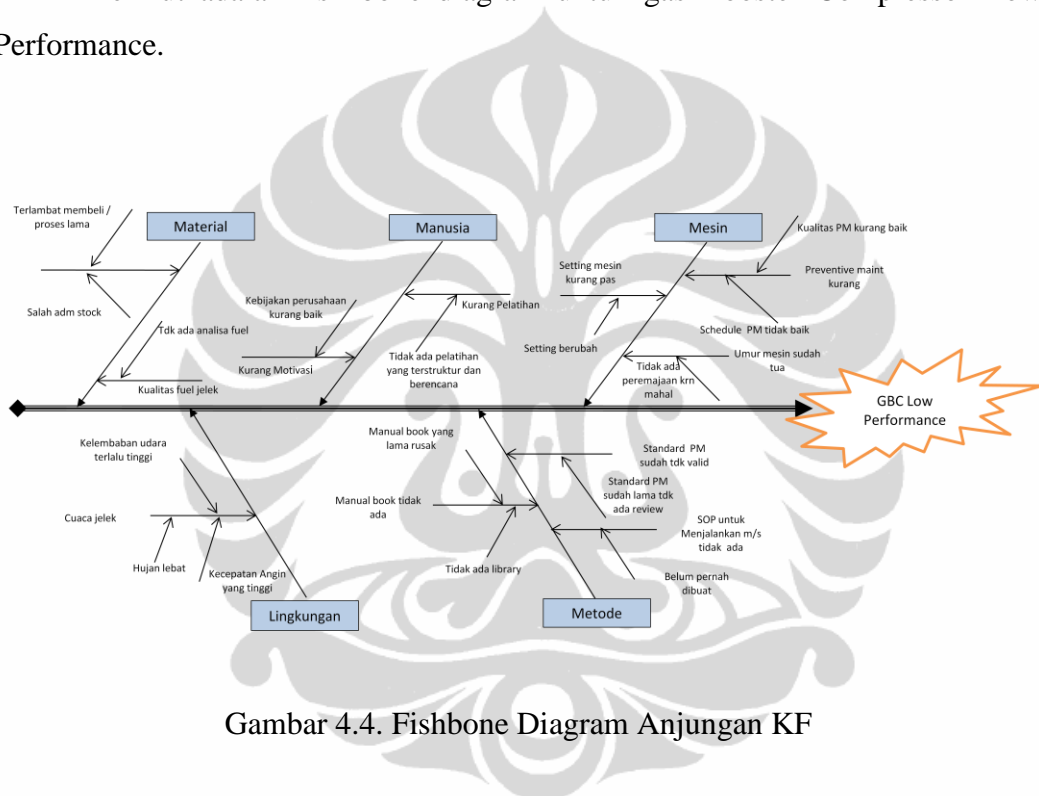


Gambar 4.3 Pareto Diagram Anjungan KF

Dari pareto diagram terlihat dengan jelas bahwa penurunan performance dari Gas Booster Compressor cukup signifikan yaitu mencapai 70.76 % dari total semua loss yang ada. Sehingga dari sini akan kita nalisa lebih lanjut adalah adanya masalah di Gas Booster Compressor, dilakukan FMEA untuk peralatan tersebut untuk dapat meningkatkan kinerja dari peralatan.

#### 4.1.2 Fishbone Diagram.

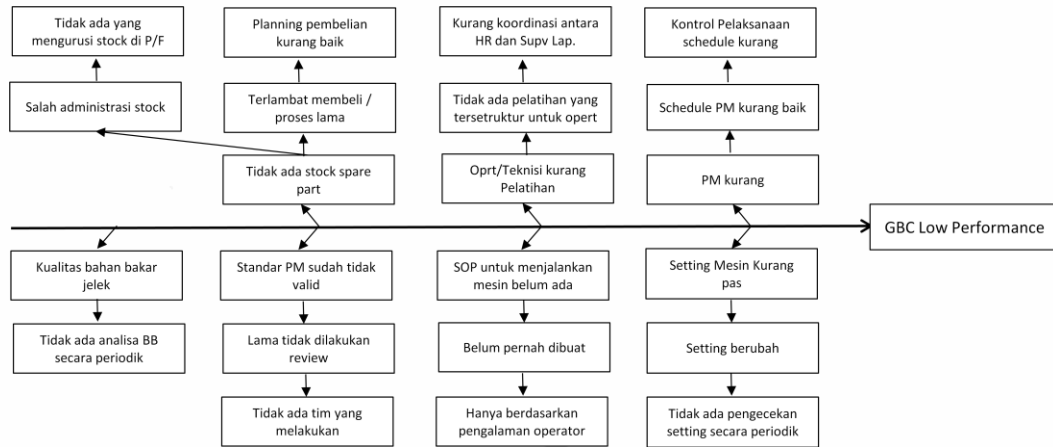
Berikut adalah fish bone diagram untuk gas Booster Compressor Low Performance.



Gambar 4.4. Fishbone Diagram Anjungan KF

#### 4.1.3 Diagram Cause Failure Mode Effect

Setelah dibuat fish bone diagram maka dibuatlah Cause Failure Mode Effect untuk anjungan KF dan didapatkan diagram seperti dalam Gambar 4.4 di bawah.



Gambar 4.5. Cause Failure Mode Effect Diagram Anjungan KF

#### 4.1.4. Failure Mode and Effect Analysis.

Dari hasil analisa dengan menggunakan FMEA didapatkan seperti tabel 4.5 di bawah.

Tabel 4.5. Failure Mode and Effect Analysis untuk KF Platform

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Karakteristik yang diinginkan	Mode of Failure	Cause of Failure	Effect of Failure	Frequency of Occurrence	Degree of Severity	Chance of Detection	Risk of Priority	Rank
Gas Booster Compressor Low Performance	PM kurang tepat	Schedule PM kurang baik	Performance engine rendah	8	9	4	288	VI
	Setting Mesin krg tepat	Setting berubah	Engine cepat rusak	8	9	7	504	IV
	Operator kurang terlatih	Tidak ada pelatihan terstruktur	Hasil PM mjd rendah	7	8	4	224	VII
	SOP menjalankan mesin tdk ada	Belum pernah dibuat	Mesin jalan tdk terkontrol	9	9	8	648	III
	Standar PM tidak valid	Sudah lama tidak di review	Hasil PM mjd tdk standar	8	9	10	720	II
	Tidak ada spare part	Tertambat membeli, salah stock	Kinerja mesin rendah	9	9	10	810	I
	Kualitas bahan bakar jelek	Tidak ada analisa bb scr rutin	Daya mesin berkurang / srg mati	6	9	9	486	V

Nilai RPN dari masing-masing failure mode di dapatkan ranking sebagai berikut :

- Rank 1 : Tidak adanya spare part, sehingga perlu dibuatkan action plan
- Rank 2 : Standar PM tidak valid.
- Rank 3 : SOP untuk menjalankan mesin tidak ada.
- Rank 4 : Setting mesin kurang tepat.
- Rank 5 : Kualitas bahan bakar kurang baik
- Rank 6 : PM kurang tepat.
- Rank 7 : Operator kurang terlatih.

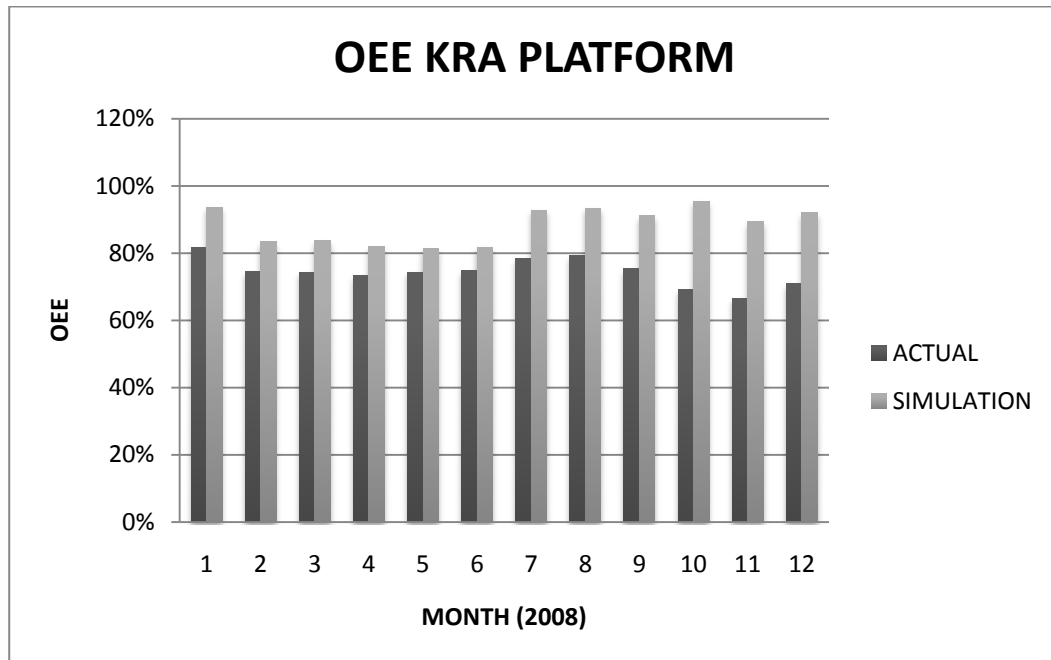
#### 4.2. Analisa Untuk Anjungan KRA.

Nilai OEE dari anjungan KRA dapat dilihat dari grafik di bawah, yang menunjukkan masih adanya perbedaan yang cukup signifikan antara nilai aktual dan simulasi sehingga masih memungkinkan untuk dilakukan improvement dari peralatan-peralatan yang ada.

Tabel 4.6. Nilai OEE untuk Anjungan KRA

BULAN	KRA		
	AKTUAL	SIMULASI	SELISIH
JANUARI 2008	81.65%	93.69%	12.04%
FEBRUARI 2008	74.54%	83.51%	8.97%
MARET 2008	74.34%	83.63%	9.29%
APRIL 2008	73.27%	82.09%	8.82%
MEI 2008	74.33%	81.37%	7.04%
JUNI 2008	74.87%	81.79%	6.92%
JULI 2008	78.43%	92.82%	14.39%
AGUSTUS 2008	79.22%	93.39%	14.17%
SEPTEMBER 2008	75.32%	91.19%	15.87%
OKTOBER 2008	69.04%	95.48%	26.44%
NOPEMBER 2008	66.61%	89.26%	22.65%
DESEMBER 2008	70.84%	92.18%	21.34%



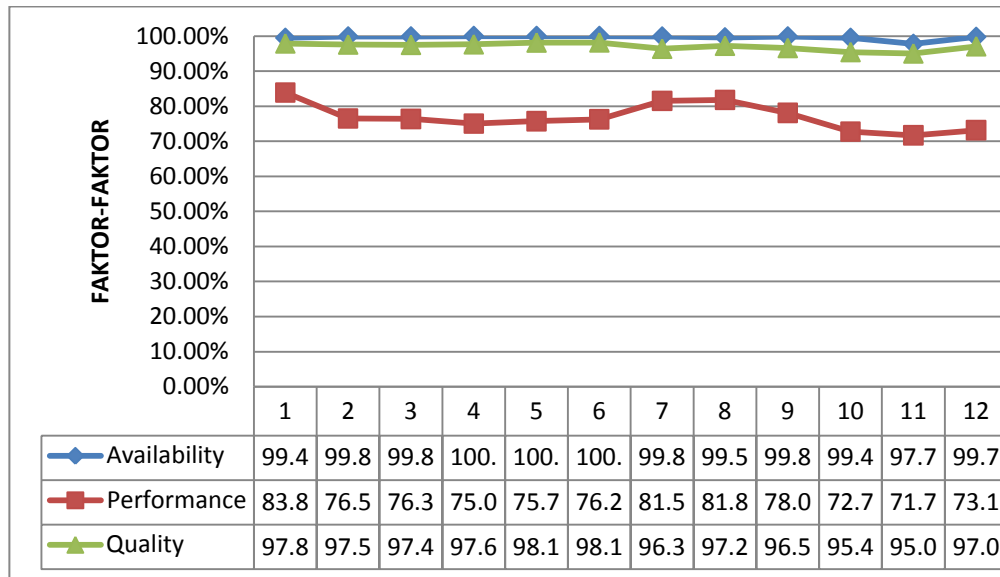


Gambar 4.6. Grafik Perbandingan OEE untuk Anjungan KRA

Apabila dilihat dari nilai OEE aktual faktor –faktor yang menyebabkan nilai OEE rendah adalah sebagaimana dalam grafik berikut.

Tabel 4.7. Faktor Pembentuk OEE Anjungan KRA

BULAN	KRA		
	AVAILABILITY	PERFORMANCE	QUALITY
JANUARI 2008	99.46%	83.87%	97.89%
FEBRUARI 2008	99.86%	76.50%	97.58%
MARET 2008	99.86%	76.37%	97.48%
APRIL 2008	100.00%	75.05%	97.63%
MEI 2008	100.00%	75.74%	98.14%
JUNI 2008	100.00%	76.26%	98.17%
JULI 2008	99.84%	81.51%	96.38%
AGUSTUS 2008	99.59%	81.81%	97.23%
SEPTEMBER 2008	99.86%	78.09%	96.58%
OKTOBER 2008	99.46%	72.73%	95.43%
NOPEMBER 2008	97.74%	71.71%	95.04%
DESEMBER 2008	99.73%	73.16%	97.08%



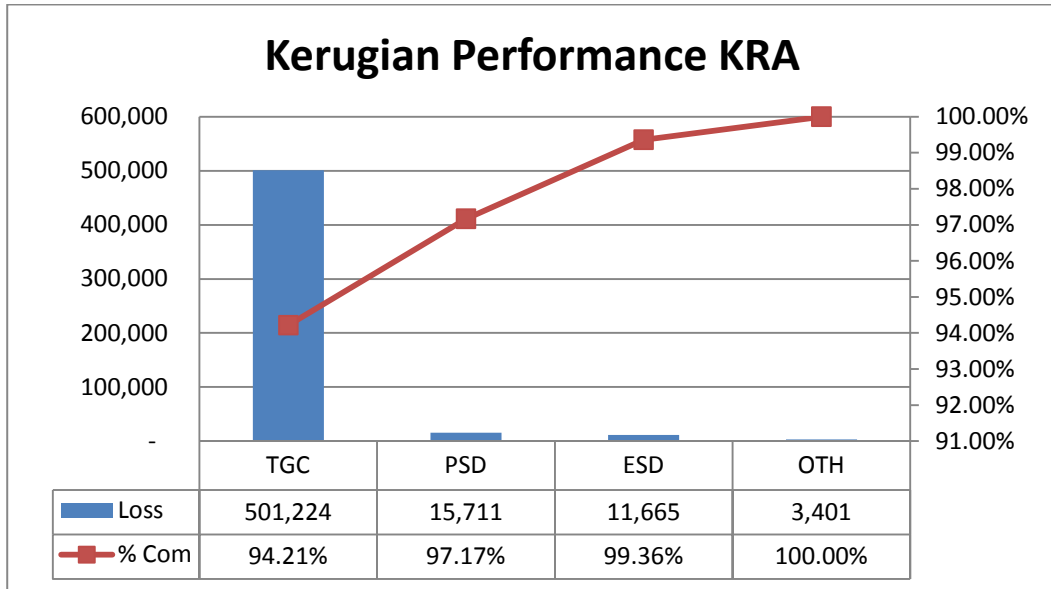
Gambar 4.7 Perbandingan Faktor – faktor

#### 4.2.1. Pareto Penyebab Turunnya Performance.

Dari anjungan KRA didapatkan nilai loss performance dari masing-masing peralatan dapat dilihat dalam tabel 4.8 dan gambar 4.7. Terlihat bahwa nilai yang paling besar adalah adalah penurunan performance dari Turbine Gas Compressor yang cukup signifikan yaitu 94.21 %. Sehingga dari data ini akan kita analisa lebih lanjut pada peralatan ini.

Tabel 4.8. Anjungan KRA Loss Performance

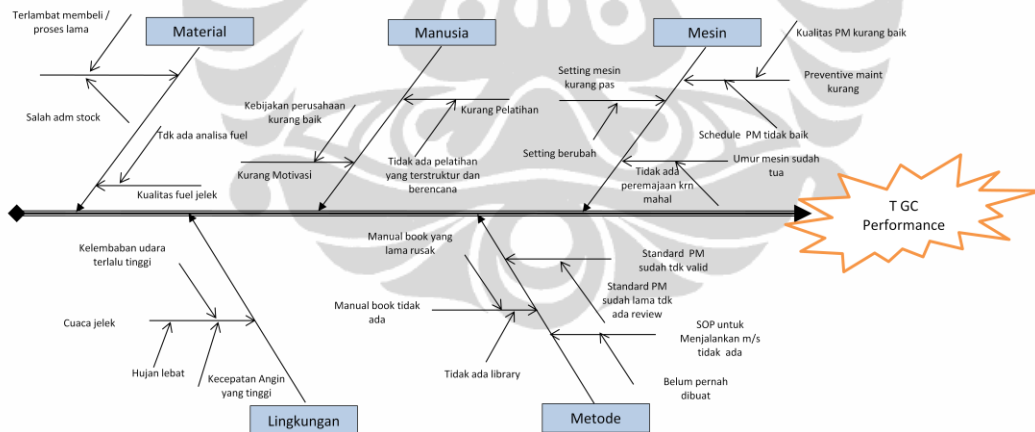
Equipment	Loss	Loss Com	% Com
TGC (Turbine Gas Compressor)	501,224	501,224	94.21%
PSD (Process Shutdown System)	15,711	516,935	97.17%
ESD (Emergency Shutdown System)	11,665	528,600	99.36%
OTH Others	3,401	532,001	100.00%



Gambar 4.8 Pareto Diagram untuk Anjungan KRA

#### 4.2.2. Fishbone Diagram

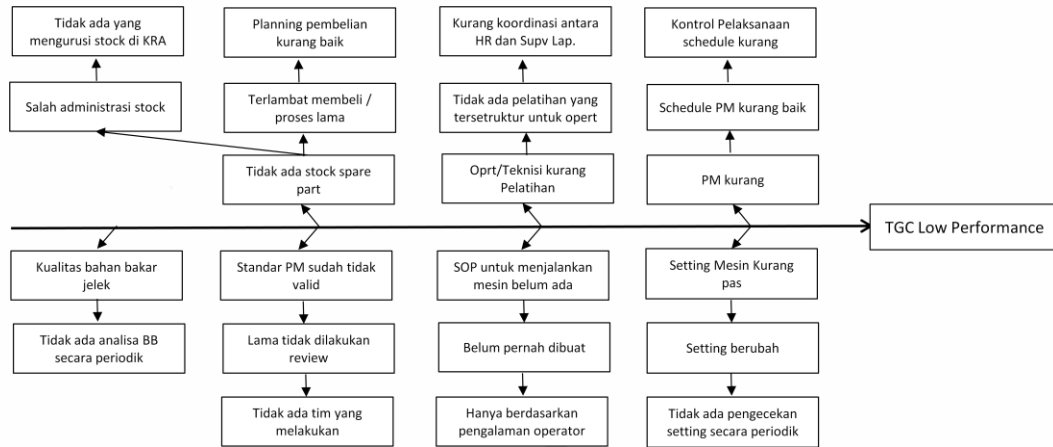
Diagram fishbone untuk anjungan KRA ini adalah sebagai berikut ini,



Gambar 4.9. Fishbone Diagram Untuk KRA Platform

#### 4.2.3. Diagram Cause Failure Mode Effect.

Dari diagram fishbone di atas dibuatkan diagram CFM untuk mengetahui penyebab-penyebabnya.



Gambar 4.10. Cause Failure Mode Effect Diagram Anjungan KRA

#### 4.2.4. Failure Mode and Effect Analysis.

Untuk anjungan KRA juga dilakukan analisa FMEA terhadap kegagalan-kegagalan yang ada, sehingga nantinya bisa timbul suatu rekomendasi dalam peningkatan kinerja dari peralatan. Dan berikut adalah hasil dari analisa FMEA.

Tabel 4.9. Failure Mode and Effect Analysis

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Karakteristik yang diinginkan	Mode of Failure	Cause of Failure	Effect of Failure	Frequency of Occurrence	Degree of Severity	Chance of Detection	Risk of Priority	Rank
Gas Booster Compressor Low Performance	PM kurang tepat	Schedule PM kurang baik	Performance engine rendah	7	8	5	280	VI
	Setting Mesin krg tepat	Setting berubah	Engine cepat rusak	8	8	7	448	IV
	Operator kurang terlatih	Tidak ada pelatihan terstruktur	Hasil PM mjd rendah	7	8	5	280	VI
	SOP menjalankan mesin tdk ada	Belum pernah dibuat	Mesin jalan tdk terkontrol	8	9	9	648	I
	Standar PM tidak valid	Sudah lama tidak di review	Hasil PM mjd tdk standar	7	9	9	567	II
	Tidak ada spare part	Terlambat membeli, salah stock	Kinerja mesin rendah	7	9	8	504	III
	Kualitas bahan bakar jelek	Tidak ada analisa bb scr rutin	Daya mesin berkurang / srg mati	5	9	8	360	V

Dari tabel di atas bisa diketahui bahwa masing-masing kegagalan mempunyai ranking untuk dilakukan perbaikan.

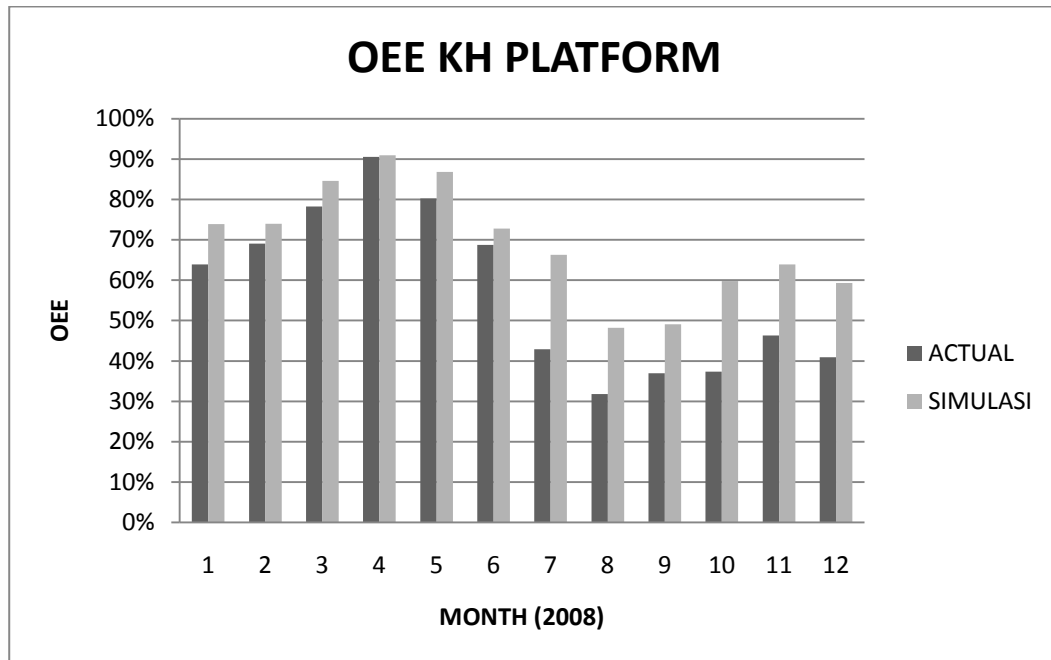
- Rank 1 : SOP untuk menjalankan mesin tidak ada
- Rank 2 : Standar PM tidak valid
- Rank 3 : Tidak ada spare part
- Rank 4 : Setting mesin kurang tepat
- Rank 5 : Kualitas bahan bakar jelek.
- Rank 6 : PM kurang tepat dan Operator kurang terlatih.

#### 4.3. Analisa Untuk Anjungan KH.

Nilai OEE dari anjungan KH dapat dilihat dari grafik di bawah, yang menunjukkan masih adanya perbedaan yang cukup signifikan antara nilai aktual dan simulasi sehingga masih memungkinkan untuk dilakukan improvement dari peralatan-peralatan yang ada.

Tabel 4.10. Nilai OEE untuk Anjungan KH

BULAN	KH		
	AKTUAL	SIMULASI	SELISIH
JANUARI 2008	63.92%	73.90%	9.98%
FEBRUARI 2008	69.03%	73.98%	4.95%
MARET 2008	78.23%	84.59%	6.36%
APRIL 2008	90.55%	90.91%	0.35%
MEI 2008	80.26%	86.84%	6.58%
JUNI 2008	68.74%	72.78%	4.05%
JULI 2008	42.89%	66.31%	23.41%
AGUSTUS 2008	31.82%	48.21%	16.39%
SEPTEMBER 2008	36.93%	49.10%	12.17%
OKTOBER 2008	37.32%	59.82%	22.50%
NOPEMBER 2008	46.31%	63.92%	17.61%
DESEMBER 2008	40.92%	59.32%	18.40%

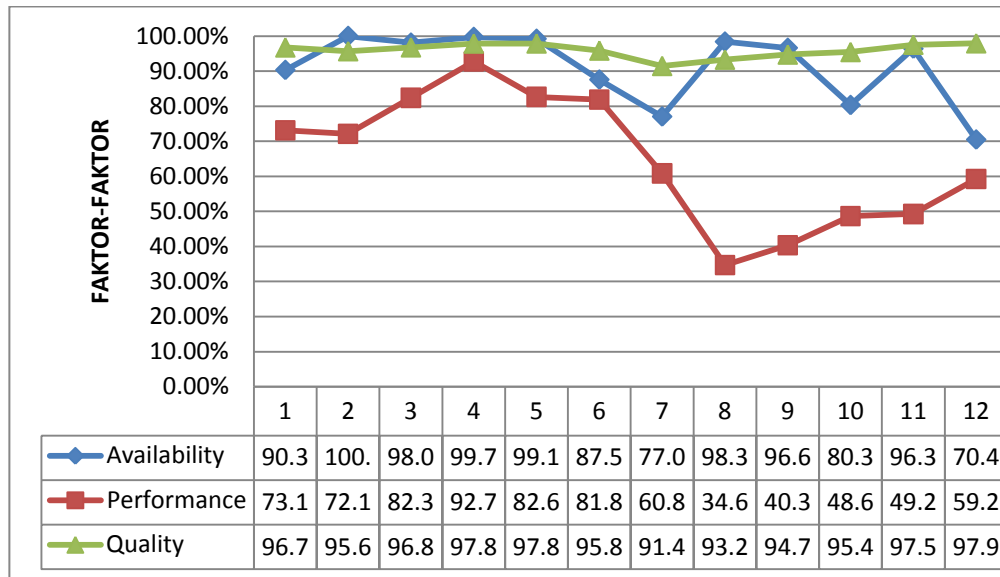


Gambar 4.11 Grafik Perbandingan OEE untuk Anjungan KH

Faktor faktor yang membuat OEE dari anjungan KH adalah sebagai berikut,

Tabel 4.11. Faktor-faktor pembuat OEE di KH

BULAN	KH		
	AVAILABILITY	PERFORMANCE	QUALITY
JANUARI 2008	90.32%	73.13%	96.77%
FEBRUARI 2008	100.00%	72.14%	95.69%
MARET 2008	98.09%	82.39%	96.80%
APRIL 2008	99.72%	92.78%	97.88%
MEI 2008	99.19%	82.65%	97.89%
JUNI 2008	87.57%	81.87%	95.87%
JULI 2008	77.05%	60.86%	91.48%
AGUSTUS 2008	98.39%	34.67%	93.28%
SEPTEMBER 2008	96.61%	40.35%	94.73%
OKTOBER 2008	80.33%	48.67%	95.45%
NOPEMBER 2008	96.39%	49.26%	97.54%
DESEMBER 2008	70.49%	59.28%	97.94%



Gambar 4.12. Perbandingan Faktor-faktor

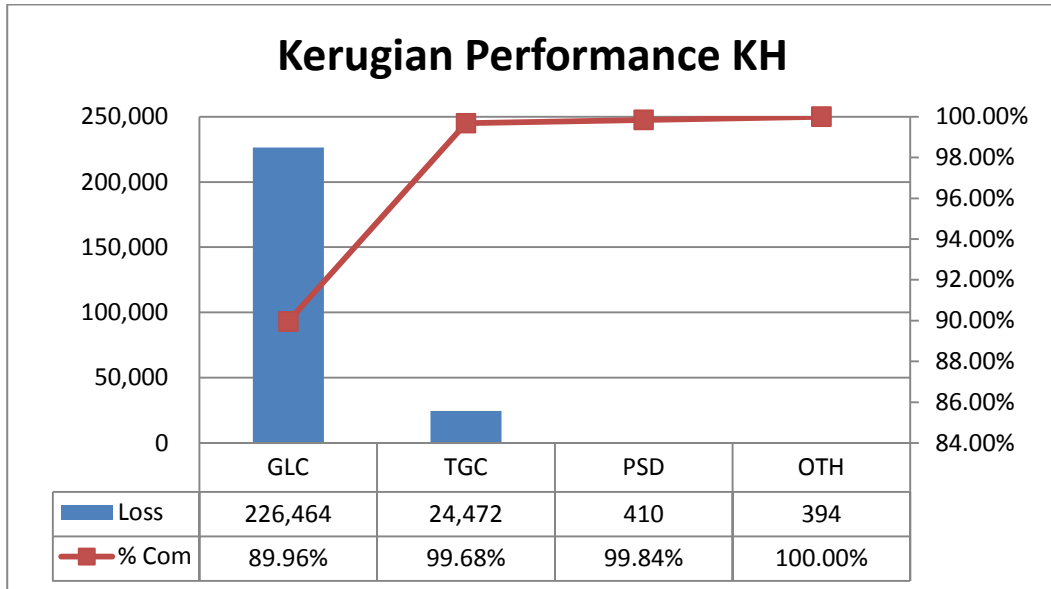
#### 4.3.1. Pareto Penyebab Turunnya Performance.

Dari anjungan KH didapatkan nilai loss performance dari masing-masing peralatan dapat dilihat dalam tabel 4.9 dan gambar 4.10. Terlihat bahwa nilai yang paling besar adalah adalah penurunan performance dari Gas Lift Compressor yang cukup signifikan yaitu 89.96 % Sehingga dari data ini akan kita analisa lebih lanjut pada peralatan ini.

Tabel 4.12. Anjungan KH Loss Performance

Equipment	Loss	Loss Com	% Com
GLC (Gas Lift Compressor)	226,464	226,464	89.96%
TGC (Turbine Gas Compressor)	24,472	250,936	99.68%
PSD (Process & Shutdown System)	410	251,345	99.84%
OTH ( Others )	394	251,739	100.00%

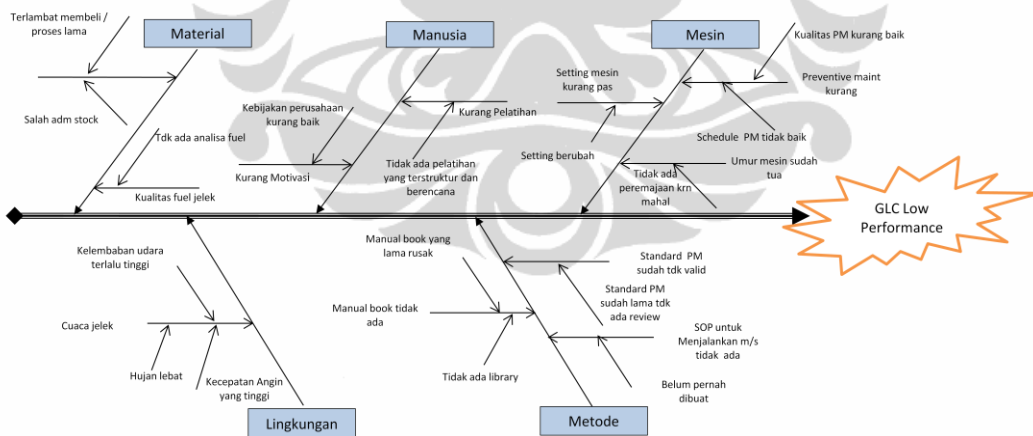




Gambar 4.13.. Pareto Diagram untuk Anjungan KH

#### 4.3.2. Fishbone Diagram

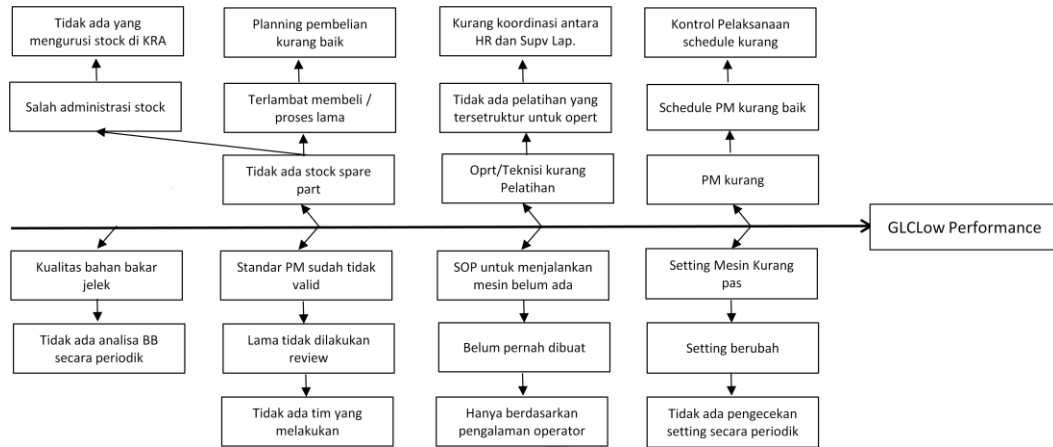
Dari diagram Pareto di atas maka bisa dibuat fishbone diagram untuk loss performance di anjungan KH.



Gambar 4.14. Fishbone Diagram untuk Anjungan KH

#### 4.3.3. Diagram Cause Failure Mode Effect

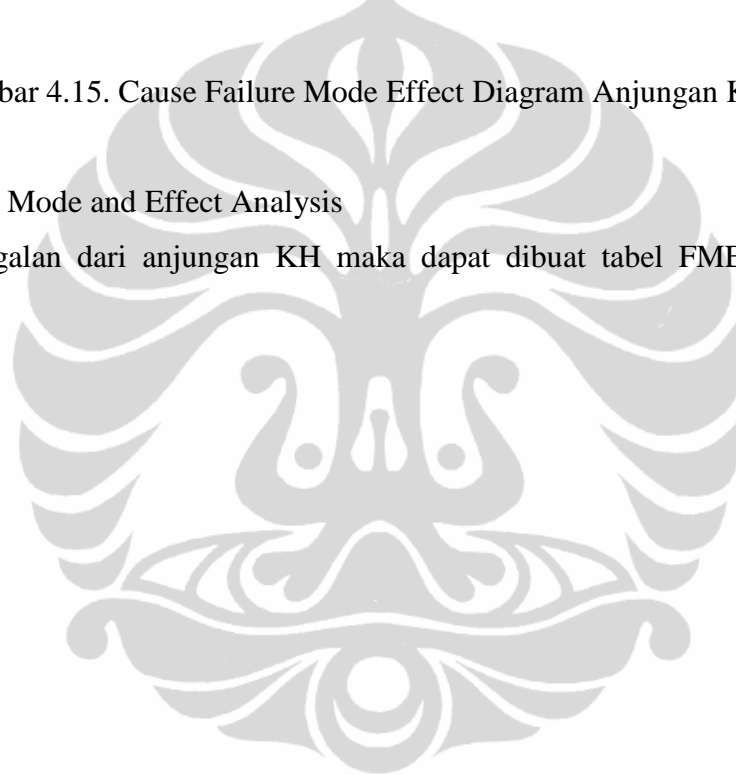
Untuk dapat melanjutkan ke dalam FMEA proses langkah selanjutnya dibuatlah Diagram Cause Failure Mode Effect untuk KH Platform. Diagram ini di dapatkan sebagai berikut.



Gambar 4.15. Cause Failure Mode Effect Diagram Anjungan KH

#### 4.3.4. Failure Mode and Effect Analysis

Kegagalan dari anjungan KH maka dapat dibuat tabel FMEA sebagai berikut.



Tabel 4.13. Failure Mode and Effect Analysis

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Karakteristik yang diinginkan	Mode of Failure	Cause of Failure	Effect of Failure	Frequency of Occurrence	Degree of Severity	Chance of Detection	Risk of Priority	Rank
Gas Booster Compressor Low Performance	PM kurang tepat	Schedule PM kurang baik	Performance engine rendah	8	9	4	288	VI
	Setting Mesin krg tepat	Setting berubah	Engine cepat rusak	8	9	7	504	IV
	Operator kurang terlatih	Tidak ada pelatihan terstruktur	Hasil PM mjd rendah	7	8	5	280	VII
	SOP menjalankan mesin tdk ada	Belum pernah dibuat	Mesin jalan tdk terkontrol	8	9	8	576	III
	Standar PM tidak valid	Sudah lama tidak di review	Hasil PM mjd tdk standar	8	9	9	648	II
	Tidak ada spare part	Tertambat membeli, salah stock	Kinerja mesin rendah	9	9	10	810	I
	Kualitas bahan bakar jelek	Tidak ada analisa bb scr rutin	Daya mesin berkurang / srg mati	6	9	9	486	V

Dari tabel di atas bisa diketahui bahwa masing-masing kegagalan mempunyai ranking untuk dilakukan perbaikan.

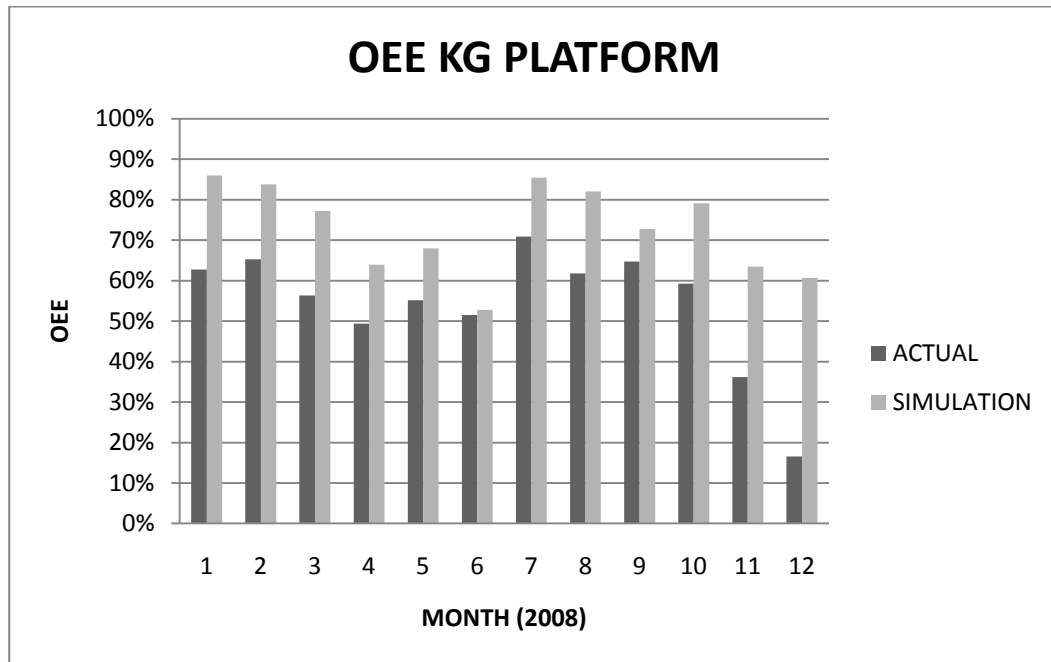
- Rank 1 : Tidak adanya spare part, sehingga perlu dibuatkan action plan
- Rank 2 : Standar PM tidak valid.
- Rank 3 : SOP untuk menjalankan mesin tidak ada.
- Rank 4 : Setting mesin kurang tepat.
- Rank 5 : Kualitas bahan bakar kurang baik
- Rank 6 : PM kurang tepat.
- Rank 7 : Operator kurang terlatih.

#### 4.4. Analisa Untuk Anjungan KG.

Nilai OEE dari anjungan KG dapat dilihat dari grafik di bawah, yang menunjukkan masih adanya perbedaan yang cukup signifikan antara nilai aktual dan simulasi.

Tabel 4.14 Perbandingan Nilai OEE

BULAN	KG		
	AKTUAL	SIMULASI	SELISIH
JANUARI 2008	62.71%	85.95%	23.24%
FEBRUARI 2008	65.29%	83.74%	18.45%
MARET 2008	56.32%	77.22%	20.90%
APRIL 2008	49.38%	63.93%	14.56%
MEI 2008	55.16%	67.92%	12.76%
JUNI 2008	51.51%	52.77%	1.26%
JULI 2008	70.87%	85.41%	14.54%
AGUSTUS 2008	61.81%	82.04%	20.23%
SEPTEMBER 2008	64.73%	72.78%	8.05%
OKTOBER 2008	59.26%	79.13%	19.87%
NOPEMBER 2008	36.19%	63.43%	27.24%
DESEMBER 2008	16.56%	60.69%	44.12%

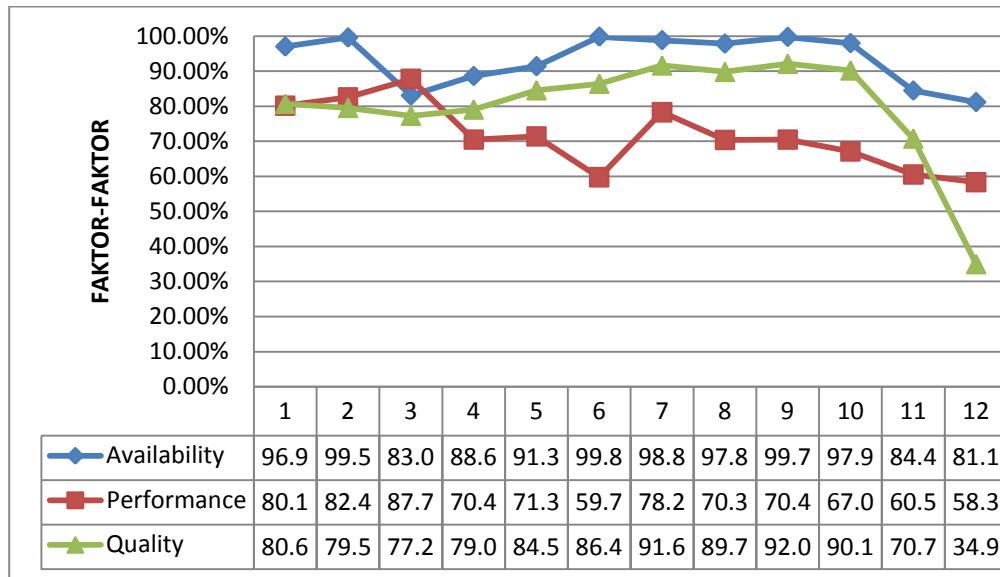


Gambar 4.16. Grafik Perbandingan OEE

Nilai OEE dari KG Platform dibentuk dari beberapa faktor yang datanya seperti di bawah.

Tabel 4.15. Nilai Faktor-faktor pembentuk OEE

BULAN	KG		
	AVAILABILITY	PERFORMANCE	QUALITY
JANUARI 2008	96.99%	80.13%	80.68%
FEBRUARI 2008	99.56%	82.48%	79.51%
MARET 2008	83.06%	87.76%	77.27%
APRIL 2008	88.60%	70.49%	79.05%
MEI 2008	91.39%	71.39%	84.54%
JUNI 2008	99.81%	59.74%	86.40%
JULI 2008	98.81%	78.29%	91.61%
AGUSTUS 2008	97.81%	70.37%	89.79%
SEPTEMBER 2008	99.72%	70.49%	92.08%
OKTOBER 2008	97.95%	67.08%	90.19%
NOPEMBER 2008	84.46%	60.55%	70.76%
DESEMBER 2008	81.18%	58.35%	34.97%



Gambar 4.17. Grafik Perbandingan Faktor-faktor

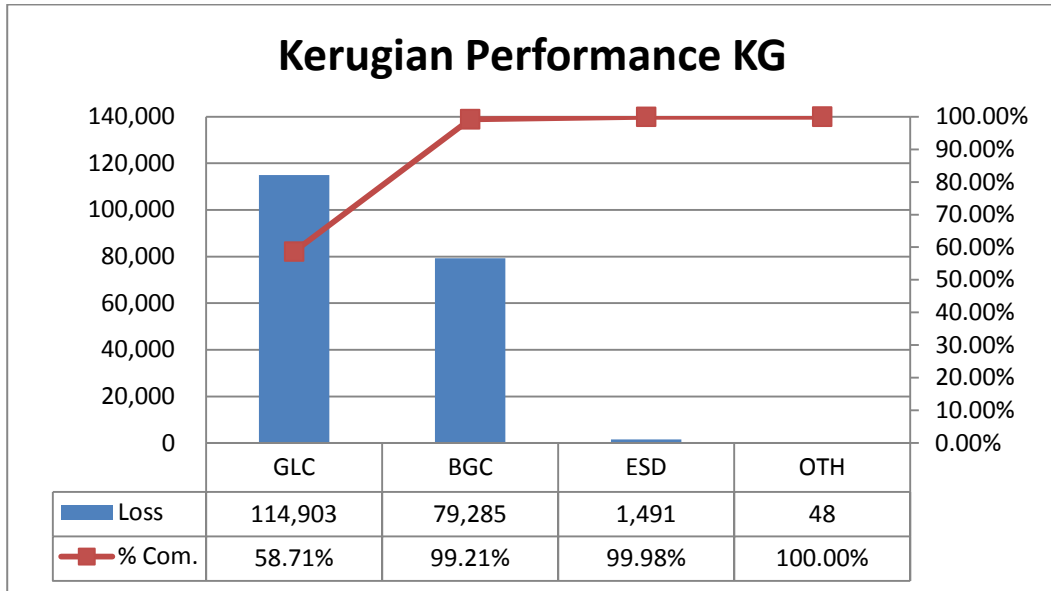
Dari grafik tersebut terlihat bahwa faktor performance menunjukkan nilai yang masih rendah, sehingga perlu dilakukan improvement supaya nilai OEE semakin bertambah.

#### 4.4.1. Pareto Penyebab Turunnya Performance.

Dari data yang ada bahwa nilai kehilangan produksi dari peralatan tersebut di bawah. Menunjukkan bahwa Gas Lift Compressor mempunyai nilai loss yang paling tinggi

Tabel 4.16. Anjungan KG Loss.

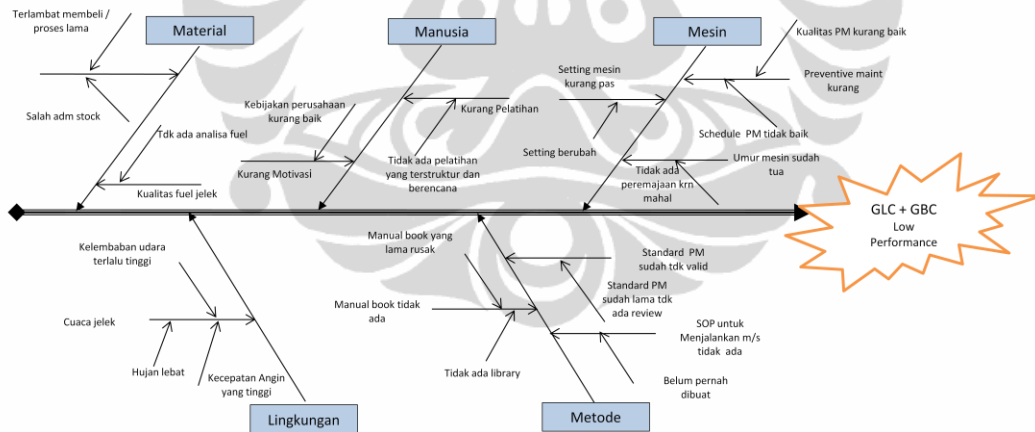
Equipment	Loss	Loss Com	% Com
GLC (Gas Lift Compressor)	114,903	114,903	58.71%
BGC (Booster Gas Compressor)	79,285	194,187	99.21%
ESD (Emergency Shutdown System)	1,491	195,678	99.98%
OTH (Others )	48	195,726	100.00%



Gambar 4.18. Diagram Pareto

#### 4.4.2. Fishbone Diagram

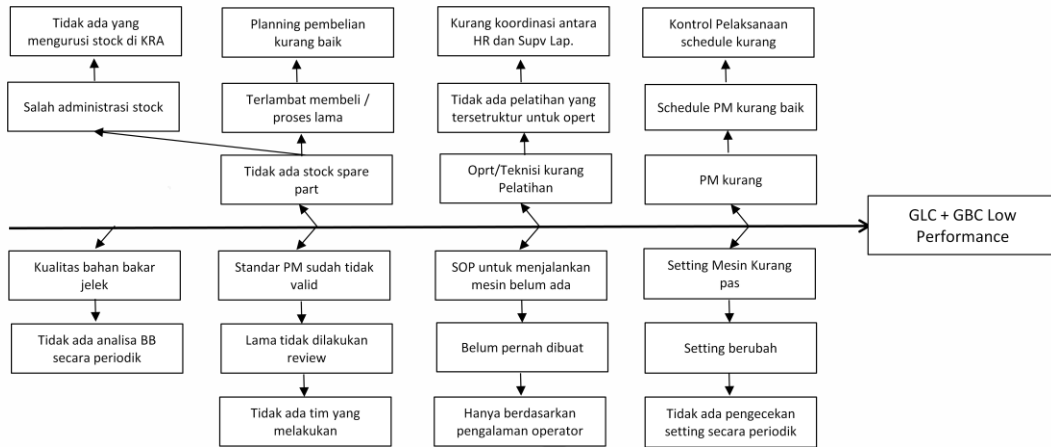
Dari pareto diagram maka dibuatlah diagram fishbone untuk mencari penyebab kegagalan.



Gambar 4.19. Fishbone Diagram

#### 4.4.3. Diagram Cause Failure Mode Effect

Untuk dapat melanjutkan ke dalam FMEA proses langkah selanjutnya dibuatlah Diagram Cause Failure Mode Effect untuk KH Platform. Diagram ini di dapatkan sebagai berikut.



Gambar 4.20. Cause Failure Mode Effect Diagram Anjungan KG

#### 4.4.4. Failure Mode and Effect Analysis.

Analisa FMEA untuk anjungan KG didapatkan dari seluruh rangkaian analisa sebab dan akibat kegagalan dari peralatan di KG, dan hasilnya seperti tabel berikut.



Tabel 4.17. Failure Mode and Effect Analysis

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Karakteristik yang diinginkan	Mode of Failure	Cause of Failure	Effect of Failure	Frequency of Occurrence	Degree of Severity	Chance of Detection	Risk of Priority	Rank
Gas Booster Compressor Low Performance	PM kurang tepat	Schedule PM kurang baik	Performance engine rendah	8	9	5	360	VI
	Setting Mesin krg tepat	Setting berubah	Engine cepat rusak	8	9	7	504	IV
	Operator kurang terlatih	Tidak ada pelatihan terstruktur	Hasil PM mjd rendah	7	8	4	224	VII
	SOP menjalankan mesin tdk ada	Belum pernah dibuat	Mesin jalan tdk terkontrol	9	8	8	576	III
	Standar PM tidak valid	Sudah lama tidak di review	Hasil PM mjd tdk standar	8	9	9	648	II
	Tidak ada spare part	Tertambat membeli, salah stock	Kinerja mesin rendah	9	9	9	729	I
	Kualitas bahan bakar jelek	Tidak ada analisa bb scr rutin	Daya mesin berkurang / srg mati	6	9	9	486	V

Prioritas untuk mencegah terjadinya kegagalan pada anjungan KG berdasarkan analisa FMEA adalah sebagai berikut :

- Rank 1 : Tidak adanya spare part, sehingga perlu dibuatkan action plan
- Rank 2 : Standar PM tidak valid.
- Rank 3 : SOP untuk menjalankan mesin tidak ada.
- Rank 4 : Setting mesin kurang tepat.
- Rank 5 : Kualitas bahan bakar kurang baik
- Rank 6 : PM kurang tepat.
- Rank 7 : Operator kurang terlatih.

