

BUSINESS PRODUCTS MARKET

# TRUCKMAGZ

JULY  
2021

## PUNGLI & PREMANISME YANG TAK KUNJUNG USAI

IDR 50.000



Edisi 85 / VII / 2020

MANAJEMEN KESELAMATAN ANGKUTAN BARANG  
**TURUNKAN POTENSI  
KECURANGAN & TINGKATKAN  
ASPEK KESELAMATAN**



MEMAKSIMALKAN MASA PAKAI TRAILER

TURUNNYA KINERJA BRAND TIONGKOK SAAT SEMUA BERJAYA

MEMAHAMI PERDAGANGAN INTERNASIONAL

VISIBILITAS RANTAI PASOK



# Jadwal Long Distance Ferry KMP Ferrindo 5 Bulan Juli 2021

Patimban (Subang) - Panjang (Lampung) PP  
Patimban (Subang) - Dwikora (Pontianak) PP



## LINTASAN

## BERANGKAT

## TIBA

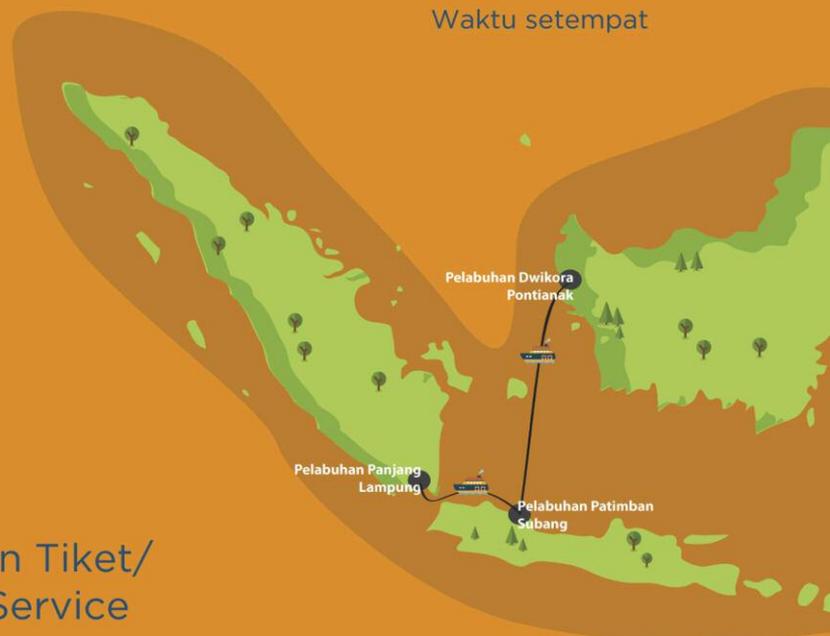
Patimban - Panjang	Sabtu/3 Juli	16.00	Minggu/4 Juli	14.00
	Sabtu/10 Juli	22.00	Minggu/11 Juli	20.00
	Sabtu/17 Juli	16.00	Minggu/18 Juli	14.00
	Sabtu/24 Juli	22.00	Minggu/25 Juli	20.00
Panjang - Patimban	Minggu/4 Juli	20.00	Senin/5 Jul	18.00
	Minggu/11 Juli	23.59	Senin/12 Juli	22.00
	Minggu/18 Juli	20.00	Senin/19 Juli	18.00
	Minggu/25 Juli	23.59	Senin/26 Juli	22.00
Patimban - Dwikora	Selasa/6 Juli	19.00	Kamis/8 Juli	17.00
	Selasa/20 Juli	19.00	Kamis/22 Juli	17.00
Dwikora - Patimban	Kamis/8 Juli	21.00	Sabtu/10 Juli	19.00
	Kamis/22 Juli	21.00	Sabtu/24 Juli	19.00

Waktu setempat



Pemesanan Tiket/  
Hotline Service

 **08111 021 191**



\*Syarat dan ketentuan berlaku

# Smart Cash

Nyicil COLT DIESEL rasa CASH!

BUNGA

0%



**GRATIS  
BIAYA  
ADMIN**

**GRATIS  
ASURANSI  
TLO1 TAHUN**

**TENOR  
1 TAHUN**

**CHASSIS  
ONLY**



WhatsApp Halo Dipo Star  
**0813-8005-8850**  
(Chat Only)

TRUCKMAGZ

# *INDONESIA TRUCKERS CLUB*

*Gabung dan ikuti diskusi online bersama pakar  
di bidangnya melalui aplikasi Telegram*

*Online di akun Grup Telegram INDONESIA TRUCKERS CLUB :*

*<https://t.me/IndonesiaTruckersClub>*



0821 3912 1239



## Eksistensi Budaya Hegemoni Kerajaan Nusantara

Pungutan liar atau pungli tidak serta-merta berakhir setelah Presiden Joko Widodo menginstruksikan Kapolri untuk menindak tegas para pelakunya. Pasalnya, pungli sudah terjadi sejak zaman kekuasaan kerajaan-kerajaan di Nusantara yang dilanjutkan pada masa penjajahan Belanda di Indonesia. Sejarawan Ong Hok Ham dalam bukunya berjudul Wahyu yang Hilang, Negeri yang Guncang (2018) mengungkapkan bahwa pungli langgeng karena pejabat dalam kerajaan tradisional tak digaji oleh raja, sehingga mereka harus berdikari dalam hal keuangan. Raja hanya memberikan beberapa hak istimewa kepada para pejabat di lingkungan kerajaan, seperti lahan, pekerja penggarap, dan kewenangan untuk memungut cukai kepada rakyat.

Dalam buku Wahyu yang Hilang, Negeri yang Guncang juga mengungkapkan bahwa para pejabat istana pun akhirnya meminta upeti kepada rakyat. Dari sumber keuangan inilah urusan jabatan dibiayai. Ong Hok Ham mencatat, mulai dari jabatan menteri di keraton, bupati, pengawas pengairan, jagal, petugas sensus, penarik pajak, dan kepala desa telah mandiri dalam keuangan.

Pengarang buku Dr. Cipto Mangunkusumo (2012), Soegeng Reksodihardjo menjelaskan dalam karyanya tersebut bahwa kebiasaan pungli semakin langgeng ketika Gubernur Jenderal Hindia-Belanda, Johannes van den Bosch (1830–1833) pada 1830 memberlakukan sistem tanam paksa atau Cultuur Stelsel di Hindia Belanda (Indonesia). Ia menjelaskan bahwa periode Cultuur Stelsel merupakan masa terhebat aksi pungli yang di satu pihak mengalirkan berjuta-juta gulden ke kas Negara Belanda dan menggemukkan para bupati. Sedangkan rakyat jelata menjadi semakin kurus kering dan melarat. Anehnya pada saat itu rakyat tetap diam dan tak mau memberitahukan kesengsaraan mereka untuk minta diringkankan. Rakyat saat itu menjalankan kondisi kesengsaraan dengan penuh ketaatan.

Sekarang, kalau kita mau menyikat habis pungli di pelabuhan maka perlu kerja ekstra keras, terstruktur, dan harus berani mengedepankan integritas lintas kepentingan. Jangan hanya karena ditegur presiden kemudian aparat kepolisian dan lembaga terkait langsung respons cepat, padahal para pengemudi truk sudah melaporkan berulang kali kalau mereka kena aksi pungli di wilayah pelabuhan. Bagaimana mau menghapus pungli dalam bisnis angkutan logistik, kalau respons cepat hanya dilakukan pasca-instruksi dan teguran dari presiden?

### REDAKSI

**Pemimpin Umum**  
Ratna Hidayati

**Penanggung Jawab**  
**/Pemimpin Redaksi**  
Antonius Sulistyono

**Pemimpin Perusahaan**  
Felix Soesanto

**Redaktur Bahasa**  
Tendy Soemantri

**Redaksi**  
Sigit Andriyono

**Fotografer**  
Giovanni Versandi

**Design Layout**  
Shandy Yudi Harto

**Kontributor Ahli**  
Zaroni  
Ahmad Wildan

**Accounting**  
Lucy Irawati

**Sirkulasi**  
M. Abdurrohman  
Achmad Budi.S

**Penasihat Hukum**  
Rakhmat Santoso, S.H. & Partners

 TruckMagz  
 @TruckMagz  
 +62 821 3912 1239

[www.truckmagz.com](http://www.truckmagz.com)



Cover

## PUNGLI & PREMANISME YANG TAK KUNJUNG USAI / 85

Ilustrasi: TruckMagz

## DAFTAR ISI TRUCKMAGZ #85

### Laporan Utama

- 06 PUNGUTAN LIAR & PREMANISME TERHADAP PENGEMUDI TRUK
- 10 DEPO BERMASALAH, PUNGLI BIKIN KINERJA LAMBAT
- 14 AKTIVITAS ILEGAL YANG SISTEMATIS
- 18 PUNGLI BERKEDOK PENGAWALAN
- 22 PERLU UPAYA PENCEGAHAN BERSAMA
- 26 PUNGLI & TRUK ODOL DI PELABUHAN TANJUNG INTAN CILACAP

### Liputan Khusus

- 30 MANAJEMEN KESELAMATAN ANGKUTAN BARANG
- 34 SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN

### Market Review

- 38 TURUNNYA KINERJA BRAND TIONGKOK SAAT SEMUA BERJAYA

### Rantai Pasok

- 42 MEMAHAMI PERDAGANGAN INTERNASIONAL

### Road Safety

- 46 MENJAMIN INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI JALAN YANG BAIK

### Data Gaikindo

- 50 UPDATE ( MEI 2021 )

### ATPM Update

- 52 ASTRA UD TRUCKS, PERLUAS JARINGAN DIGITAL DAN NONDIGITAL

### Info Produk

- 54 POSPAY AGEN, LAYANAN INKLUSI FINANSIAL UNTUK PERDESAAN

### Bursa Truk

- 56 INDEKS HARGA TRUK BEKAS

### Tips & Trik

- 58 MEMAKSIMALKAN MASA PAKAI TRAILER

### Variasi

- 62 MODIF AMAN & EFISIEN TRUK TRAILER

- 66 VISIBILITAS RANTAI PASOK

Penerbit  
**PT ARVEO PIONIR MEDIATAMA**

Komplek Ruko SectionOne Blok F7-F11  
Jl. Rungkut Industri I Kendangsari - Tenggilis Mejoyo, Surabaya  
Kode Pos 60292 / Tlp. 031-9984-2822 / Email. info@truckmagz.com

Percetakan  
**PETEMON GRAFIKA**

Jalan Petemon Kali No. 43 Surabaya  
Tlp. 031-532-33-44



## Pungutan Liar & Premanisme terhadap Pengemudi Truk Perlu Solusi Lebih Permanen

Pungutan liar atau pungli sudah menjadi tradisi di Indonesia. Contoh konkret adalah pungli terhadap para sopir truk kontainer di dalam kawasan yang sangat terbatas, yakni terminal bongkar muat dalam kawasan Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta. Aktivitas ilegal ini pun menjadi isu hangat setelah Presiden Joko Widodo berdialog dengan perwakilan sopir truk yang tergabung dalam komunitas Persatuan Supir Trailer Tanjung Priok (PSTTP) di perbatasan dermaga Jakarta International Container Terminal (JICT) dan Terminal Peti Kemas Koja, Kamis (10/6/2021). Presiden mengungkapkan bahwa informasi tentang pungli ini berawal dari keluhan sopir truk kontainer melalui media sosial, berkaitan dengan kemacetan yang mengular di terminal peti kemas dan beberapa depo kontainer di kawasan Tanjung Priok yang berdampak pada aksi premanisme jalanan.

“Saya lihat di media sosial, terutama *driver* banyak yang mengeluh karena urusan bongkar muat. Tolong diceritakan masalahnya apa, sehingga kita bisa memberikan jalan keluar. Tidak usah takut dengan pak menteri-pak menteri atau pimpinan-pimpinan di pelabuhan. Sampaikan apa adanya. Kalau bisa dicarikan jalan keluar. akan saya carikan secepat-cepatnya. Saya mampir ke sini hanya untuk itu. Saat ini *dwelling time* sudah turun, kemudian yang kita inginkan juga kecepatan bongkar muat. Antreannya jelas, tidak ada pungutan sehingga *driver* mestinya merasa nyaman semuanya. Jangan sampai ada yang mengeluh karena banyaknya pungutan, itu yang mau saya kejar kalau ada,” kata Presiden saat memulai dialog dengan para pengemudi truk kontainer.



T e k s & F o t o : A n t o n i u s S u l i s t y o



Aktivitas pungli di wilayah Pelabuhan Tanjung Priok, menurut Agung Bangkit dari komunitas PSTTP, sudah berlangsung lama. "Sebenarnya ini bukan persoalan baru. Ini sudah lama sekali. Baru kali ini saja kami bisa langsung bertemu dengan Pak Presiden dan mengungkapkan keluh kesah kami para sopir di Tanjung Priok, sehingga Pak Presiden bisa memerintahkan jajaran kepolisian sampai ada penindakan," kata pria yang berprofesi sebagai sopir truk kontainer sejak tahun 2000 ini.

Agung menjelaskan bahwa dia tahu praktik pungli dan premanisme sudah ada semenjak dia masih menjadi kernet. "Jadi kernet itu *kan* disuruh sopir untuk mengurus surat-surat. Nanti kalau masuk pelabuhan melaporinya ke mana, nanti habis itu ke mana lagi. Jadi, kami cukup memahami praktik-praktik dan modus-modusnya. Dulu itu gampang sekali untuk mencari bukti, cuma kami tidak punya jalur untuk mengadu. Baru sekarang ini bisa terungkap," ujar Agung.

Hal senada juga dikatakan oleh pengusaha truk, Kyatmaja Lookman. "Posisi kami para pengusaha angkutan ini memang lebih banyak di belakang layar, tetapi kami juga mengalami hal itu dari dulu karena saya sejak tahun 1985 sudah hidup di lingkungan perusahaan angkutan barang," ucap pria yang menjabat sebagai Ketua Umum Keamanan dan Keselamatan Indonesia (Kamselindo) ini.



Menurut Kyatmaja, keberadaan Kamselindo berawal dari keprihatinan terhadap isu pungli dan premanisme dalam bisnis angkutan barang. "Permasalahan di angkutan truk yang paling menonjol adalah aspek keamanan dan aspek keselamatan. Pungli, premanisme, pembajakan, bajing loncat merupakan rentetan masalah yang masih terjadi sampai saat ini. Kami membentuk perkumpulan ini untuk mencari solusi yang lebih permanen terhadap permasalahan pungli dan premanisme di jalan," tuturnya.

Mencari solusi dari praktik pungli dan premanisme juga sudah dilakukan berulang kali oleh para pengemudi truk, tetapi tidak ada respons yang berarti. "Beberapa upaya sudah kami lakukan, tapi agak pesimis juga kalau hanya pelaporan-pelaporan dan kurang respons. Di setiap terminal juga terdapat imbauan berupa tulisan-tulisan agar para pengemudi tidak memberikan uang tips dengan nomor pengaduan terpampang. Namun, ketika kami mengadu ke nomor pengaduan itu, tidak ada tindakan dan tidak ada respons. Kami juga melakukan upaya-upaya lain, seperti berkomunikasi dengan otoritas pelabuhan. Terakhir dengan Kapolres Pelabuhan Tanjung Priok karena waktu itu ada urusan penanganan satu masalah. Mungkin, ketika bertemu dengan Pak Kapolres inilah yang menjadi jembatan buat kami bisa bertemu Pak Jokowi, sehingga kami bisa mengadu langsung tentang persoalan yang kami hadapi," ujar Agung.

## Terminal Kontainer Harus Berbenah

Kapolres Pelabuhan Tanjung Priok, AKBP Putu Kholis Aryana mengakui bahwa kepolisian memfasilitasi keluhan para pengemudi truk kontainer di Pelabuhan Tanjung Priok. "Mereka mengeluhkan kondisi di jalan, pungli maupun aksi pemalakan dan premanisme di depo Dwipa, depo G Fortune, dan di arteri NPCT1. Lokasi-lokasi tersebut di luar Pelabuhan Tanjung Priok dan merupakan wilayah hukum Polres Jakarta Utara. Akan tetapi untuk menyikapi permasalahan di dalam dan luar pelabuhan, Bapak Kapolda Metro Jaya sudah membentuk tim dari Direktorat Reserse Kriminal umum, khusus, gabungan Polres Metro Jakarta Utara dan Polres Pelabuhan Tanjung Priok untuk bergerak cepat menangani masalah ini," katanya.

AKBP Putu Kholis menjelaskan bahwa tidak sampai sore, setelah para pengemudi berdialog dengan presiden, jajaran Polres Metro Jakarta Utara berhasil menangkap 43 pelaku pemalakan, premanisme di depo-depo yang disebutkan oleh para pengemudi di hadapan presiden (Dwipa, G Fortune, dan NPCT1). "Termasuk yang ada di akses-akses jalan sepanjang Koja, Cilincing dan seterusnya. Pada malam harinya, kami di Polres Pelabuhan Tanjung Priok bisa menangkap delapan pelaku di terminal bongkar muat ekspor-impor JICT dengan modus pungutan liar yang tidak kita bayangkan sebelumnya. Ada yang menggunakan botol kemasan air mineral untuk menaruh uang pungli, ada yang menggunakan kantong plastik," kata dia.

"Dalam hal ini saya juga menggugah rekan-rekan dari otoritas pelabuhan dan syahbandar untuk bisa mengumpulkan kawan-kawan operator atau penyelenggara jasa pelayanan kepelabuhanan di Tanjung Priok. Pada momentum ini saya ingin sampaikan bahwa teman-teman operator tidak boleh berdiam diri, termasuk menghadapi langkah penegakan hukum yang sudah dilakukan oleh tim dari Polda Metro Jaya dan Polres Metro Jakarta Utara. Mereka harus membuka diri dan harus menyadari bahwa memang masih ada kelemahan dalam pelayanan, yang intinya harus segera diperbaiki. Seluruh masyarakat terutama konsumen berharap operator di pelabuhan ini melakukan perbaikan," ujar AKBP Putu Kholis.

Sementara itu Direktur Utama JICT Ade Hartono mengumumkan bahwa perusahaan akan segera berbenah, mulai dari perbaikan sistem pelabuhan yang seluruhnya akan berubah ke digitalisasi hingga mengevaluasi kontrak-kontrak kerja sama dengan perusahaan penyedia tenaga kerja (*out-*



**Presiden Joko Widodo**

*sourcing*). "Berdasarkan isu yang terjadi belakangan ini di JICT, kami punya komitmen kuat untuk melakukan penegakan integritas layanan pengguna jasa, dan menjunjung tinggi hal integritas menjadi pelabuhan yang bersih. Kami mendukung upaya penegakan hukum untuk memberantas pungli," kata Ade dalam konferensi pers, Rabu (16/6).

Ade mengatakan sudah melakukan tindakan tegas kepada perusahaan *outsourcing* (vendor) yang terlibat. "Kami lakukan teguran keras sesuai dengan kontrak yang dilakukan dengan vendor. Tentunya ini menjadi evaluasi kinerja dan sesuai perjanjian dengan vendor, kami minta segera penggantian personil. Tujuh orang beserta koordinatornya diganti," ujarnya.

Polisi Republik Indonesia (Polri) juga berinisiatif melakukan upaya antisipatif menyikapi permasalahan ini. "Bapak Kapolri beberapa waktu lalu telah *me-launching* nomor darurat 110 untuk layanan Polri bagi pengemudi truk dan masyarakat umum yang mengalami situasi darurat di mana pun berada. *Monggo*, manfaatkan layanan 110 Polri ini agar bisa segera kami respons dan memberikan bantuan kepada masyarakat," ujar AKBP Putu Kholis.



*Depo Bermasalah*

# Pungli Bikin Kinerja Lambat



Depo kontainer PT Greeting Fortune Container (Depo Fortune), depo kontainer PT Dwipa Kharisma Mitra (Depo Dwipa), dan New Priok Container Terminal One (NPCT1) mendapat perhatian serius dari Presiden Joko Widodo. Ketiga depo itu disebut-sebut menjadi biang kemacetan di sepanjang jalan arteri Cilincing yang merupakan salah satu akses menuju Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta Utara.

T e k s   &   F o t o   :   A n t o n i u s   S u l i s t y o



Menurut pengakuan seorang sopir truk kontainer di Tanjung Priok, Abdul Hakim Sitompul, kemacetan dipicu oleh kelambatan operator yang bertugas memuat kontainer di depo-depo tersebut. "Ketika membawa kontainer kosong atau mau ambil kontainer kosong, kami harus melapor dulu kemudian baru ambil kontainernya. Itu harus ada uang tips. Ada yang Rp 5.000, Rp 15.000, bahkan kadang-kadang ada yang Rp 20.000. Mereka (operator) memang mengerjakan proses pengambilan kon-

tainer tetapi dilambatkan. Alasannya, yang lain dulu yang ada duitnya, tapi operatornya tidak mau ngomong langsung. Jadi, seperti itu modus punglinya di dalam depo-depo itu. Itu terjadi bukan hanya di Fortune dan Dwipa, tapi hampir di semua depo. Sekarang yang agak bersih cuma depo Senkon dan depo Puninar," kata dia saat berdialog secara langsung dengan Presiden Joko Widodo beberapa waktu lalu.



### **Muslan A.R.**

Ketua  
Asosiasi Depo Kontainer Indonesia

Lambatnya proses *loading* kontainer dari dan ke trailer menyebabkan antrean di luar depo dan berakibat kemacetan. "Dampak kemacetan di satu depo bisa menjalar ke mana-mana. Seperti di Depo Fortune, itu bisa mengimbas ke arah Cakung, bisa berdampak ke arah Cilincing. Kalau mau bongkar muat bisa sampai seharian baru selesai," kata Nuratno, sopir yang mengemudikan truk kontainer sejak tahun 1997.

"Kemacetan juga terjadi di NPCT1 dan menjadi viral di media sosial beberapa waktu lalu. Pada saat itulah aksi premanisme sangat tinggi, sampai-sampai pada hari itu ada yang kena todong kalau tidak salah. Itu terjadi pada saat truk antre macet di jalan raya, mulai dari pos 8 dan pos 9 sampai yang arah dari utara dan dari arah Cakung," ujar Abdul Hakim.

"Betul jika dikatakan dampak dari kemacetan itu adalah aksi premanisme. Kami sudah beberapa kali melakukan klarifikasi ke depo tersebut tapi sampai saat ini belum ada perubahan yang konkret," ujar Nuratno menambahkan.

Ketua Asosiasi Depo Kontainer Indonesia (Asdeki) Muslan A.R. mengatakan telah membentuk tim gabungan bersama Dinas Perhubungan DKI Jakarta untuk menyelidiki kondisi setiap perusahaan depo kontainer, baik yang tergabung dalam asosiasi maupun yang belum. Tim tersebut dibentuk guna membongkar penyebab kemacetan di Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta.

Muslan menjelaskan bahwa tim gabungan telah bekerja mulai Selasa (15/6) dengan SK yang telah diterbitkan Kadishub DKI Jakarta. Tim tersebut akan melakukan inventori sebanyak dua kali dalam seminggu dengan tenggat untuk meneliti ulang penyebab kemacetan pada akhir Juni 2021.

"Kami menginventori dan meneliti ulang penyebab kemacetan ini *case by case*, seminggu dua kali. Targetnya akhir bulan ini (Juni) selesai. Dari situ baru bisa diketahui penyebab kelambatan di depo-depo itu. Penyebab kemacetan pasti akan bervariasi dan harus diusut karena dapat menyangkut internal mereka, seperti luas lahan, perusahaan perseorangan atau bukan, sistem dan peralatan yang digunakan. Bisa juga dari faktor eksternal, seperti kondisi jalan dan zonasi. Setahu saya, selama ini keterlambatan terjadi bukan karena pelayanan, tapi karena kemacetan. Banyak truk mengantre akibat tidak ada keseimbangan antara truk yang masuk ke depo kontainer dengan kondisi jalan. Hal ini memang membuat sopir truk dirugikan karena banyak muatan mereka yang tidak bisa terbongkar," kata Muslan menjelaskan.

Ia mengakui bahwa kelambatan bongkar muat kontainer tidak terjadi setiap hari dan di semua depo di wilayah Jakarta Utara. "Kemacetan itu terjadi pada hari-hari tertentu saja karena datangnya kapal besar juga sudah terjadwal, ekspor juga ada jadwal tertentu. Kalau jadwal lagi padat memang pengaruhnya

ke pelabuhan karena tidak setiap hari kontainer bisa ditumpuk di pelabuhan, itu yang menyebabkan antrean panjang. Perusahaan pelayaran sebenarnya telah meminjamkan kontainer tetapi dengan batas waktu tertentu. Pengambilan kontainer kosong biasanya dilakukan mendekati jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal,” urainya.

Muslan tak menampik bila kemacetan akibat antrean truk trailer menjelang pintu masuk depo kontainer kerap dimanfaatkan oleh oknum tak bertanggung jawab, untuk melakukan pungli bahkan aksi premanisme jalanan. “Setahu kami, pungutan liar dan premanisme di pelabuhan sudah dilarang. Kebijakannya adalah melarang semua pihak yang bekerja di pelabuhan untuk menerima imbalan dalam bentuk apa pun,” ujarnya.

---

## “Asmoro” Menghantui Para Sopir

Kemacetan yang terjadi selama ini di akses menuju Pelabuhan Tanjung Priok sangat berpotensi memicu aksi premanisme yang berujung kriminalitas, seperti pemalakan dan perampasan terhadap pengemudi truk yang melintas. Aksi para pelaku yang dijuluki “asmoro” (*asal moro*) atau “bajing loncat” di Tanjung Priok ini beberapa kali viral di media sosial.

“Kami juga sering mengalami tindakan kriminal ketika macet. Banyak barang kawan-kawan yang diambil, seperti ban serep dan kadang-kadang aki. Kalau di Tanjung Priok disebutnya ‘asmoro’. Dia itu mengambil barang dari kendaraan secara diam-diam ketika macet. Ada juga preman-preman yang terorganisasikan di setiap daerah rawan. Dia naik ke atas mobil dan kadang kalau dia berani naik ke kabin. Kami ditodong dan mereka meminta *handphone*, dompet, uang jalan juga diminta sampai habis. Kejadian ini sering dialami kawan-kawan sopir dari luar kota,” tutur Agung Bangkit, pengurus Persatuan Supir Trailer Tanjung Priok (PSTTP).

Menurut Agung, kasus aki truk hilang sebenarnya juga merugikan para pengemudi. “Dia juga harus menanggung sepenuhnya dari biaya hilangnya aki. Kami juga berharap tidak ada pungli karena motivasinya adalah selama ini kami mendapatkan penghasilan hanya dari sisa uang jalan. Banyak sekali perusahaan besar di wilayah Tanjung Priok ini yang belum memberikan pendapatan bulanan untuk pengemudi truk,” ujarnya.

Ia pun bercerita tentang kerawanan selama di jalan beberapa waktu lalu sebelum NPCT1 beroperasi, dan sebelum terbentuknya PSTTP sebagai wadah silaturahmi para *driver*. “Dulu kemacetannya luar biasa karena jalan aksesnya berupa jalur kecil yang menyempit karena ada pembangunan tol. Selain itu, proses operasional NPCT1 baru den-



### Agung Bangkit

Pengurus  
Persatuan Supir Trailer Tanjung Priok

gan perusahaan (pengelola) yang baru berjalan dan pekerja baru menambah deret kemacetan. Sebelum ada wadah ini, sesama sopir kontainer bermusuhan dan tidak ada rasa kebersamaan. Ketika ada truk dinaiki penjarah yang membawa celurit dan menodong, tidak ada awak truk lain yang menolong. Padahal, kondisi sedang macet, artinya di belakang dan samping truk yang dijarah ada truk-truk lain dengan awaknya. Teman-teman pengemudi saat itu takut untuk membantu. Mereka khawatir preman-preman itu akan menyerang balik sehingga mereka memilih menutup kaca jendela. Itu sangat memprihatinkan,” kata Agung.



## Aktivitas Ilegal yang Sistematis

# Kode Khusus Hingga Tak Bisa Keluar *Print Out*

T e k s & F o t o : A n t o n i u s S u l i s t y o

Modus operandi pelaku pungutan liar (pungli) di terminal kontainer Pelabuhan Tanjung Priok, diakui pihak kepolisian, semakin berkembang dari waktu ke waktu. Kapolres Pelabuhan Tanjung Priok AKBP Putu Kholis Aryana mengatakan bahwa modus yang dilakukan memang berbeda dengan tahun-tahun sebelumnya.

“Kami mengungkap kasus ini pada pukul 01.00 WIB. Akses menuju lokasi tempat pungli itu sekitar satu kilometer hingga dua kilometer ke dalam, yang harus melewati tiga-empat *gate* dari jalan raya. Itu area terbatas yang tidak bisa dimasuki oleh sembarang orang. Perlu diketahui bahwa saat ini sistem yang berjalan di Pelabuhan Tanjung Priok terutama di akses pelayanan jasa bongkar muat pelabuhan sudah menggunakan TID (*truck identity document*). Artinya, praktik pungli yang dilakukan tidak seterang benderang dulu sebelum adanya sistem TID, jadi sangat terselubung,” tutur AKBP Putu Kholis.





TAKU 220597 8  
22G1

MA 1 GR  
ARE  
NE  
CU CAP

ITG07

eks: Antonius P. Istyo / foto: K. W. K.

---

Ia menjelaskan bahwa modus terdahulu seperti pada video yang beredar luas di media sosial beberapa bulan terakhir. "Itu video kejadian tahun 2017, modusnya menggunakan kantong plastik hitam kemudian ditarik pakai tali ke arah operator *crane*. Saat ini, kantong plastik hitam itu ditaruh di sudut-sudut kontainer atau sudut-sudut alat *crane* yang tidak diterangi lampu penerangan. Kantong plastik hitam itu disimpan di sudut-sudut gelap dan tidak akan terlihat dari jarak 100-200 meter. Tempatnya sangat terselubung. Kami dari jajaran Polres Pelabuhan Tanjung Priok berupaya keras untuk mendekati ke lokasi sasaran. Alhamdulillah kami bisa mengungkap delapan pelaku yang saat ini sedang menjalani proses penyidikan," kata Putu.

Sementara itu pengurus komunitas Persatuan Sopir Trailer Tanjung Priok (PSTTP), Agus Bangkit mengungkapkan cara yang berbeda. "Ada beberapa tempat menaruh uang yang gampang mereka lihat, seperti di kotak telepon. Dulu sebelum sistemnya berubah seperti sekarang, di bawah alat (*crane*) ada OA atau *operator assistant*. Telepon ini sebagai alat komunikasi antara orang di bawah dengan operator di atas. Sekarang sudah tidak ada OA, jadi kadang-kadang uangnya ditaruh di dalam kotak telepon itu. Kalau kami tidak memberi tips, ada operator



## AKBP Putu Kholis Aryana

Kapolres  
Pelabuhan Tanjung Priok

---

yang kerjanya jadi lamban. Mereka punya kode-kode khusus. Contoh salah satu kode khususnya, bagian kuping *spider* atau alat untuk mengangkat kontainer digerak-gerakkan. Kalau operatornya sedang sibuk melayani, biasanya kami beri Rp 5.000. Yang penting, mereka melihat kami memasukkan uang, lalu mereka layani. Kondisi itu masih terjadi sampai terakhir sebelum kami mengadu kepada Pak Presiden," ujar Agung.

Menurut AKBP Putu, pada aksi premanisme pun telah muncul modus baru yang belum lama ini terungkap. "Aksi ini melibatkan tiga pelaku yang murni dari preman jalanan, bukan pekerja di pelabuhan. Modusnya merusak atau mencuri penyangga beton jembatan yang menjadi lintasan truk ekspor-impor di Pelabuhan Tanjung Priok. Ini jelas membahayakan pengemudi truk," kata dia.

---

---

## Barang Bukti Uang Recehan

Praktik pungli di Pelabuhan Tanjung Priok diakui oleh pengemudi truk sangat sistematis, meskipun sudah menerapkan sistem digital di setiap akses masuknya. Besaran pungli sangat variatif. Beberapa pos di setiap terminal menarik pungli dengan nominal yang berbeda-beda. "Pos pertama di terminal kontainer pelabuhan pada saat *screening* di *gate in* (pintu masuk). Pada saat truk masuk, petugas di *gate in* akan memasukkan data surat-surat yang diperlukan. Di situ biasanya ada petugas yang minta uang. Memang, jumlahnya kecil hanya Rp 2.000. Setelah kartu akses masuk di-*tap* keluar *print out* berisi keterangan lokasi barang. Misalnya, barang yang mau diambil berada di blok A dan di slot sekian. Saya pernah tidak memberikan tips di *gate in*, ketika kartu masuk di-*tap* tidak muncul *print-out*. Saya kemudian diminta masuk ke ruangan untuk melaporkan *error* tersebut. Kalau tidak memberi tips, pengurusannya bisa makan waktu cukup lama," ujar Agung.

Ia menjelaskan, dari *gate in* ia kemudian diarahkan ke blok dan slot sesuai *print-out* untuk memuat kontainer. "Kami harus parkir dulu untuk menunggu alatnya datang. Setelah selesai muat, kami keluar dan prosesnya sama seperti saat masuk dan harus melewati pintu *gate out*. Di situ ada petugas yang meng-*input* data bahwa kontainer sudah selesai dimuat dan siap keluar dari pelabuhan. Setelah keluar dari pintu *gate-out*, kami melewati portal untuk melakukan *tap* lagi dan akan keluar setruk untuk memulangkan kontainer kosong. Kami pun biasa memberi uang ke petugas di sana. Kalau tidak memberi tips, kondisinya sama dengan ketika masuk," kata Agung.

Berdasarkan hasil pengungkapan jajaran Polres Pelabuhan Tanjung Priok, delapan pelaku bekerja pada malam hari. "Dari mereka terungkap hasil pungli sebesar Rp 1,2 jutaan sebagai barang bukti. Itu dari mereka yang bekerja di *shift* malam dan jumlah uang itu terhitung sejak pengungkapan yang kami lakukan pada pukul 01.00 WIB. Setelah melakukan pengembangan ke atasannya, kami juga mendapatkan barang bukti uang senilai Rp 600.000 berupa recehan pecahan Rp 2.000, Rp 5.000, Rp 10.000, dan Rp 20.000. Totalnya dari delapan pelaku ini, kami bisa sita barang bukti uang senilai Rp 1.887.000 untuk *shift* malam. Saya berterima kasih kepada Mas Agung dan kawan-kawan pengemudi yang telah memberikan informasi. Tanpa informasi itu mungkin kami tidak bisa secepat ini menangkap para pelaku," ujar AKBP Putu.

Menurut AKBP Putu, aktivitas ilegal yang sistematis ini kerap terjadi pada malam hari. "Saat ini mungkin modus-modus pungli di lokasi penyelenggaraan jasa kepelabuhanan dan ekspor-impor sudah sangat minim, karena banyak sekali metode pengawasan. Aktivitas ilegal banyak terjadi pada malam hari karena mereka memanfaatkan celah minim pengawasan," kata lulusan Akpol 2004 ini.

---



# Pungli Berkedok Pengawalan

T e k s & F o t o : A n t o n i u s S u l i s t y o



Beban para pengemudi truk kontainer tak hanya soal pungli, aksi premanisme juga kerap mereka alami. Dari kawasan pelabuhan, jalan umum, sampai ke lokasi bongkar pun para sopir truk tak bisa lepas dari target aksi premanisme. Para pelaku kerap memalak atau meminta uang secara paksa, bahkan ada yang melukai sopir jika keinginannya tak dipenuhi.

“Setelah keluar area pelabuhan masih ada kelompok orang yang minta juga. Biasanya itu terjadi saat macet. Pernah beberapa kali kejadian di beberapa titik rawan, sopir dilukai pakai senjata tajam atau dipukul pakai alat karena *enggak ngasih*. Dari dulu sudah seperti itu dan rasanya sulit untuk dihilangkan. Sebelum ada media sosial dan *handphone*, sopir-sopir memilih aman dengan menutup kaca jendela saat ada penodongan terhadap sopir. Mereka tidak mau berurusan dengan para preman itu,” kata Agung Bangkit, sopir truk kontainer di Tanjung Priok Jakarta Utara.



● Stiker Sakti

Pemalakan yang dilakukan para preman membuat sopir resah, karena tidak jarang para pelaku kejahatan jalanan ini merampas uang jalan sopir sampai tak bersisa. “Besarnya kecilnya uang jalan bergantung pada jarak tempuh. Contoh, untuk wilayah Jabodetabek, sopir hanya menerima uang jalan sekira Rp 500.000-600.000. Uang jalan itu untuk pengeluaran membeli solar, membayar tol, makan, dan lain-lain. Dari Rp 500.000 itu, 10-20 persen untuk anggaran pungli,” tutur Agung.

Pengusaha *trucking* membebankan “dana taktis” itu dalam uang jalan sopir. Artinya, untuk membayar pungli, sopir harus mengambil dari uang jalan. Kalau nilai untuk pungli terlalu besar, maka sopir yang harus menomboki. “Tidak bisa menghitung persentase dari uang jalan untuk pungli sebab bergantung pada jarak dan tujuan. Hampir semua uang jalan itu habis untuk pungli, paling-paling bersisa Rp 10.000-20.000 untuk makan sopir,” kata Edi Yuwono, sopir truk salah satu perusahaan pelayaran di Jakarta yang biasa keluar masuk Pelabuhan Tanjung Priok.

“Kalau di bawah Rp 50.000 sih tidak jadi soal, tapi kadang-kadang ada yang sampai Rp 150.000. *Sopir pasti teriak lah!* Mana sanggup sopir jika uangnya *diporotin* sampai Rp 150.000. Pokoknya, kalau di atas Rp 50.000 pasti sopir sudah teriak. Kalau hanya Rp 20.000, istilahnya ... anggap itu uang *nyawer*,” kata Suryo, pengusaha *trucking* di Jakarta Utara.

## Stiker Sakti

Aksi pungli berkedok pengamanan armada dan barang juga merepotkan pengusaha *trucking*. Stiker atau logo ormas atau lembaga tertentu dianggap sakti untuk meminimalkan pungli. Sopir truk merasa aman dari intimidasi pihak-pihak tertentu selama di jalan dengan menggunakan logo tersebut, semacam jasa pengawalan. Namun, menempel stiker logo ormas atau lembaga tersebut juga ternyata tidak gratis. Ada biaya yang harus disetorkan kepada ormas tersebut.

Suryo pun mengaitkan penggunaan stiker berbayar ini dengan “asmoro”, akronim dari *asal moro* yang merupakan pelaku kriminalitas jalanan atau biasa juga disebut “bajing loncat” yang mendatangi truk ketika terjadi kemacetan. “Asmoro” atau “bajing loncat” ini biasanya naik ke kontainer atau bak truk tanpa sepengetahuan sopir dan mengambil barang-barang, seperti besi, terpal, ember, tali tambang, dan barang-barang lain yang bisa mereka jual.

“Orang awam melihat sekilas ‘asmoro’ ini seperti orang yang iseng-iseng mencari uang dengan jalan seperti itu. Namun, sebenarnya mereka adalah *joker* atau pion-pion yang memang disebar seperti oknum penebar paku di jalan raya. Tujuan mereka adalah membuat para sopir khawatir dan takut. Begitu bisa naik ke truk dan sampai ke kabin truk, mereka langsung menodong sopir minta dompet, HP, uang jalan, bahkan dokumen kendaraan. Kalau dokumen kendaraannya sampai diambil, sudah pasti truk tidak bisa jalan beberapa hari sebelum ada dokumen pengganti. Akhirnya, truk harus masuk dalam ranah koordinasi pengamanan menggunakan stiker. Mereka juga punya bagian pemasaran yang biasanya datang menawarkan ke kantor kami, atau langsung menawari sopir untuk ikut jasa pengawalan truk dari mereka. Kalau sudah resmi bergabung jadi mitra mereka, dokumen yang hilang, dompet, dan HP milik sopir dalam waktu singkat bisa kembali dengan utuh,” ujar Suryo.

Suryo juga menjelaskan bahwa para sopir pun menjadi sasaran preman lokal di wilayah-wilayah baru di pinggiran Jakarta, yang baru pertama kali didatangi untuk mengantar barang. Mereka meminta “uang jago” untuk pengamanan di wilayah mereka itu. “Kalau di lima wilayah DKI Jakarta tidak ada yang berani. Hasil dari negosiasi ini yang akan dijadikan acuan baku mereka untuk minta uang tiap kali kami melewati wilayahnya. Di wilayah yang sudah sering kami lewati, biasanya kami sudah ‘86’ dengan pengelola gudang agar tidak dimintai uang lagi oleh preman setempat. Uang jawara ini muncul karena akses menuju pabrik kadang-kadang masuk ke wilayah perkampungan,” ujarnya.

Selain itu, kata Suryo, sopir truk yang masih ‘buta’ di wilayah tertentu juga sering dimanfaatkan oleh para preman setempat. “Kalau truk kebablasan dan harus putar arah, manuvernya *kan* sulit tidak seperti mobil penumpang. Modus lainnya, jalan-jalan yang sering dilalui truk-truk besar dihalangi kabel listrik. Mereka memasang kabel listrik – untuk penerangan lapangan badminton atau penerangan *base camp* – melintang jalan dengan posisi rendah. Kalau kabel itu putus karena tersambar kontainer, sopirnya pasti dikejar dan mereka meminta uang ganti rugi. Nilainya juga tidak tanggung-tanggung bisa sampai Rp 500.000. Padahal, kabel yang putus untuk lampu penerangan itu sebenarnya bisa disambung manual menggunakan selotip, sudah selesai urusan,” katanya.



# Perlu Upaya Pencegahan Bersama

T e k s & T e x t : A n t o n i u s S u l i s t y o

Perkumpulan Keamanan dan Keselamatan Indonesia (Kamselindo) melihat pungli dari perspektif yang berbeda. Ketua Umum Kamselindo, Kyatmaja Lookman mengatakan bahwa pungli tidak terlepas dari peran serta pengemudi truk itu sendiri dalam menyuburkan praktik ilegal ini. “Pungli kebanyakan dilakukan dengan membuat kondisi tidak nyaman, sehingga pihak lain secara terpaksa memberikan sejumlah uang untuk mendapatkan kenyamanan. Pungli dilakukan oleh seseorang atas kewenangannya, bisa dari unsur pemerintah atau swasta. Di lingkungan tertentu seperti di depo kontainer, yang sifatnya melayani masyarakat, pelaku pungli justru berasal dari sektor swasta. Namun, pungli sebenarnya bersifat *it takes two to tango*, artinya ada yang menerima dan ada yang memberi. Mohon maaf untuk para sopir, terkadang teman-teman juga asal kasih dan itu jadi keprihatinan kami,” ujar Kyatmaja.



Menurut Kyatmaja, biaya pungli yang dikeluarkan bisa berasal dari kocek para sopir bisa pula dari pengusaha. “Misalnya, ada anak kecil naik ke kepala truk kontainer, menodongkan senjata tajam, lalu merampas uang dan HP pengemudi. Pada kondisi itu kemungkinan pengemudi yang menanggung risikonya. Saya juga pernah melihat dengan mata kepala sendiri, anak kecil naik ke kepala kontainer kemudian menurunkan aki dengan modus menjatuhkannya ke bawah. Setelah truknya jalan, ada orang yang mengambil aki itu. Kalau kejadiannya seperti ini, tidak mungkin pengemudi yang membayar kerugian,” kata dia.

Pendapat Kyatmaja langsung ditepis oleh pengemudi truk yang sering dirugikan akibat aksi pencurian, seperti aki dan barang kendaraan lainnya. “Kasus aki hilang sebenarnya juga merugikan pengemudi karena dia juga harus menanggung biaya sepenuhnya. Penghasilan kami hanya dari sisa uang jalan. Masih banyak perusahaan besar di Tanjung Priok yang belum memberikan pendapatan bulanan untuk pengemudi,” kata Agung Bangkit, sopir truk trailer yang tergabung dalam Persatuan Supir Trailer Tanjung Priok (PSTTP). Ia menambahkan bahwa kondisi ini masih berlangsung sampai sekarang walaupun tidak separah dulu. “Saat ini agak terminimalkan karena kami sudah saling mengenal dalam wadah perkumpulan pengemudi truk,” ujarnya.

“Kalau bicara kerugian memang beragam karena ada yang berdampak kecil dan ada yang besar. Pembobolan, pembajakan, dan penggelapan oleh oknum pengemudi dapat menyebabkan kerugian sangat besar bagi pengusaha angkutan. Dalam hal pungli, jika pengemudi kena palak di jalan dan uang jalannya habis, pengemudi langsung mengadu kepada bosnya. Kami akhirnya minta ganti rugi kepada konsumen. Namun, di tengah persaingan yang sangat ketat sekarang, apalagi dalam kondisi pandemik, muatan juga menurun, mau tidak mau pengusaha menanggung semua beban itu,” tutur Kyatmaja.

Ia menjelaskan bahwa bisnis angkutan truk sangat berisiko. “Sejak truk berangkat dari garasi sampai kembali lagi ke garasi, banyak proses yang harus dijalani. Berangkat dari pul saja, truk sudah berisiko di jalan. Sampai di tempat muat yang berhubungan dengan pemilik barang, awak truk berhadapan dengan TKBM (tenaga kerja bongkar muat). Setelah itu truk melalui proses perjalanan, kemudian proses bongkar. Biaya bongkar di beberapa daerah juga luar biasa mahal. Bila ada petugas meminta sejumlah uang kepada sopir dalam melakukan bongkar muat, menurut saya itu masuk ranah pungli. Hal tersebut masih menjadi problem sampai saat ini,” kata dia.



## Konsisten Dalam Penindakan

Wabah virus korona berdampak terhadap omzet perusahaan angkutan. Pengemudi truk pun terimbas karena terjadi penurunan aktivitas pengiriman barang. "Kondisi keuangan pengusaha angkutan saat ini juga sedang bermasalah. Fenomena pungli yang terjadi terus-menerus menambah masalah keuangan kami. Imbasnya adalah kenaikan uang jalan dan otomatis kami akan membebankannya kepada pelanggan. Namun, bila pelanggan tidak mau bayar, balik lagi pengusaha angkutan yang menanggung bebannya. Padahal, kami juga harus menanggung beban untuk pengemudi dan karyawan yang harus tetap bekerja. Kalau kami tutup, kasihan juga mereka. Hal-hal seperti itu yang membuat kami terjepit di posisi yang dilematis," kata Kyatmaja.

"Kita membutuhkan langkah penindakan yang lebih konsisten dan perlu sistem yang bisa terimplementasi secara terus-menerus dengan sistem di JICT. Setahu saya, JICT menerapkan *hotline* sehingga kalau ada permasalahan seperti pungli ini bisa langsung kontak. Keberadaan tombol darurat juga menarik untuk diimplementasikan kembali. Dulu pernah diterapkan tetapi sekarang sudah tidak ada. Tombol darurat bisa dipikirkan lagi untuk keadaan sekarang," ujar Kyatmaja.

Sementara itu, Agung Bangkit mengharapkan juga tindakan pencegahan. "Pengiriman barang memang macam-macam jenisnya. Pengiriman barang dari pelabuhan ke pabrik merupakan aktivitas impor, sedangkan pengiriman dari depo dibawa ke



**Kyatmaja Lookman**

Ketua Umum Kamselindo



pelabuhan adalah aktivitas ekspor. Selain itu, ada pula aktivitas sopir untuk melayani domestik atau antarpulau, bukan untuk keperluan ekspor-impor. Fenomena pungli pun terjadi pada aktivitas tersebut. Saya mengusulkan suatu program bersama yang bersinergi antara operator, regulator, *stakeholder*, aparat negara untuk melakukan penanganan tidak sekadar penindakan tapi juga ada upaya pencegahan,” tutur Agung.

Menurut dia, kepolisian dan otoritas pelabuhan mau merangkul seluruh pekerja di kawasan yang rentan terjadi aksi pungli. “Mungkin ada pelaku pungli yang bekerja di depo dan pelabuhan, ajaklah mereka bicara untuk menemukan alasan mereka melakukan itu. Mungkin saja mereka terdorong melakukan pungli karena masalah ekonomi, atau masih adanya budaya saling meminta dan saling memberi. Itu yang harus dihilangkan,” kata Agung.

Dari pengungkapan praktik-praktik pungli di Pelabuhan Tanjung Priok, para pengemudi berharap penindakan tidak hanya dilakukan kali ini saja. “Kami berharap upaya yang dilakukan kepolisian bisa kontinu agar tidak terjadi lagi hal-hal yang merugikan pengemudi, sehingga kami merasa aman, nyaman, tenang, dan bahagia dalam proses mengambil dan mengirimkan barang. Kalau di pelabuhan bisa bersih dari praktik pungli dan premanisme, tentunya pengemudi juga akan sejahtera,” kata Agung.

“Kita mesti mengapresiasi Bapak Jokowi yang telah menginstruksikan Pak Kapolri untuk segera menindaklanjuti penanganan fenomena pungli ini. Upaya Polres Pelabuhan Tanjung Priok dan Polres Jakarta Utara yang langsung melakukan tindakan pengamanan merupakan tindakan yang luar biasa. Kami sebagai pengusaha berterima kasih karena telah membuat ekosistem angkutan ini menjadi lebih kondusif dari aksi-aksi pungli dan premanisme. Semoga bisa berkesinambungan, itu yang kami harapkan,” kata Kyatmaja.



# PUNGLI & TRUK ODOL

## di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap

T e k s & T e x t : A n t o n i u s S u l i s t y o

Ketua Bidang Advokasi dan Kemasyarakatan Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) Pusat, Djoko Setijowarno mengatakan bahwa Kapolri Jenderal Listyo Sigit Prabowo hendaknya dapat memerintahkan jajaran di bawahnya untuk menindak truk dengan kondisi *over dimension* dan *overloading* (ODOL) yang masih berlalu lalang di jalan raya. “Apakah masih harus menunggu perintah dari Presiden Joko Widodo, seperti halnya menindak pungutan liar (pungli) di sejumlah pelabuhan? Praktik pungli dan truk ODOL di kawasan pelabuhan harus segera dihentikan,” kata Djoko.

Ia menjelaskan bahwa kendaraan yang dimensinya benar belum tentu tidak *overload*. Menurutnya, di sekitar kawasan Pelabuhan Tanjung Intan di Cilacap Jawa Tengah, ada sejumlah aktivitas bisnis seperti PT Pelindo III Tanjung Intan Cilacap, PT Dharmapala Usaha Sukses, PT Juifa Internasional Foods, PT Manunggal Perkasa, PT Pertamina RU IV Cilacap, PT Sumber Segara Primadaya, PT Solusi Bangun Indonesia, PT Toxindo Prima, Waroeng Batok Industri. “Armada truk mereka rata-rata bermuatan lebih,” ujarnya menambahkan.



Sejumlah armada truk yang berada di penampungan sementara memiliki dimensi berlebih (*over dimension*). Dapat dipastikan semua armada truk yang jumlahnya ratusan unit beroperasi di Pelabuhan Tanjung Intan tidak memiliki surat lolos uji laik jalan atau kir.

Berdasarkan data pesebaran barang dari dan menuju Cilacap, terdapat tujuh jenis komoditas yang diangkut den-



gan angkutan barang, yakni aspal curah, tepung tapikoka, batubara, gandum, pupuk, semen, dan gula rafinasi. Pelabuhan Tanjung Intan sudah memiliki fasilitas penimbangan kendaraan. Namun, fasilitas itu hanya digunakan untuk menimbang kendaraan yang akan *loading*.

Alur pungutan liar dan truk ODOL di Pelabuhan Tanjung Intan dimulai dari truk berada di penampungan sementara, menunggu antrean (bisa dalam jam atau hari), tidak terdapat fasilitas memadai bagi pengemudi, pada saat *loading* barang menggunakan pengemudi tembak, dan membawa kendaraan

keluar dari kawasan. Besaran pungli Rp 250 ribu untuk pengemudi tembak dan Rp 500.000-700.000 untuk parkir dan jasa keamanan selama truk berada di penampungan sementara. Dalam sehari lebih dari 300 armada truk ODOL keluar dari Kawasan Pelabuhan Tanjung Intan. Transaksi pungli diperkirakan paling sedikit mencapai Rp 7 miliar per bulan di kawasan pelabuhan ini.

Dampak pemberantasan pungli di Pelabuhan Tanjung Priok juga berimbas ke pelabuhan lain, seperti di Pelabuhan Tanjung Intan yang untuk sementara praktik punglinya hilang. Supaya tidak terulang lagi, perlu peran serta masyarakat ikut mengawasinya. Selama ini Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (Ditjen Hubdat) Kementerian Perhubungan sudah berupaya untuk melakukan penindakan terhadap truk ODOL, tetapi tidak menunjukkan hasil yang signifikan.

“Harus diakui selama ini penegakan hukum di jalan raya masih sangat lemah. Terlebih pada masa pandemik, petugas kepolisian tidak melakukan tindak pelanggaran (tilang) terhadap truk ODOL yang berlalu lalang di jalan raya. Bentuk pembiaran pun menjadi kronis. Saat ini, truk mengangkut muatan lebih dengan dimensi yang berlebihan sudah dianggap hal biasa. Polri mestinya turut mendukung penegakan hukum (gakkum) di jalan raya, karena ini kewenangannya. Jika penegakan hukum gencar dilakukan oleh Polisi Lalu Lintas, niscaya pungli dan truk ODOL akan berkurang dan berakhir,” kata Djoko.

Menurut dia, saat ini dituntut kinerja Kapolri Jenderal Listyo Sigit Prabowo dengan Program Presisi, apakah dapat memberantas pungli dan truk ODOL di jalan raya atau sebaliknya? Apalagi, Ditjen Hubdat, Ditjen Bina Marga (Kementerian PUPR), Polri, dan Badan Pengelola Jalan Tol (BPJT) telah menjalin kesepakatan menyukseskan program bebas truk ODOL di jalan raya tahun 2023.

“Ada sejumlah oknum pengemudi truk yang telah mengancam keselamatan petugas yang mengatur lalu lintas di jalan, karena tidak mau masuk fasilitas penimbangan kendaraan atau jembatan timbang. Ada pula praktik kongkalikong antara oknum pengemudi dan oknum pengusaha pemilik barang, untuk membawa muatan lebih tanpa diketahui pemilik kendaraan barang,” kata Djoko.

Di sisi lain, kata Djoko, setiap pengusaha pemilik barang diwajibkan membuat perjanjian dalam dokumen kontrak dengan pengusaha jasa angkutan (transporter) untuk tidak mengangkut *overload*. Pada perjanjian tersebut juga ada klausul tidak menggunakan truk *over dimension* dan tidak menggunakan truk yang tidak memiliki surat lolos uji kir. “PT Pelindo III Cabang Cilacap dapat diminta memanfaatkan keberadaan fasilitas penimbangan kendaraan untuk menimbang muatan setiap truk keluar kawasan pelabuhan. Ke depan dapat dilakukan program digitalisasi pelabuhan untuk menghilangkan transaksi langsung,” ujar Akademisi Prodi Teknik Sipil Unika Soegijapranata ini.

## Audit Keselamatan Belum Diketahui Publik

Dampak praktik truk ODOL dari sejumlah armada truk yang berasal dari Kawasan Pelabuhan Tanjung Intan, yakni kerap terjadi kecelakaan lalu lintas di jalan layang (*fly over*) Kretek di Bumiayu. *Fly over* (FO) Kretek sepanjang 830 meter dibangun dalam rangka menghilangkan perlintasan sebidang dengan jalan rel. Dalam waktu bersamaan dibangun tiga *fly over* lain, yakni FO Dermoleng (650 meter), FO Klonengan (1.011 meter), dan FO Kesambi (470 meter)

Pengemudi truk tidak mengenal karakter *fly over* Kretek dalam mengendarai kendaraan. Sejak difungsikan tahun 2017 *fly over* Kretek telah menelan korban 35 orang meninggal dunia dan sekitar 200-an orang mengalami luka berat (cacat permanen).

Jenis komoditas yang diangkut melalui *fly over* Kretek – selain komoditas yang berasal dari Kawasan Pelabuhan Tanjung Intan – berupa barang bekas, pasir putih, dan kayu dari daerah lain di luar Kabupaten Cilacap.

Saat ini sudah terbangun dua jalur penyelamat yang berjarak 200 meter dari batas akhir *fly over* Kretek dan 500 meter setelah jalur penyelamatan pertama mendekati jalan lingkar (*ring road*) Bumiayu (Kab. Brebes). Namun, fasilitas-fasilitas itu belum menjamin daerah ini akan bebas dari kecelakaan lalu lintas. Bahaya kecelakaan lalu lintas akan selalu mengincar selama truk ODOL masih beroperasi.

“Audit keselamatan *fly over* Kretek sudah dilakukan dan hasilnya belum diketahui oleh publik. Aliansi Save Fly Over Kretek binaan masyarakat Bumiayu sangat berharap tidak akan terjadi lagi kecelakaan lalu lintas di sekitar *fly over* Kretek. Di lingkungan Kemenhub, Ditjen Perkeretaapian sudah beralih menggunakan moda KA dan Ditjen Hubla menyediakan fasilitas penimbangan kendaraan di setiap pelabuhan. Ini dapat mendukung Ditjen Hubdat. Aksi di Pelabuhan Tanjung Intan awal dari gerakan memberantas pungli dan truk ODOL. Selanjutnya, hal serupa dapat dilakukan di seluruh pelabuhan lainnya di Indonesia,” kata Djoko.



**Djoko Setijowarno**

Ketua  
Bidang Advokasi dan Kemasyarakatan  
MTI Pusat



## Manajemen Keselamatan Angkutan Barang Turunkan Potensi Kecelakaan & Tingkatkan Aspek Keselamatan

T e k s & F o t o : A n t o n i u s S u l i s t y o

Pertamina Patra Niaga meluncurkan sistem manajemen keselamatan armada dan sopir, yaitu Smart Moda Transportasi (SmartMT). Inovasi sistem digitalisasi untuk mobil tangki dari PPN ini berawal dari kebakaran truk tangki Pertamina, saat pengiriman BBM di wilayah Banyuwangi pada Mei 2017.

“Ini berawal dari investigasi KNKT pada kasus kebakaran truk Pertamina pada tahun 2017. Penyebab kebakaran truk ini diawali oleh ban yang terbakar. Setelah kami meneliti bersama BPPT, ternyata pemicunya adalah tromol yang *ngerem* terus. Ini akibat pada sistem *interlock wheel* ada pintu untuk membuka kran-kran yang disebut *bottom load*, yang seolah-olah membuka sehingga menyebabkan rem bekerja. Sementara itu, mobilnya terus jalan sehingga rem jadi panas dan mencapai temperatur pirolisisnya. Akibatnya, ban terbakar dan meledak lalu membakar tangki di atasnya,” kata Soerjanto Tjahjono, Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT).



Berangkat dari insiden tersebut, Soerjanto memberi masukan kepada PPN untuk membuat alat untuk memonitor kondisi roda. "Ide awalnya, bagaimana memonitor ketika bannya panas sehingga sopirnya bisa tahu. Ide awalnya sesederhana itu, tapi ternyata mereka mengembangkan sistem yang lebih dari itu. Fiturnya lebih banyak dan itu menjadi lebih baik," ujar dia.

Menurut Direktur SDM & Penunjang Bisnis Pertamina Patra Niaga, Isabella Hutahaeen, awak mobil tangki (AMT) atau sopir truk tangki

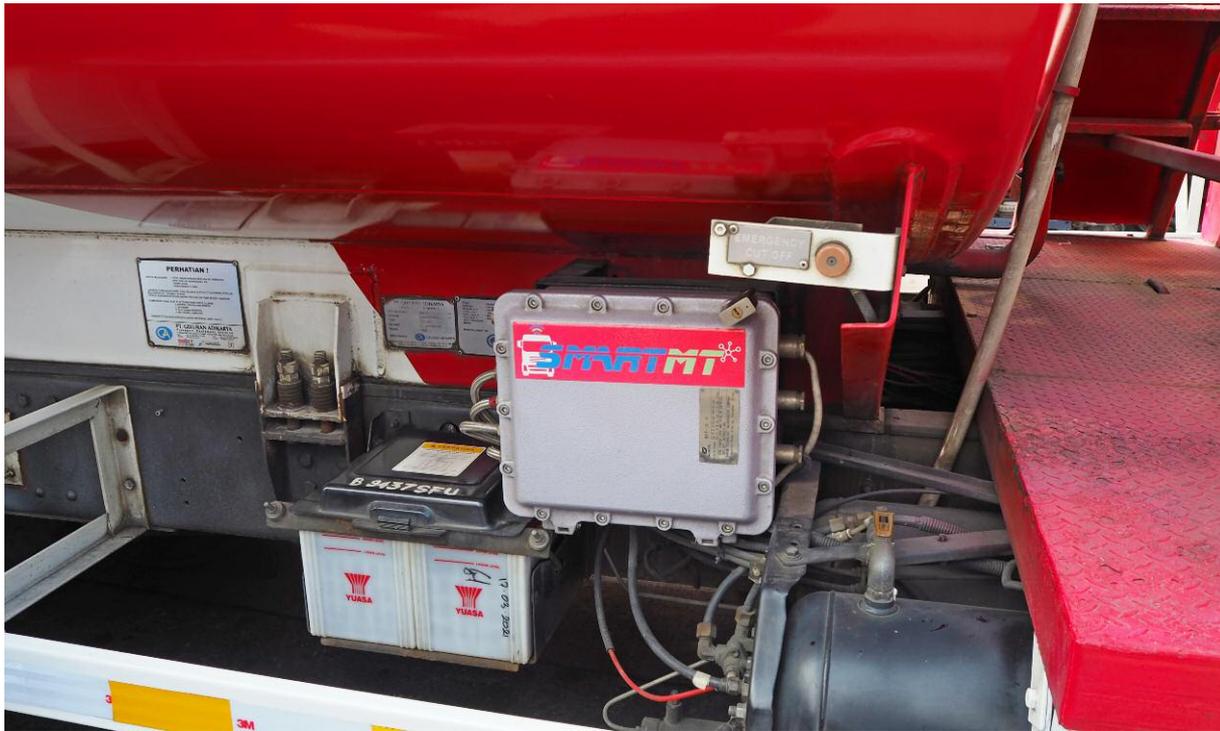


## Isabella Hutahaeen

Direktur SDM & Penunjang Bisnis  
PT Pertamina Patra Niaga

tetap menjadi prioritas dalam SmartMT ini. "Manusia itu *kan* penuh kelemahan tapi kita harus berupaya untuk menjadikan lebih sempurna, yaitu dengan teknologi. Namanya manusia, ketika sopir *capek* juga bisa memicu kecelakaan. Keberadaan SmartMT ini membuat *behaviour* sopir terdeteksi dengan sensor mata. Bahkan, SmartMT mau *di-upgrade* lagi untuk bisa mengecek detak jantung. Itu bisa mengurangi kecelakaan dan tentunya bisa meningkatkan efisiensi. Biaya juga bisa berkurang karena tidak ada biaya yang dikeluarkan akibat kecelakaan," tutur Bella, sapaan akrabnya.

Bella menjelaskan bahwa sistem SmartMT juga bertujuan menurunkan potensi kecurangan (*fraud*). "SmartMT ini menggunakan fitur *one time passwords* dan hanya bisa dibuka di SPBU-nya. Tujuannya agar tidak terjadi *fraud* karena selama ini banyak ditemukan mobil tangki BBM yang 'kencing' di jalan. Ini juga untuk memastikan bahwa BBM yang akan diantarkan itu dengan jumlah yang tepat, karena tidak ada *losses* produk di jalan. Hal itu akan meningkatkan layanan kami ke masyarakat khususnya ke penyalur BBM," kata dia menjelaskan.



## TKDN

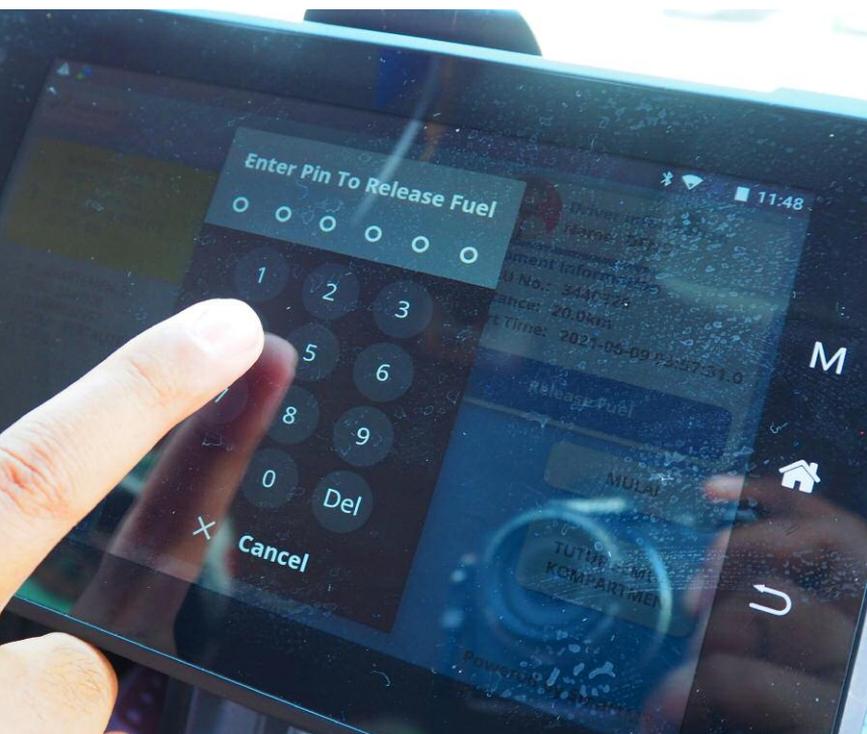
Program SmartMT merupakan kelanjutan dari inovasi digitalisasi mobil tangki yang sebelumnya telah dilakukan tim R&D PPN pada 2018 lalu. “Fitur SmartMT ini sebenarnya sudah dikembangkan sejak tahun 2018 tapi saat itu masih proses menuju implementasi. Sekarang ini mau di-*pilot project*-kan untuk semua fiturnya. Awalnya memang masih empat fitur tapi sebenarnya dari awal teman-teman sudah berusaha untuk menciptakan 15 fiturnya. Idenya sudah ter-*create* dari 2018 tapi perlu waktu untuk mengimplementasikannya. Hari ini kami melakukan *pilot project* SmartMT dengan semua fiturnya untuk diimplementasikan. Apakah nanti berhasil? Kita lihat,” kata Bella.

Dalam *pilot project* ini, PPN mengimplementasikan sistem SmartMT versi lengkap dengan 15 fitur yang dipasang di 10 truk tangki miliknya. “Itu adalah terobosan yang luar biasa. Teman-teman menciptakan suatu sistem yang bisa menjadi jawaban bahwa selama ini kecelakaan sering terjadi karena *behaviour* sopir yang tidak bisa dikendalikan,” kata Bella.

Saat ini telah tersedia 15 fitur dalam SmartMT, antara lain sensor suhu sumbu roda, fitur tekanan angin, *flame cover monitoring*, sistem monitor mata pengemudi (*fatigue*), sistem pengamatan perilaku sopir (menelepon saat mengemudi), *monitoring losses* produk di jalan, serta *tracking* posisi kendaraan dan pengemudinya.

Soerjanto menambahkan bahwa semua fitur yang disediakan SmartMT sangat penting. “Sistem ini sangat penting, ditambah lagi dengan fitur tekanan angin dan segala macamnya sehingga lebih aman untuk kendaraan. Untuk pengusaha logistik, sistem ini bisa diimplementasikan,” katanya.

Bella menegaskan bahwa implementasi SmartMT sesuai keinginan pemerintah untuk meningkatkan kandungan lokal atau TKDN (Tingkat Komponen Dalam Negeri). “Tidak kalah pentingnya adalah TKDN. Saya melihat ini semuanya dari dalam negeri, mulai dari materialnya, alat kerjanya, dan para pekerjanya pun dalam negeri. Hal ini sesuai arahan pemerintah bahwa kita harus



meningkatkan TKDN dan kami melihat SmartMT ini memenuhi TKDN. Kami bersyukur bahwa teman-teman ini luar biasa. Mereka anak-anak bangsa punya ide-ide yang brilian untuk menemukan solusi supaya tidak terjadi kecelakaan,” kata dia.

“Mereka kembangkan SmartMT dan itu tidak ada di dalam regulasi, karena sampai hari ini belum dibuatkan regulasi oleh Ditjen Darat (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan). Ini atas inisiatif dan kepedulian teman-teman dari Pertamina Patra Niaga,” kata Soerjanto.

Menurut Bella, R&D SmartMT merupakan *pilot project* yang diimplementasikan di 10 mobil tangki milik PPN. “Nanti kami akan evaluasi selama enam bulan untuk melihat *improvement* apa yang bisa didapatkan. Nanti selama enam bulan ke depan kami coba *rolling out* ke beberapa SPBU yang lainnya dengan lebih dari 10 mobil tangki lagi,” katanya. Ia menjelaskan bahwa implementasi SmartMT saat ini masih difokuskan untuk SPBU Pertamina COCO (*Corporate Owner Corporate Operate*) terlebih dulu yang berjumlah 200 unit di seluruh Indonesia.

“Saya juga mengingatkan kepada teman-teman di R&D Patra Niaga agar mematenkan SmartMT ini. Jangan sampai ide

dalam SmartMT ini diambil oleh pihak lain karena kalian sudah menjadi kreator yang orang lain belum bisa lakukan. Dalam hal ini saya atas nama manajemen sangat bangga. Saya melihat ini bukan hanya untuk Pertamina Group tapi juga untuk kepentingan bangsa ini. Dengan adanya SmartMT ini banyak hal yang bisa didapatkan, seperti mengurangi potensi kecelakaan, efisiensi, mencegah *fraud*, dan meningkatkan TKDN. 15 fitur dalam SmartMT tadi akan menolong bangsa Indonesia untuk menjadi bangsa yang lebih memorsatukan HSSE (*Health, Safety, Security and Environment*). Tahap selanjutnya saya sudah punya target untuk mengomersialkannya. Sekarang memang masih ke arah internal perusahaan, dan tidak menutup kemungkinan untuk dibuat kerja sama dengan pihak luar perusahaan seperti Hino yang sudah terbuka dengan teknologi. Kita juga bisa komersialkan ke tingkat regional. Kita jual ke perusahaan-perusahaan yang di Asia dulu, setelah berjalan baru beranjak ke tingkat global,” kata Bella.



## Soerjanto Tjahjono

Ketua Komite Nasional  
Keselamatan Transportasi



## Sistem Manajemen Keselamatan

# TAHU SEMUA RISIKO AGAR PROSES BISNIS SELAMAT

Teks: **Sigit Andriyono, Antonius Sulisty** • Foto: **Dok. TruckMagz**



### Ahmad Wildan

Senior Investigator  
Komite Jalan KNKT



Tidak ada kecelakaan yang tidak diawali dengan risiko, dan kecelakaan dapat terjadi karena kita gagal dalam mengendalikan atau menemukan risiko sebelumnya. Pernyataan dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) ini erat kaitannya dengan sistem manajemen keselamatan (SMK), yang fokus pada manajemen risiko dan jaminan keselamatan.

Senior Investigator Komite Jalan KNKT, Ahmad Wildan menjelaskan bahwa maksud dari manajemen risiko di sini adalah perusahaan memahami risiko apa saja yang akan dihadapi dalam proses bisnisnya. Sedangkan jaminan keselamatan bukan berarti menjanjikan pasti selamat.

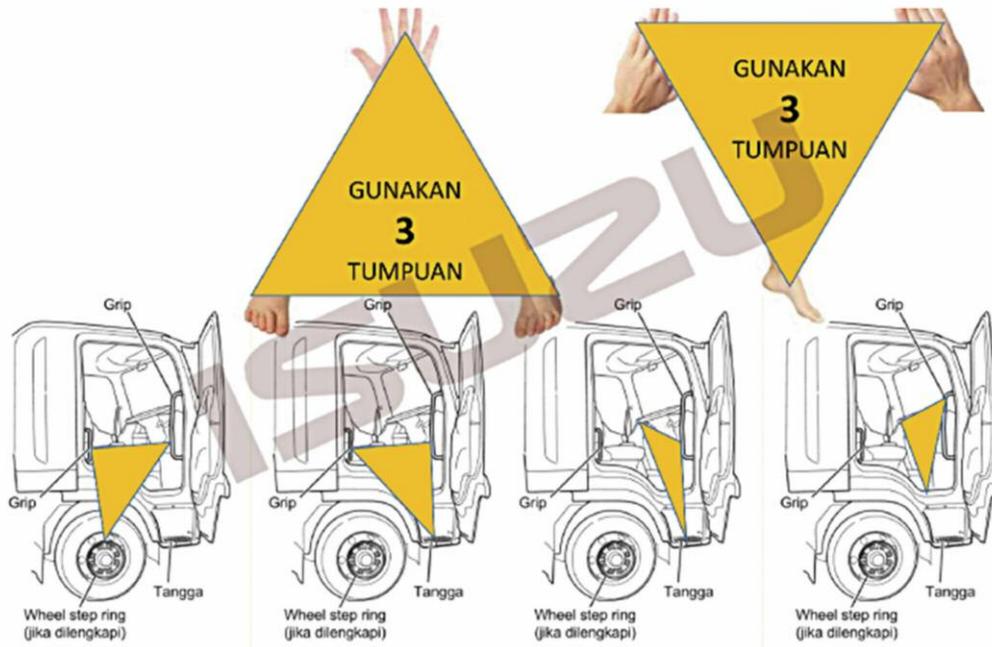
“Jaminan keselamatan adalah wujudnya. Pertama, adanya temuan atau daftar risiko yang dikenali. Kedua, adanya program untuk mengatasi risiko. Ketiga, adanya jaminan bahwa program itu dijalankan dengan benar, dan diawasi dengan ketat dengan pendanaan yang bagus dan diaudit pada akhir tahun. Itulah jaminan keselamatan. Tujuannya untuk menjamin bahwa risiko itu dapat dikendalikan,” kata Wildan.

Ia mengatakan, memastikan risiko agar dapat dikendalikan dengan baik bisa dilakukan melalui program yang terstruktur dan terstruktur serta diawasi pelaksanaannya. “Intinya semua risiko harus diketahui dan dibuat program mitigasi. Program mitigasi harus direncanakan dengan matang, seperti anggarannya, sumber dayanya, dan dievaluasi atau dibuatkan program audit. Setelah mengidentifikasi risiko dari program tadi, akan ada 30 pertanyaan yang menjawab risiko-risiko itu bahkan dari 30 pertanyaan bisa dikembangkan menjadi 100 pertanyaan. Setelah ketemu risikonya ada pertanyaan lain, apa saja daftar risiko yang sudah ditangani?” urainya.

Menurut Wildan, terdapat lima aspek yang berkaitan dengan risiko dalam proses bisnis angkutan barang. Pertama adalah memastikan armadanya laik jalan; kedua, memastikan awaknya siap mengemudi; ketiga, memastikan tata cara pemuatan barang sudah benar; keempat, memastikan risiko di lintasan yang akan dilalui dan memahami risikonya agar dapat dikendalikan; kelima, ketika terjadi kecelakaan atau keadaan darurat, sudah tahu apa yang harus dilakukan. “Ini yang harus dipahami oleh perusahaan untuk menjamin bahwa proses bisnisnya akan selamat. Dari lima hal inilah bisa terjadi kerugian bagi perusahaan dan bagi orang lain,” kata dia.

## Memastikan Kendaraan dan Pengemudi Laik Jalan

Technical Warranty Dept. Head PT Isuzu Astra Motor Indonesia (IAMI) Reiner Tandiono memberikan beberapa tips, untuk memastikan kondisi truk sebelum kendaraan jalan sebagai pemeriksaan harian.



“Pertama, naik dan turun truk secara nyaman dan aman menggunakan tumpuan berupa tangga, dan harus menghadap ke kabin. *Wheel step* di roda depan ini bisa jadi tumpuan ketika naik. Satu kaki di tangga, dan satu tangan di *hand grip*. Ketika turun pengemudi malah loncat, ini kadang-kadang yang bikin salah perhitungannya adalah ketinggian truknya sendiri. Ketika loncat, berat harus pas. Satu kali dua kali masih oke, asal jangan sering,” kata Reiner.



Selanjutnya adalah orientasi dalam kabin. “Kami bilangnya Seat, Steering, Spion, dan Seatbelt ini sebagai rekomendasi untuk mengatur spion dan mengatur tempat duduk. Saya yakin teman-teman pengemudi ini lebih ahli. Seat belt ini jangan lupa,” ujar Reiner.

### Menghidupkan Mesin



- Posisi Transmisi netral
- Tarik rem tangan
- Injak pedal kopling
- Start mesin

### check Tekanan Udara



Tekanan udara normal :8.0 ~ 9.1 kg/cm<sup>2</sup>

Jangan menjalankan kendaraan ketika tekanan pada zona merah atau lampu indicator BRAKE AIR menyala.  
[karena rem tidak bekerja dengan optimal]

### check Lampu dan Wiper



Saat test drive, nyalakan lampu hazard

“Pertama pastikan transmisi netral, ada kebiasaan pengemudi yang berbeda-beda. Lalu tarik rem tangan dan injak pedal kopling supaya waktu starter tidak loncat, kemudian baru *start engine* dan pastikan suaranya normal. Jika tidak normal, tolong dicek dulu jangan langsung jalan. Tekanan udara di sistem pengereman juga harus dicek sebelum jalan. Truk Isuzu dilengkapi sistem *full air brake* dan *air over hydraulic* dan di situ ada meteran untuk tekanan udaranya. Pastikan tekanan udaranya cukup sebelum kendaraan berjalan, karena *full air brake* butuh tekanan udara. Kalau tekanan udaranya kurang maka pengeremannya tidak maksimal,” kata Reiner.

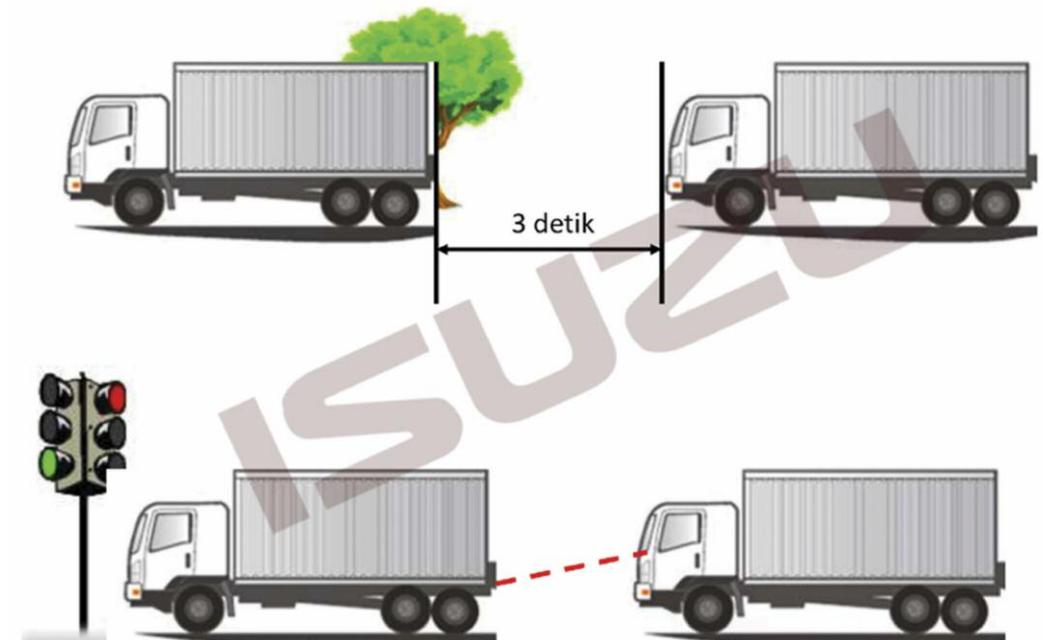
Tips sederhana yang dapat dilakukan pengemudi untuk memastikan kesiapan sistem rem *full air brake*, Reiner menganjurkan melakukan pengecekan harian dengan pedoman 12 poin. Ia menjelaskan, sebisa mungkin membuang angin dari dalam tangki setiap hari. “Ini yang kadang pengemudi tidak tahu alasannya. Lalu sebelum jalan cek kebocoran, bisa dilihat dari indikator dasbor,” ujarnya.

“Ketika rem tangan ditarik maka yang mengunci roda belakang dan sumbu dua. Kalau truk dua sumbu yang terkunci sumbu 2 yang belakang saja. Saat kondisi tanjakan sekalipun dengan sistem *full air brake*, pasti truk akan berhenti tidak akan turun. Sebaliknya untuk sistem rem *air over hydraulic*, rem tangannya hanya mencengkeram *propeller shaft* sehingga yang ditahan hanya *propeller* bukan roda. Rem tangan untuk sistem *air over hydraulic* hanya untuk bidang datar, bukan untuk kondisi tanjakan atau turunan. Kalau ada bus dan truk sekalipun baru keluar dari pabrik, ketika berada di bidang yang menanjak atau menurun lalu rem tangannya ditarik, itu tidak akan efektif karena tetap merosot. Pengemudi ini tidak paham membedakan bedanya *hand brake* pada sistem rem,” kata Wildan.

“Kami sampaikan agar Kemenhub membuat aturan tentang hal ini. Pertama memastikan bahwa ketika perusahaan membeli kendaraan harus minta manual pemeliharaan, manual kelistrikan, dan manual pengoperasian. Kemudian pemilik perusahaan harus memastikan pengemudi dan mekanik bisa menggunakan manual tadi. Kalau tidak bisa, minta di-*training* sehingga kami bisa memeriksa di situ,” kata Wildan.

"Kami pasti ada (manual pemeliharaan, manual kelistrikan, dan manual pengoperasian) dan memang untuk setiap pembelian kendaraan pasti diberikan *manual book* dan *service book*. Di situ ada poin-poin yang harus diperhatikan baik perawatan dan cara penggunaan. Untuk *training* pun kami berikan dan untuk *workshop manual* saat ini kita open. Terkait *wiring manual*, kami setuju untuk diberikan ke konsumen," kata Reiner.

"Artinya ini *clear*. Semua ATPM pasti memiliki manual-manual tadi dan bersedia melakukan pelatihan. Tapi masalah ini belum ada yang minta, kami harap perusahaan truk mulai sekarang bisa minta ke ATPM truk yang dipakainya. Jadi harus ada pihak yang menjelaskan kepada mekanik dan pengemudi, kalau tidak paham dengan manual ini tolong ngomong nanti diajari oleh Isuzu. Selama ini kita tidak pernah jujur, serahkan kendaraan ke mekanik dan terima beres," kata Wildan.



Reiner juga memberi rekomendasi agar selalu memerhatikan kondisi sekitar saat berkendara. "Pandangan paling tidak menatap jauh ke arah depan selama 12 detik, kemudian cek spion selama 8 sampai 10 detik dan paling penting adalah efek *blind spot* di truk. Rekomendasi untuk jarak kendaraan kita dengan kendaraan yang lain adalah tiga detik, dan tolong jangan terlalu dekat apalagi dekat tanjakan atau turunan. Ketika kendaraan naik pastikan juga pakai gigi rendah atau gigi 2. Penggunaan *exhaust brake* jadi penting di sini karena membantu mengurangi risiko rem blong atau *oversteering*," ujarnya.

Untuk memastikan agar awak kendaraannya laik jalan atau siap mengemudi sangat dibutuhkan komitmen baik dari sisi regulator, pelaku usaha, pengemudinya sendiri, dan didukung pula dengan teknologi. Terkait solusi untuk mengatur istirahat sopir, Reiner mengatakan bahwa Isuzu punya teknologi berlabel *Mimamori*. "Sebenarnya itu salah satu alat yang memang saat ini bisa dipasang di Isuzu. Bisa sebagai alat *reminder* karena bisa di-*setting*, misalnya pengemudinya udah jalan lama dan harus istirahat. Ini hanya sekadar *reminder*, bisa dievaluasi lagi mengenai gaya mengemudi," ujarnya.

Isu pengemudi bagi perusahaan angkutan diakui Wildan tidak mudah dalam penanganannya. "Memang di sini agak susah. Pertama, regulasi kita juga kurang ketat mengawasi. Siapa yang bisa mengawasi pengemudi kita lagi ngapain dan sebagainya. KNKT dengan PT Pertamina Patra Niaga sudah mendesain namanya *SmartMT*, sebuah sistem yang disematkan di kabin dan di situ ada beberapa fitur keselamatan. Contoh kalau tekanan anginnya tekor bisa langsung memberitahukan, temperatur tromol panas juga akan memberitahukan. Pada saat pengemudinya pakai *handphone* dan nelpon langsung ada peringatan. Pada saat ngantuk langsung memberitahu. Itulah contoh implementasi teknologi yang sedang kami kembangkan, dan sebentar lagi akan dikemas dalam paket tertentu yang bisa diimplementasikan di perusahaan lain, baik bus maupun truk. Idenya ini mengambil dari pesawat semacam *black box* pesawat yang ditempatkan di truk tangki Pertamina. Ini banyak manfaatnya dan bisa perusahaan-perusahaan lain bisa beli alat ini. Fitur nya bisa dipilih yang sesuai dengan masalah atau isu yang ada di perusahaannya," kata Wildan.



Retail Sales Truk Januari-Mei 2021

# TURUNNYA KINERJA BRAND TIONGKOK SAAT SEMUA BERJAYA

T e k s   &   F o t o :   A n t o n i u s   S u l i s t y o



Penjualan retail truk dari para anggota Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo) hingga Mei tahun ini, rata-rata mengalami kenaikan jika dibandingkan periode yang sama tahun 2020. Berdasarkan data Gaikindo, *retail sales* Mitsubishi Fuso selama Januari-Mei 2021 mencapai 11.821 unit, bertambah 1.350 unit atau naik 12,9 persen dibandingkan *retail sales* Januari-Mei 2020 sebesar 10.471 unit. Secara bulanan, Mitsubishi Fuso mencatatkan penjualan retail sebanyak 2.163 unit pada Januari, 2.340 unit pada Februari, 2.744 unit pada Maret, 2.492 pada April, dan bulan Mei tercatat 2.082 unit. Sementara itu, *retail sales* bulanan pada 2020, penjualan di tingkat dealer tercatat 2.949 unit pada Januari, 3.086 unit pada Februari, 2.473 unit pada Maret, 1.119 pada April, dan 844 unit pada bulan Mei.

Hino sebagai pemain besar kategori *medium-duty truck* juga mengalami kenaikan penjualan retail sebesar 23,1 persen atau bertambah 1.310 unit dibandingkan penjualan tahun lalu. Dari data Gaikindo, *retail sales* Hino Januari-Mei 2021 sebesar 6.982 unit, sedangkan total penjualan retail pada periode yang sama tahun 2020 hanya 5.672 unit. Secara bulanan, Hino mencatatkan penjualan retail sebesar 1.352 unit pada Januari, 1.323 unit pada Februari, 1.665 unit pada Maret, 1.513 unit pada April, dan 1.129 unit pada bulan Mei. Penjualan retail Hino pada Januari 2020 sebanyak 1.617 unit, Februari 2020 sebesar 2.020 unit, dan Maret 2020 sebesar 1.245 unit. Memasuki April 2020, *retail sales* Hino turun signifikan menjadi 481 unit dan kembali turun pada Mei 2020 menjadi 309 unit karena dampak wabah Covid-19.





UD Trucks sebagai pemain lama di kelas *medium-heavy duty trucks* termasuk yang mengalami peningkatan penjualan secara retail. Berdasarkan data Gaikindo, total *retail sales* UD Trucks Januari-Mei 2021 sebesar 724 unit, bertambah 291 unit atau naik 67,2 persen dibandingkan total *retail sales* periode yang sama tahun 2020 sebesar 433 unit. Data bulanan tahun ini dari Gaikindo mencatat penjualan UD Trucks sebanyak 130 unit pada Januari, 125 unit pada Februari, 174 unit pada Maret, 152 unit pada April, dan 143 unit pada Mei 2021. Penjualan retail bulanan pada periode yang sama tahun 2020 tercatat 153 unit pada Januari dan 139 unit pada Februari. *Retail sales* UD Trucks Maret-Mei 2020 anjlok akibat pandemi virus korona yang mulai masuk Indonesia dengan hasil masing-masing 77 unit, 30 unit, dan 34 unit.

Merek Eropa, seperti Mercedes-Benz dan Scania turut mengalami peningkatan. Berdasarkan data Gaikindo, total *retail sales* dari Mercedes-Benz CV selama Januari-Mei 2021 adalah 522 unit. Perolehan ini meningkat sebanyak 58 unit atau naik 12,5 persen dibandingkan Januari-Mei 2020 dengan total perolehan 464 unit. Penjualan retail bulanan pada 2021 tercatat sebesar 129 unit pada Januari, 73 unit pada Februari, dan 76 unit pada Maret. Penjualan meningkat memasuki kuartal II tahun ini dengan pencapaian melebihi perolehan pada Januari, yakni 141 unit pada bulan April. Pada bulan Mei, hasil penjualan sedikit terkoreksi menjadi 103 unit, sedangkan penjualan retail bulanan pada Januari-Mei 2020 tercatat sebesar 110 unit (Januari), 166 unit (Februari), 90 unit (Maret), 60 unit (April), dan 38 unit (Mei).

Sementara itu, penjualan retail bulanan Scania selama Januari-Mei 2021 tercatat 34 unit (Januari), 35 unit (Februari), 57 unit (Maret), 70 unit (April), 75 unit (Mei) atau total sebesar 271 unit. Perolehan ini meningkat signifikan, yaitu 187 unit atau naik 222,6 persen dari total penjualan retail Januari-Mei 2020 yang hanya 84 unit.

## Sektor Komoditas Belum Bergairah

Satu-satunya merek truk Tiongkok dari anggota Gaikindo yang mengalami penurunan penjualan adalah FAW. Sejak beberapa tahun menggarap pasar kendaraan komersial Indonesia, penjualan pada 2017 hingga 2019 tercatat terus merangkak naik meskipun jumlahnya masih dalam hitungan ratusan unit. Sepanjang tahun 2017 penjualan retail truk FAW sebanyak 209 unit. Jumlah itu kemudian naik menjadi 257 unit pada tahun 2018. Pada tahun 2019, angka penjualan retail yang dibukukan kembali naik menjadi 291 unit. Angka tersebut, sama persis dengan jumlah *wholesales*.

Sejak tahun 2020 hingga lima bulan pertama tahun 2021, kenaikan tren penjualan yang dialami oleh FAW telah berganti dan cenderung menurun. Penjualan retail merek asal Changcun Tiongkok ini selama Januari-Mei 2021 hanya tercatat 55 unit, turun 75 unit atau minus 57,7 persen dibandingkan *retail sales* pada periode yang sama tahun 2020 sebesar 130 unit. Berdasarkan data Gaikindo, penjualan retail FAW secara bulanan selama lima bulan pertama tahun 2021, yaitu 14 unit (Januari), 12 unit (Februari), 11 unit (Maret), 3 unit (April), dan 15 unit pada bulan Mei. *Retail sales* bulanan untuk periode yang sama tahun lalu tercatat 18 unit (Januari), 48 unit (Februari), 44 unit (Maret), 17 unit (April), dan 3 unit (Mei).

FAW selama ini banyak menggarap pasar korporasi khususnya sektor perkebunan, pertambangan atau komoditas, dan konstruksi. "Sektor komoditas sampai saat ini masih belum bergairah, dan konstruksi belum sepenuhnya pulih dari dampak pandemik Covid-19. Wajar kalau penjualannya turun," kata M. Husein, pengurus DPD Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aprindo) Kalimantan Timur yang juga pengguna setia truk FAW.

Posisi FAW sendiri tercatat sebagai *market leader* di pasar kendaraan komersial domestik Tiongkok. Seperti dilansir kantor berita Xinhua, setelah menguasai pasar Tiongkok sepanjang tahun 2020, pada dua bulan pertama tahun 2021, truk FAW kembali menjadi merek dengan angka penjualan terbanyak, yaitu 70.200 unit pada Januari dan pada Februari naik menjadi 79.100 unit.





# Memahami Perdagangan Internasional

---





---

## Zaroni

Senior Consultant, Supply Chain Indonesia  
Direktur Treasury CILT Branch Indonesia

Menjalankan bisnis di lingkungan global menuntut pemahaman yang baik mengenai isu internasional. Saat ini pelaku bisnis dapat menembus pasar internasional melalui perdagangan *on-line* atau *e-commerce*. Dengan penggunaan platform *e-commerce*, para pelaku bisnis di tanah air dapat memasarkan produk-produknya ke pasar yang lebih luas di negara-negara lain dalam lingkungan bisnis perdagangan internasional.

Ketika bisnis sudah memasuki lingkungan global, para pelaku bisnis perlu memahami beberapa isu lingkungan internasional:

- Perdagangan ekspor
- Perdagangan impor
- Risiko *currency*
- *International freight forwarding*
- Regulasi pajak internasional.

Banyak jenis atau tingkatan keterlibatan perusahaan dalam menjalankan perdagangan internasional. Pada tingkatan yang paling mudah dalam perdagangan internasional adalah ekspor dan impor.

Selain kegiatan ekspor dan impor, perusahaan dapat mengakuisisi perusahaan lokal di negara lain se-

bagai anak perusahaan (*subsidiary company*). Mendirikan perusahaan patungan (*joint venture*) dan membuka cabang atau perwakilan perusahaan di negara lain juga menjadi pilihan perusahaan dalam mengembangkan perdagangan internasional.

Ketika perusahaan dalam menjalankan perdagangan internasional memiliki anak perusahaan, cabang, atau *joint venture* di negara lain, sejatinya perusahaan tersebut sudah menjadi perusahaan multinasional (*multinational corporation*). Unilever, Toyota, dan Hyundai merupakan beberapa contoh perusahaan multinasional.

Tantangan dalam menjalankan bisnis ekspor dan impor adalah menemukan mitra bisnis di luar negeri. Umumnya mitra bisnis di luar negeri ini berupa agen penjual, agen pembeli, dan pedagang grosir luar negeri.

Sebagai eksportir, mencari pembeli di luar negeri bisa menjadi tantangan paling sulit, terutama saat pelaku bisnis baru memulai atau menjual di pasar baru. Menjual di negara lain tidak pernah mudah. Pelaku bisnis perlu menyesuaikan diri dengan norma budaya, bahasa, dan hambatan pengiriman barang agar bisa sukses. Teknologi baru *e-commerce* membuat pelaku bisnis dalam menjalankan perdagangan internasional semakin mudah dan pembeli menemukan pemasok jauh lebih mudah daripada di masa lalu.

## Risiko currency

Berbeda dengan menjalankan perdagangan di negara sendiri atau domestik yang hanya menggunakan satu mata uang. Perdagangan internasional dimungkinkan menggunakan beberapa mata uang.

Nilai antarmata uang suatu negara dengan negara lain sering berfluktuasi dari hari ke hari. Nilai mata uang domestik (contoh Rupiah) terhadap mata uang asing (*foreign currency*) berfluktuasi. Bank Indonesia sebagai bank sentral di Indonesia setiap hari merilis nilai mata uang Rupiah terhadap beberapa mata uang asing.

Nilai kurs jual digunakan bila pedagang valas menjual mata uang ke pembeli. Sementara nilai kurs beli digunakan untuk transaksi pembelian mata uang. Untuk kepentingan perpajakan, menggunakan nilai kurs tengah, yaitu kurs rata-rata kurs jual dan kurs beli.

Nilai kurs yang dirilis pada hari itu sering disebut *spot rate*. *Spot rate* setiap hari dapat berfluktuasi. Suatu mata uang yang mengalami penurunan terhadap mata uang lain – sering disebut melemah, dikatakan mengalami depresiasi (*depreciation*). Sebaliknya, mata uang yang mengalami kenaikan terhadap mata uang lain – sering disebut menguat, dikatakan mengalami apresiasi (*appreciation*).

Adanya depresiasi dan apresiasi dari suatu mata uang terhadap mata uang lainnya ini menjadikan potensi *currency risk* dalam perdagangan internasional. Mengapa demikian? Dalam perdagangan internasional, seperti halnya transaksi perdagangan pada umumnya, sudah menjadi hal yang lazim untuk melakukan transaksi kredit. Transaksi penjualan atau pembelian dilakukan sekarang, namun penerimaan kas atau pengeluaran kas dilakukan pada hari lain.

Perbedaan antara transaksi penjualan dengan penerimaan kas dari penagihan piutang ini yang dapat menimbulkan risiko *currency*. Demikian juga transaksi pembelian dengan pembayaran atas tagihan faktur pembelian, nilai kurs bisa berbeda.

---

Ilustrasi contoh perbedaan kurs atas transaksi perdagangan ekspor ditunjukkan seperti ini. PT Ukir Indonesia sedang melakukan transaksi ekspor mebel ukiran Jepara ke pasar Arab Saudi pada tanggal 22 Mei 2020. Transaksi ini menggunakan riyal (SAR). Nilai ekspor dalam rupiah sebesar Rp10 miliar. Pembayaran akan dilakukan 22 Agustus 2020.

**Kurs IDR terhadap SAR pada tanggal 22 Mei 2020 1 SAR = Rp3.554,02. Pada saat pembayaran tanggal 22 Agustus 2020, kurs 1 SAR = Rp3.651,08. Dalam transaksi ini PT Ukir Indonesia mendapatkan *exchange gain* sebesar Rp273.099.195.**

Perhitungan *exchange gain* sebagai berikut:

- Transaksi 22/5/2020 penjualan kurs 1 SAR = Rp3.554,02: Rp10.000.000.000 atau SAR2.813.715,17.
  - Transaksi 22/8/2020 penerimaan pembayaran kurs 1 SAR = Rp3.651,08: SAR2.813.715,17 atau Rp10.273.099.195
  - *Exchange gain*: Rp10.273.099.195 – Rp10.000.000.000 = Rp273.099.195.
-

Bila pada saat pembayaran tanggal 22 Agustus 2020 kurs IDR mengalami apresiasi terhadap SAR, katakanlah 1 SAR = Rp3.400,07, maka transaksi ekspor PT Ukir Indonesia mengalami *exchange loss* sebagai berikut:

- Transaksi 22/5/2020 penjualan kurs 1 SAR = Rp3.554,02: Rp10.000.000.000 atau SAR2.813.715,17.
- Transaksi 22/8/2020 penerimaan pembayaran kurs 1 SAR = Rp3.400,07: SAR2.813.715,17 atau Rp9.566.828.549
- *Exchange loss*: Rp10.000.000.000 – Rp9.566.828.549= Rp433.171.451.

Fluktuasi kurs IDR terhadap mata uang asing akan menimbulkan *currency risk*. Perlu mitigasi risiko yang baik melalui *hedging*. Pada dasarnya *hedging* merupakan upaya mitigasi risiko dengan cara membayar premi untuk melindungi risiko fluktuasi kurs. Dalam *hedging* disepakati nilai kurs tertentu pada tanggal tertentu. *Hedging* ini merupakan *forward contract*.

---

## Peran freight forwarding

---

Mengirim produk dari satu tujuan internasional lain dapat melibatkan banyak operator, persyaratan, dan legalitas. Jasa *freight forwarding* menjamin bahwa produk akan sampai ke tujuan yang benar sesuai tanggal yang disepakati, dan dalam kondisi baik.

Layanan *freight forwarding* menggunakan berbagai moda. Umumnya yang paling banyak menggunakan moda laut (*sea freight*) dan moda udara (*air freight*). Jasa *freight forwarding* menegosiasikan harga terbaik untuk pengiriman produk sepanjang rute yang paling ekonomis.

*Freight forwarder* menawarkan jasa pengiriman atau penerimaan cargo baik untuk ekspor maupun impor, dengan menggunakan layanan udara atau laut

dengan berbagai variasi harga dan layanan. Layanan pengiriman yang ditawarkan oleh *freight forwarder* itu jauh lebih bervariasi daripada *shipping agent*.

Saat ini perusahaan 3PL banyak yang memberikan layanan *international freight forwarding* untuk mendukung perdagangan internasional, utamanya untuk memfasilitasi perusahaan-perusahaan UKM dalam melakukan ekspor.

Para pelaku bisnis dalam perdagangan internasional dapat menggunakan layanan *freight forwarding* untuk pengiriman produk-produk ke luar negeri. Pemilihan perusahaan penyedia jasa *freight forwarding* ini didasarkan pada kriteria pertimbangan keandalan, kemudahan, biaya pengiriman, respon, pelayanan, dan fleksibilitas layanan.

---



# MENJAMIN INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI JALAN YANG BAIK

Kecelakaan lalu lintas jalan saat ini menjadi penyebab kematian, cedera dan kecacatan yang dominan di seluruh dunia. Setiap tahun, hampir 1,3 juta orang meninggal, dan antara 20 juta hingga 50 juta lebih yang terluka akibat kecelakaan jalan. Lebih dari 90 persen dari kematian ini justru terjadi di negara berpendapatan rendah dan menengah, yang memiliki kurang dari setengah populasi kendaraan di dunia.



## **Ahmad Wildan**

Senior Investigator KNKT

---

Seringkali beberapa kasus kecelakaan lalu lintas jalan mendapat perhatian dari masyarakat luas. Pembahasan dilakukan oleh berbagai lapisan masyarakat, praktisi ataupun pejabat. Banyak komentar-komentar atas kejadian-kejadian kecelakaan yang terjadi maupun saran-saran yang dilontarkan untuk perbaikan ataupun hal-hal yang dapat mengurangi kecelakaan. Sayangnya semua itu dilakukan dengan tanpa melakukan apa yang disebut identifikasi hazard dan menilai resiko (HIRA), sehingga pada akhirnya semua opini dimaksud hanya sekedar opini tanpa disertai jalan pemecahan yang terukur untuk melakukan mitigasi yang sesuai. Sehingga tidak jarang kita temui pemasangan rambu dan marka yang hanya reka-reka atau berdasarkan perasaan dan penglihatan tanpa memperhitungkan karakteristik hazard, jarak titik hazard dengan karakteristik manusia dan kecepatan eksisting kendaraan, papan peringatan yang tidak didesain dengan tepat kepada para pengguna jalan, serta deliniasi jalan yang tidak terinformasikan dengan baik kepada pengguna jalan. Sehingga resultante dari semua itu sekalipun terdapat cukup fasilitas jalan namun hazard pada ruas jalan dimaksud tetap ada sehingga beberapa kendaraan tetap beresiko terpapar bahayanya.

Pada dasarnya, keselamatan jalan dapat terwujud karena adanya interaksi antara kendaraan yang memenuhi aspek kelaikan teknis dan operasional, ketersediaan infrastruktur jalan yang baik, pengemudi yang kompeten serta regulasi yang mendukung dan batas kecepatan kendaraan yang terkendali. Apabila aspek-aspek tersebut terbaharukan maka akan tercipta transportasi jalan yang selamat dan nyaman. Khusus untuk menjamin ketersediaan infrastruktur jalan yang baik, sebenarnya ada beberapa pekerjaan yang harus dilakukan oleh Pemerintah untuk memberikan jaminan bahwa infrastruktur jalan yang ada memenuhi kaidah keselamatan jalan. Pekerjaan itu diantaranya adalah : audit keselamatan jalan, inspeksi keselamatan jalan, analisa dampak keselamatan jalan, manajemen daerah rawan kecelakaan, serta laik fungsi jalan. Mari kita bahas apa saja substansi dari pekerjaan-pekerjaan tersebut dan bagaimana prakteknya di Indonesia.

Pertama, adalah audit keselamatan jalan (Road Safety Audit/RSA) adalah suatu pekerjaan yang dilakukan pada jalan baru atau jalan yang akan dipergunakan untuk skema baru seperti jalan sekunder akan menjadi jalan primer atau sebaliknya, jalan kelas III akan menjadi jalan kelas II atau sebaliknya dsb. Audit jalan memiliki 5 tahapan, yaitu : tahapan pendahuluan berupa feasibility study, perhitungan CBR dsb untuk memastikan bahwa suatu rencana pembangunan jalan adalah merupakan bagian dari suatu proses perencanaan yang terukur dan terarah dengan memperhitungkan berbagai aspek seperti teknis, social, ekonomi, lingkungan dsb.

Tahapan berikutnya adalah pra design, disini mulai dipaparkan 3 elemen geometrik jalan seperti desain penampang melintangnya, alinyemen horizontal serta alinyemen vertical. Pada pembahasan tahapan ini murni membahas terkait keterbatasan spasial dan finansial dan hazard yang akan muncul dari adanya desain dimaksud. Tahapan ketiga adalah tahapan pembuatan DED (detail engineering design), tahapan keempat adalah tahapan konstruksi yang akan membahas bagaimana jalan tersebut akan dibangun, skema pengalihan rute, distribusi logistic dan alat berat dsb. Tahapan terakhir adalah tahapan operasional, tahapan ini pada dasarnya adalah inspeksi keselamatan jalan yaitu melakukan identifikasi hazard dan menilai resiko pada suatu ruas jalan terbangun agar tidak menimbulkan resiko orang celaka pada saat digunakan.

Yang jadi masalah di Indonesia, sebagian besar jalan di Indonesia bukanlah jalan yang sengaja dibangun, melainkan jalan peninggalan jaman Belanda, jalan tikus, jalan setapak, jalan lingkungan yang kemudian dilebarkan dan diperkeras sehingga tampak menjadi bagus. Jalan tersebut terjadi tanpa melalui tahapan-tahapan diatas, sehingga sangat mungkin jalan tersebut menyimpan banyak hazard yang bisa kapan saja menyebabkan orang celaka.

Oleh sebab itu, kemudian dipersiapkan skema lainnya yaitu Inspeksi Keselamatan jalan (Road Safety Inspection/RSI). RSI wajib dilakukan pada semua jenis jalan umum dan dilakukan secara periodik setidaknya paling sedikit sekali dalam setahun. Pada kegiatan RSI ini akan diidentifikasi hazard pada suatu ruas jalan, baik hazard dari alam, hazard berupa desain yang tidak standar, hazard kerusakan jalan, penggunaan jalan selain untuk kepentingan lalu lintas seperti penggunaan bahu

jalan untuk warung dsb. Keluaran dari RSI adalah daftar hazard dan resiko yang perlu ditangani untuk tetap menjamin jalan tersebut memenuhi aspek keselamatan. RSI wajib dilakukan oleh semua Pembina Jalan pada semua tataran dan semua jenis jalan, mulai jalan nasional sampai ke jalan desa.

Berikutnya adalah apa yang disebut dengan Analisa Dampak Keselamatan Jalan (Road Safety Impact Assessment/RSIA) yaitu suatu mekanisme pada suatu pengembangan wilayah atau pembangunan suatu kawasan yang beresiko menimbulkan bahaya kecelakaan, seperti pembuatan SPBU, lintasan transportasi bahan berbahaya, pembangunan pabrik industri bahan berbahaya atau pengolahan limbah bahan berbahaya, pembangunan kawasan dengan menggunakan alat berat dsb. Keluaran dari RSIA adalah potential risk dan hazard jika pengembangan dan pembangunan dilaksanakan serta apa yang harus dilakukan untuk mengurangi resiko dimaksud dan rencanapenanganan keadaan darurat jika terjadi kecelakaan (Emergency Response Plan/ERP)

Selanjutnya kita mengenal istilah penanganan daerah rawan kecelakaan (Black Spot Management/BSM). Pada dasarnya BSM ini hampir mirip dengan RSI namun lebih detail, bahkan mendekati prosedur kerja proses investigasi kecelakaan transportasi. BSM dilakukan berdasarkan analisa awal karena seringkali suatu lokasi tertentu terjadi kecelakaan lalu lintas. Biasanya Pembina Jalan akan melakukan perangkungan jalan terburuk dengan menggunakan berbagai metode seperti EAN (Equivalent Accident Number) dsb. Keluaran dari BSM adalah daftar hazard dan risk serta skema mitigasinya

Terakhir adalah apa yang disebut dengan Laik Fungsi Jalan. Pekerjaan ini adalah untuk memastikan agar sebuah jalan memenuhi aspek administrasi (hukum) serta aspek teknis (keselamatan) pada saat dioperasikan. Jadi disini pekerjaan laik fungsi jalan dapat dikatakan mirip dan sama dengan pekerjaan audit jalan tahap terakhir plus kajian aspek administrasinya seperti surat tanah, batas daerah pengawasan jalan, batas daerah milik jalan dan batas daerah manfaat jalan. Keluaran dari laik fungsi jalan adalah penetapan Pemerintah apakah jalan tersebut memenuhi kriteria laik jalan, laik bersyarat atau tidak laik dan ditutup untuk umum.

Nah, demikian kurang lebihnya mekanisme bagaimana upaya penjaminan infrastruktur jalan agar memenuhi kaidah "baik" sehingga penggunaannya dapat memberikan jaminan kenyamanan dan keselamatan bagi penggunaannya. Saat ini Pemerintah terus berupaya untuk melaksanakan semua tahapan dan mekanisme tersebut, dan Komite Nasional Keselamatan Transportasi pada setiap kasus kecelakaan lalu lintas jalan, apapun penyebabnya senantiasa mengingatkan kepada Pembina Jalan terkait kewajiban-kewajiban ini. Karena jalan yang baik, akan dapat memberikan jaminan keselamatan kepada penggunaannya.



# Data Gaikindo

Dilolah oleh: Sigit Andriyono

## Wholesales Pick Up (Light Commercial Vehicle/LCV GVW < 5 ton)

NO	MERЕК	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE
1	SUZUKI	19098	35.47%
2	DAIHATSU	16596	30.82%
3	MITSUBISHI MOTORS	11475	21.31%
4	ISUZU	4837	8.98%
5	TOYOTA	895	1.66%
6	DFSK	869	1.61%
7	TATA MOTORS	56	0.10%
8	KIA	11	0.02%
9	CHEVROLET	0	0.00%
10	HYUNDAI	7	0.01%
<b>TOTAL PENJUALAN</b>		<b>53844</b>	<b>100.00%</b>

## Wholesales Double Cabin (Light Commercial Vehicle/LCV GVW < 5 ton)

NO	MERЕК	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE
1	MITSUBISHI MOTORS	2436	52.83%
2	TOYOTA	2056	44.59%
3	ISUZU	119	2.58%
<b>TOTAL PENJUALAN</b>		<b>4611</b>	<b>100.00%</b>

## Wholesales Light-Duty Truck / GVW 5-10 Ton

NO	MERЕК	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE
1	MITSUBISHI FUSO	11536	58.66%
2	ISUZU	4322	21.98%
3	HINO	3591	18.26%
4	TOYOTA	161	0.82%
5	FAW	1	0.01%
6	TATA MOTORS	18	0.09%
7	UD TRUCKS	36	0.18%
<b>TOTAL PENJUALAN</b>		<b>19665</b>	<b>100.00%</b>

## Wholesales Medium-Duty Truck / GVW 10-24 Ton

NO	MERЕК	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE
1	MITSUBISHI FUSO	519	34.0%
2	ISUZU	410	26.9%
3	HINO	560	36.7%
4	MERCEDES-BENZ CV	13	0.9%
5	FAW	5	0.3%
6	UD TRUCKS	20	1.3%
<b>TOTAL PENJUALAN</b>		<b>1527</b>	<b>100.00%</b>

## Wholesales Heavy-Duty Truck / GVW > 24 Ton

NO	MERЕК	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE
1	HINO	2800	72.9%
2	MERCEDES-BENZ CV	247	6.4%
3	UD TRUCKS	37	1.0%
4	MITSUBISHI FUSO	362	9.4%
5	FAW	49	1.3%
6	ISUZU	339	8.8%
7	TATA MOTORS	5	0.1%
<b>TOTAL PENJUALAN</b>		<b>3839</b>	<b>100.00%</b>

## PRODUKSI PICKUP, DOUBLE CABIN DAN TRUK DI INDONESIA TAHUN 2021

NO	KATEGORI	BULAN					TOTAL PRODUKSI
		JANUARI	FEBRUARI	MARET	APRIL	MEI	
1	PICK UP (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	12092	11244	17224	13197	7844	61601
2	DOUBLE CABIN (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	0	-	-	-	-	0
3	LIGHT-DUTY TRUCK / GVW 5-10 TON	3852	4099	5348	4885	3058	21242
4	MEDIUM-DUTY TRUCK / GVW 10-24 TON	183	199	258	374	278	1292
5	HEAVY-DUTY TRUCK / GVW >24 TON	462	442	605	611	396	2516
	<b>TOTAL PRODUKSI</b>	<b>16589</b>	<b>15984</b>	<b>23435</b>	<b>19067</b>	<b>11576</b>	<b>86651</b>

## WHOLESALES BERDASARKAN KATEGORI MEI 2021

NO	KATEGORI	MEI 2021	MEI 2020	+/-
1	PICK UP (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	8092	469	7623
2	DOUBLE CABIN (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	421	307	114
3	LIGHT-DUTY TRUCK / GVW 5-10 TON	2859	398	2461
4	MEDIUM-DUTY TRUCK / GVW 10-24 TON	239	34	205
5	HEAVY-DUTY TRUCK / GVW >24 TON	539	96	443

## RETAIL SALES BERDASARKAN KATEGORI MEI 2021

NO	KATEGORI	MEI 2021	MEI 2020	+/-
1	PICK UP (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	9265	2208	7057
2	DOUBLE CABIN (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	838	217	621
3	LIGHT-DUTY TRUCK / GVW 5-10 TON	3416	1210	2206
4	MEDIUM-DUTY TRUCK / GVW 10-24 TON	261	191	70
5	HEAVY-DUTY TRUCK / GVW >24 TON	743	238	505

## PRODUKSI BERDASARKAN KATEGORI MEI 2021

NO	KATEGORI	MEI 2021	MEI 2020	+/-
1	PICK UP (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	7844	156	7688
2	DOUBLE CABIN (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	0	0	0
3	LIGHT-DUTY TRUCK / GVW 5-10 TON	3058	176	2882
4	MEDIUM-DUTY TRUCK / GVW 10-24 TON	278	54	224
5	HEAVY-DUTY TRUCK / GVW >24 TON	396	94	302



# Isuzu Indonesia Sertifikasi 41 Mitra Karoseri demi Perangi ODOL

Teks: Antonius Sulistyio

Foto: IAMI



Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan (Kemenhub) telah menargetkan Indonesia bebas truk ODOL (*over dimension & overload*) pada 1 Januari 2023. Berdasarkan data Kemenhub, pelanggaran melibatkan truk *overload* mencapai 81,7 persen yang mengakibatkan kerugian negara senilai Rp 43 triliun dalam satu tahun.

Kemenhub terus berupaya memperbaiki dan menangani permasalahan ini dari hulu ke hilir untuk terciptanya Zero ODOL di Indonesia. Salah satu upayanya adalah melakukan pengawasan terhadap 21 Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) atau jembatan timbang di seluruh Indonesia. Upaya lain yang dilakukan Kemenhub untuk meningkatkan keselamatan bersama, seperti melarang truk ODOL memasuki jalan tol dan memaksimalkan pengoperasian jembatan timbang di jalan nasional.

*Technical Warranty Dept. Head* PT Isuzu Astra Motor Indonesia (AMI) Reiner Tandiono mengatakan bahwa Isuzu sebagai produsen kendaraan niaga tentunya turut mendukung kebijakan Zero ODOL pada tahun 2023. Reiner tak menampik bahwa truk ODOL itu sendiri karena adanya pengusaha yang mencoba memaksimalkan tambahan keuntungan, dan menghendaki biaya logistik lebih kompetitif dengan menambah muatan pada truk hingga kurang peduli terhadap keselamatan sopir dan orang lain. "Padahal, dampak kecelakaan akibat truk ODOL akan lebih besar bagi bisnis. Seperti kehilangan produksi, tidak mampu bekerja lagi, sampai risiko terbesar adalah meninggal dunia," katanya.

Demi mendukung kebijakan pemerintah itu, Isuzu Indonesia menciptakan ekosistem yang bebas dari ODOL. Langkah konkretnya adalah merancang produk dengan mempertimbangkan aturan pemerintah atau sesuai regulasi. Menurut Reiner, Isuzu selalu menjalankan Sertifikasi Registrasi Uji Tipe (SRUT) untuk setiap kendaraan baru yang diproduksi. Bahkan, Isuzu bersama Kemenhub turut memasyarakatkan program SRUT, serta melakukan pelatihan untuk tim lini depan Isuzu mengenai penggunaan unit dan aturan ODOL.

"Kami juga telah melakukan sertifikasi kepada 41 mitra karoseri, untuk memastikan karoseri yang bekerja sama dengan Isuzu adalah perusahaan yang taat aturan pemerintah. Salah satunya mengurus Surat Keterangan Rancang Bangun atau SKRB," ujar Reiner.

# Astra UD Trucks Perluas Jaringan Digital dan Nondigital

Teks : Antonius Sulistyو

Foto: Astra UD Trucks



Astra UD Trucks, distributor resmi UD Trucks di segmen *on road*, menambah mitra kerja sama dengan menggandeng salah satu lokapasar (*marketplace*) terbesar di Indonesia, Shopee. Kerja sama dengan Shopee, yang dipicu kondisi wabah Covid-19 tersebut, merupakan perluasan jaringan penjualan digital yang meliputi penjualan suku cadang dan layanan purnajual.

Berdasarkan data resmi Astra UD Trucks, pada saat kondisi pembatasan kegiatan masyarakat, penjualan di *marketplace* merupakan transaksi terbesar kedua dalam penjualan suku cadang. Oleh karena itu, Astra UD Trucks memperluas kanal digital purnajual di lokapasar dan menambah jaringan *outlet* untuk memenuhi kebutuhan para pelanggan setia Kuzer dan Quester.

"Setelah hadir di tiga *marketplace*, yakni Blibli.com, Tokopedia, dan Seva.id, kini Astra UD Trucks juga hadir di Shopee Indonesia. Astra UD Trucks selalu berusaha memudahkan pelanggan dalam mempercepat proses jual beli, salah satunya melalui *marketplace*," kata Winarto Martono, CEO Astra UD Trucks.

Winarto menjelaskan bahwa pelanggan UD Trucks lebih dimudahkan dalam melakukan transaksi di mana pun dan kapan pun. "Selain itu, untuk memperluas jangkauan *outlet* yang lebih efektif, Astra UD Trucks melakukan inovasi dengan pengusaha lokal mendirikan kanal atau jaringan kerja sama baik penjualan unit dan atau purnajual. Saat ini sudah ada lebih dari 20 pengusaha yang tertarik untuk melakukan kerja sama dengan Astra UD Trucks. Hal ini akan mempermudah pelanggan dalam mendapatkan solusi total," ujar dia.

Ia mengatakan bahwa Astra UD Trucks berkomitmen untuk selalu menyediakan solusi total transportasi terdepan untuk para pelanggan setianya melalui inovasi program dan layanan yang berkesinambungan di era baru. "Sesuai dengan komitmen kami, Astra UD Trucks telah menghadirkan berbagai macam program untuk memberi kemudahan, serta dukungan pelayanan menyeluruh untuk menjaga bisnis para pelanggan kami melalui inovasi pada program dan layanan kami," ucap Winarto.

Sebelumnya, Astra UD Trucks telah meluncurkan program Paket Super pada April lalu dan mendapatkan respons positif dari pelanggan. "Paket Super memberi kontribusi 20 persen total penjualan. Melihat antusiasme itu, Astra UD Trucks memperpanjang program untuk setiap pembelian Quester sampai Juni 2021. Melalui Paket Super, konsumen akan mendapatkan gratis total suku cadang, oli dan jasa selama tiga tahun atau 120.000 kilometer, kecuali ban, *body part*, dan kecelakaan. Paket menarik ini akan membuat pelanggan bebas biaya perawatan dan perbaikan," kata Winarto.

Winarto menambahkan, selain berbagai program yang akan memudahkan pelanggan, saat ini juga tersedia fitur tambahan UD Telematics yang mempermudah pelanggan. "UD Interface dapat mengintegrasikan *data telematics* dengan *transport management system* pelanggan. Ini semua untuk menciptakan layanan yang mudah, cepat, tepat, dan nyaman," ujarnya.



# KALOG

## LUNCURKAN LAYANAN PREMIUM KALOG+

Teks : Sigit Andriyono / Foto : : KAI Logistik

Anak Usaha PT Kereta Api Indonesia (Persero), KAI Logistik berkomitmen menghadirkan penyempurnaan layanan secara berkesinambungan dengan meluncurkan layanan premium KALOG+. Layanan ini menyasar ritel/kurir yang dilayani melalui KAI Logistik Express.

TLN Ahmad Malik Syah, Plt. Direktur Utama KAI Logistik, mengungkapkan bahwa “KALOG+ merupakan bentuk komitmen KAI Logistik untuk menghadirkan layanan yang lebih baik. “Kami menawarkan kemudahan dan kenyamanan bagi pelanggan melalui layanan premium dengan pengantaran paket hingga ke alamat tujuan,” katanya.

Perbedaan layanan melalui KALOG+ adalah kiriman dengan berat hingga 10 kg. Tarif yang dibebankan sudah termasuk dengan biaya pengantaran menggunakan ojek daring hingga ke alamat penerima di dalam kota dengan radius hingga 10 km. KALOG+ juga memberlakukan pemisahan harga untuk pengiriman paket sesuai dengan berat paket yang dikirimkan sesuai dengan kebutuhan.

“Kami berharap kehadiran KALOG+ akan memberi kemudahan dan nilai lebih, karena pelanggan tidak lagi dibebankan tarif *flat* untuk berat 1-10 kg, melainkan menyesuaikan berat aktual dengan minimal berat 3 kg. Penerima juga tidak harus mengambil paket di stasiun tujuan, karena paket diantarkan hingga ke alamat tujuan sesuai dengan jadwal yang diajukan. Kebutuhan pengiriman barang dapat terpenuhi dengan semakin banyaknya pilihan jenis layanan,” katanya menambahkan.

KALOG+ menjadi layanan premium karena waktu pengiriman lebih cepat – hanya satu hari – khususnya di Pulau Jawa dan transaksi pengiriman ditangani oleh personal kurir sehingga keamanan barang lebih terjamin. Selain memberikan kenyamanan dan kemudahan, layanan KALOG+ juga diharapkan mampu memberikan kontribusi yang lebih besar bagi pekerja informal khususnya pengemudi ojek daring.

Layanan KALOG+ baru tersedia di Jakarta, Bandung, Solo, Yogyakarta, Surabaya, Banyuwangi, Denpasar. KAI Logistik akan terus melakukan perluasan wilayah KALOG+. Kehadiran KALOG+ melengkapi beragam penyempurnaan layanan KAI Logistik Express, di antaranya perluasan titik jangkauan layanan dengan total 125 outlet, pelacakan dan cek tarif secara mandiri melalui portal website, serta sms notifikasi kedatangan barang kiriman.

# POSPAY AGEN

## LAYANAN INKLUSI FINANSIAL UNTUK PERDESAAN

T e k s : S i g i t A n d r i y o n o / F o t o : P o s I n d o n e s i a

Pospay Agen adalah kemasan baru dari aplikasi yang dikelola oleh PT Pos Finansial Indonesia (POSFIN) selaku anak perusahaan PT Pos Indonesia (Persero), yang fokus dalam diversifikasi bisnis pada layanan jasa keuangan berbasis teknologi. Aplikasi Pospay Agen sebelumnya bernama Agen Posfin. Pospay Agen adalah platform pembayaran digital lengkap dan sederhana.

Direktur Bisnis Jaringan & Layanan Keuangan PT Pos Indonesia (Persero) Charles Sitorus menjelaskan bahwa Pos Indonesia memperluas upaya bersama POSFIN untuk mencapai inklusi keuangan. Pemerintah menargetkan pencapaian inklusi keuangan sebesar 90% di tahun 2024.

“Melalui Pospay Agen, kami berharap masyarakat mendapatkan akses layanan keuangan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari, seperti transaksi pembayaran tagihan, kredit, asuransi kesehatan, pengiriman uang, menabung, dan lain-lain. Pada prinsipnya, masyarakat mudah mendapatkan akses layanan keuangan secara menyeluruh dan cepat,” kata Charles menjelaskan.

Lebih lanjut Charles menegaskan bahwa Pospay Agen siap melayani semua kalangan masyarakat, termasuk namun tidak terbatas hanya pada masyarakat desa, UMKM, pelajar/mahasiswa, penyandang



disabilitas, dan masyarakat di wilayah kategori 3T (Terdepan, Terluar, dan Tertinggal).

Di samping itu, katanya mengimbuhkan, Pospay Agen memiliki jaringan luas yang menjangkau seluruh wilayah Indonesia. Masyarakat di wilayah 3T, yang tidak memiliki *smartphone* dapat datang ke Pospay Agen terdekat untuk bertransaksi secara harian. Oleh karena itu, tantangan berupa keterbatasan akses internet tidak lagi menjadi kendala.

Senada dengan Charles Sitorus, *Chief Executive Officer* POSFIN Setyo Budianto menyatakan bahwa Pospay Agen memberikan kontribusi kepada masyarakat dengan membantu pemerataan finansial. Dengan demikian, masyarakat dapat mengakses produk dan layanan keuangan yang bermanfaat untuk kehidupannya. “Pospay Agen terus berinovasi untuk dapat melayani masyarakat di setiap area desa di Indonesia, khususnya warga yang tidak memiliki akun bank,” ujar Setyo Budianto.

Dia juga menambahkan bahwa layanan Pospay Agen yang dapat dinikmati masyarakat meliputi fasilitas Payment Point Online Bank (PPOB) termasuk pembayaran tagihan layanan publik seperti PDAM, listrik/token, pajak, BPJS Kesehatan & Tenaga Kerja, asuransi, kredit multifinans, pulsa, paket data, telko, *e-wallet*, dan lain-lain. “Nanti akan ada beberapa tambahan fitur layanan, seperti pengiriman uang via wesel pos, pembayaran QRIS, konsinyasi meterai, dan tabungan giro melalui Pospay Agen,” katanya.

Aplikasi Pospay Agen sudah bisa dioperasikan di platform Android (dapat diunduh di Google Play Store), platform website, dan aplikasi desktop. Agen dapat mengoperasikan aplikasi Pospay Agen dengan kemudahan dari berbagai gawai seperti *handphone* dan/atau laptop.



## INDEKS HARGA TRUK BEKAS

MERЕК	TIPE	TAHUN	RENTANG HARGA
Hino 300	Dutro 110 SD	2013	Rp 143 juta-150 juta
Hino 300	Dutro 110 SDL	2013	Rp 157 juta-162 juta
Hino 300	Dutro 110 HD	2014	Rp 165 juta-175 juta
Hino 300	Dutro 130 HD	2017	Rp 250 juta-260 juta
Hino 300	Dutro 130 MD	2017	Rp 215 juta-225 juta
Hino 300	Dutro 130 HD	2018	Rp 260 juta-275 juta
Hino 500	FG 260 J	2008	Rp 330 juta-340 juta
Hino 500	SG 260 TI	2009	Rp 320 juta-325 juta
Hino 500	FM 260 TI	2010	Rp 430 juta-445 juta
Hino 500	FL 235 JW	2011	Rp 460 juta-470 juta
Hino 500	FL 235 JW	2012	Rp 525 juta-535 juta
Hino 500	FL 235 TI	2012	Rp 450 juta-480 juta
Hino 500	FG 215 TI	2012	Rp 310 juta-320 juta
Hino 500	FG 235 TI	2012	Rp 345 juta-355 juta
Hino 500	FM 260 TI	2012	Rp 480 juta-490 juta
Hino 500	FM 260 JD	2013	Rp 490 juta-510 juta
Hino 500	FM 260 TI	2013	Rp 525 juta-535 juta
Hino 500	FG 235 JS	2013	Rp 390 juta-400 juta
Hino 500	FM 260 TI	2015	Rp 520 juta-540 juta
Hino 500	FM 260 JD	2017	Rp 595 juta-625 juta
Hino 500	FM 260 JD	2018	Rp 675 juta-695 juta
Isuzu Elf	NKR 55	2010	Rp 130 juta-140 juta
Isuzu Elf	NKR 71	2013	Rp 155 juta-165 juta
Isuzu Elf	NKR 55	2014	Rp 115 juta-120 juta
Isuzu Elf	NHR 55	2015	Rp 120 juta-125 juta
Isuzu Elf	NKR 55	2015	Rp 130 juta-145 juta
Isuzu Elf	NKR 55	2016	Rp. 145 juta-150 juta
Isuzu Elf	NKR 71	2016	Rp 200 juta-205 juta
Isuzu Elf	NMR 71	2017	Rp 215 juta-235 juta
Isuzu Elf	NMR 71	2018	Rp 245 juta-255 juta
Isuzu Elf	NLR 55	2019	Rp 235 juta-240 juta
Isuzu Giga	FTR 99	2012	Rp 220 juta-225 juta
Isuzu Giga	FVM 34	2013	Rp 355 juta-370 juta
Isuzu Giga	FVR 34	2014	Rp 375 juta-380 juta
Isuzu Giga	FVM 34	2015	Rp 385 juta-395 juta
Isuzu Giga	FVZ 285PS	2015	Rp 395 juta-400 juta
Isuzu Giga	FVZ 34	2016	Rp 470 juta-475 juta
Isuzu Giga	FVR 34	2016	Rp 475 juta-480 juta
Isuzu Giga	FVM 34	2016	Rp 445 juta-450 juta
Isuzu Giga	GVR 34	2017	Rp 400 juta-435 juta
Isuzu Giga	GVR 34	2018	Rp 425 juta-455 juta
Isuzu Giga	FVZ 34	2018	Rp 585 juta-605 juta
Isuzu Giga	FRR 90	2019	Rp 375 juta-395 juta
Mercedes-Benz	Axor 2528C	2017	Rp 540 juta-555 juta
Mercedes-Benz	Axor 2528R	2017	Rp 525 juta-560 juta
Mercedes-Benz	Axor 4028T	2018	Rp 570 juta-585 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2008	Rp 125 juta-128 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2009	Rp 150 juta-155 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2011	Rp 160 juta-165 juta

Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2012	Rp 195 juta-220 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2013	Rp 155 juta-205 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 110PS	2013	Rp 165 juta-170 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 110PS	2014	Rp 175 juta-205 juta
Mitsubishi Fuso	Canter Super 125 HD-X	2014	Rp 240 juta-250 juta
Mitsubishi Fuso	Canter Super 125 HD	2014	Rp 235 juta-245 juta
Mitsubishi Fuso	Canter 125 HD	2015	Rp 230 juta-235 juta
Mitsubishi Fuso	Canter 125 HD	2016	Rp 235 juta-240 juta
Mitsubishi Fuso	Canter Super 125 HD	2016	Rp 260 juta-265 juta
Mitsubishi Fuso	Canter Super Speed 125	2018	Rp 300 juta-310 juta
Mitsubishi Fuso	Canter 125 HD	2018	Rp 270 juta-280 juta
Mitsubishi Fuso	FN 527 ML	2012	Rp 355 juta-365 juta
Mitsubishi Fuso	FM 517 HL	2013	Rp 350 juta-360 juta
Mitsubishi Fuso	FN 527 ML	2014	Rp 590 juta-598 juta
Mitsubishi Fuso	FN 517 HL	2015	Rp 480 juta-490 juta
Mitsubishi Fuso	FJ 2523	2017	Rp 585 juta-595 juta
Mitsubishi Fuso	FM 517 HS	2018	Rp 470 juta-480 juta
Scania	P420	2011	Rp 425 juta-450 juta
Scania	P460	2015	Rp 800 juta-850 juta
Scania	P460	2016	Rp 860 juta-900 juta
Scania	P360	2016	Rp 515 juta-550 juta
Toyota Dyna	110 ET	2007	Rp 55 juta-60 juta
Toyota Dyna	110 ST	2008	Rp 60 juta-65 juta
Toyota Dyna	110 ET	2008	Rp 70 juta-80 juta
Toyota Dyna	110 ST	2010	Rp 75 juta-85 juta
Toyota Dyna	110 ST	2011	Rp 85 juta-90 juta
Toyota Dyna	130 HT	2011	Rp 100 juta-110 juta
Toyota Dyna	110 FT	2012	Rp 105 juta-115 juta
Toyota Dyna	110 ST	2012	Rp 115 juta-120 juta
Toyota Dyna	130 HT	2012	Rp 125 juta-130 juta
Toyota Dyna	130 HT	2013	Rp 145 juta-150 juta
Toyota Dyna	110 FT	2013	Rp 135 juta-140 juta
Toyota Dyna	130 XT	2014	Rp 170 juta-175 juta
Toyota Dyna	130 HT	2016	Rp 185 juta-190 juta
Toyota Dyna	130 HT	2017	Rp 200 juta-215 juta
UD Trucks	CDA 220	2006	Rp 215 juta-230 juta
UD Trucks	CWA 260	2007	Rp 250 juta-290 juta
UD Trucks	CDA 260	2007	Rp 260 juta-270 juta
UD Trucks	CWM 330	2008	Rp 320 juta-350 juta
UD Trucks	PK 260	2008	Rp 240 juta-255 juta
UD Trucks	PK 260	2009	Rp 280 juta-290 juta
UD Trucks	CWM 330	2010	Rp 280 juta-290 juta
UD Trucks	PK 260CT	2011	Rp 410 juta-420 juta
UD Trucks	CWM 330	2011	Rp 290 juta-300 juta
UD Trucks	CWA 260	2011	Rp 300 juta-330 juta
UD Trucks	CDA 260	2011	Rp 400 juta-410 juta
UD Trucks	CWA 260	2012	Rp 325 juta-350 juta
UD Trucks	CWA 260	2013	Rp 370 juta-390 juta
UD Trucks	PK 260	2013	Rp 400 juta-450 juta
UD Trucks	PK 260	2014	Rp 470 juta-490 juta
UD Trucks	Quester CWE 280	2017	Rp 630 juta-650 juta
UD Trucks	Quester GKE 280	2017	Rp 520 juta-560 juta
UD Trucks	Quester CDE 250	2017	Rp 370 juta-380 juta

**CATATAN :** Daftar harga disusun berdasarkan data yang terkumpul sampai dengan 19 Juni 2021. Data merupakan harga truk bekas dalam kondisi laik jalan dari pedagang dan pemilik unit truk bekas di wilayah Sumatra Selatan, Lampung, Jabotabek, Jawa Timur, dan Kalimantan. Harga tidak mengikat dan dapat berubah sewaktu-waktu tanpa pemberitahuan terlebih dahulu.



# MEMAKSIMALKAN MASA PAKAI TRAILER

Teks : Sigit Andriyono / Foto : Giovanni Versandi

Salah satu tujuan perawatan kendaraan adalah memastikan bahwa semua gejala kerusakan diketahui lebih awal. Namun, perawatan yang baik juga ditentukan oleh sikap proaktif pengemudi untuk melakukan inspeksi.

“Kami merekomendasikan interval servis kepada seluruh perusahaan transportasi yang menggunakan trailer. Program servis tersebut menawarkan pemeriksaan harian, mingguan, atau berdasarkan jarak tempuh. Beberapa perusahaan merasa kurang cocok dengan periode perawatan berdasarkan waktu,” ujar Andi Mawardie, Asisten Kepala Bengkel Poernomo Perdana Kalimas Surabaya, membuka pembicaraan.

Trailer menjadi salah satu bagian dari kendaraan yang jarang mendapatkan perhatian. “Kami yakin itu. Bahkan, sampai sekarang, kondisi itu masih terjadi di perusahaan transportasi mana pun. Padahal, merawat trailer sama pentingnya dengan merawat *tractor head*,” kata Andi.

“Dalam perawatan kendaraan, sebenarnya ada dua faktor penting yang harus diingat; siapa yang melakukan servis dan kualitas servis seperti apa yang dilakukan. Salah satu trik untuk mengetahui kualitas servis adalah memeriksa *spare part* dan *grease* di setiap order perbaikan atau penggantian komponen, karena dari hal-hal kecil seperti *grease* dan oli bisa berakibat buruk pada kendaraan,” tutur Andi menambahkan.

“Perisai kolong sudah menjadi aturan wajib untuk perusahaan karoseri. Ada kalanya material yang digunakan adalah besi rekondisi yang dicat. Mungkin, itu terlihat tidak bermasalah. Namun, jika ada korosi serius, karat akan cepat sekali menjalar,” pesan Andi.

### Inspeksi rutin

Inspeksi rem trailer dan keselarasan roda terkadang juga tidak dilakukan selengkap yang direkomendasikan pabrikan oleh pengemudi. Pemeriksaan rem, kaliper, dan tapak ban perlu dilakukan rutin untuk menjaga sistem pengereman. Pemeriksaan detail semua komponen tidak perlu dilakukan setiap saat, cukup seminggu sekali untuk memastikan pengemudi mendapatkan jarak pengereman yang tepat.

“Terkadang untuk menghemat waktu dan biaya serta memastikan keamanan kargo, pengemudi perlu memeriksa bagian dalam dan luar komponen *wheel-end* untuk mengetahui gejala kebocoran atau aus. Selain itu, ketika melakukan inspeksi, pengemudi juga harus memeriksa jalur rem yang menghubungkan kabin dan trailer, dan semua jalur yang memasok oli ke sistem rem,” kata dia.



## Memadukan teknologi

Teknologi membantu memudahkan manusia dalam menyelesaikan masalah dan pekerjaan. Begitupun di dunia otomotif, beberapa aplikasi teknologi sudah digunakan untuk mengurangi campur tangan manusia. "Yang mudah saja misalnya, GPS Tracking yang bisa ditambahkan ke kamera dan sensor suhu ruang kargo. Ada juga alat untuk memonitor tekanan ban. Pada setiap pemasangan alat di trailer dapat diartikan bertambah juga inspeksi ketika melakukan perawatan rutin. Di sisi lain, teknologi itu mengurangi pemeriksaan secara manual pada komponen kendaraan karena notifikasi kondisi trailer bisa langsung terkoneksi ke layar di dasbor," tutur Andi.

"Yang paling umum adalah koneksi datalink dengan protokol *engine control module* (ECM) yang sudah ditawarkan oleh pabrikan truk di Indonesia. Untuk sistem telematik, *update* akan diterima kemudian hari dan itu harus tetap dijaga untuk bisa terus digunakan. Dengan hanya menjalankan program perawatan preventif sudah mendapatkan keuntungan besar. Dari sanalah berangkat pemahaman mengenai pentingnya inspeksi rutin dan mekanik yang terlatih untuk menjaga operasional perusahaan tetap terkontrol," kata Andi.

Risiko kerusakan lebih tinggi ada pada trailer jarak jauh dibandingkan dengan truk yang bekerja di dalam kota, jadi sangat penting untuk merawat trailer dengan benar. Berikut kiat-kiat untuk perawatan truk yang menempuh jarak jauh. Apa saja area utama yang harus diperiksa secara teratur oleh pengemudi? Mekanik harus senantiasa mengingatkan pengemudi untuk melakukan inspeksi sebelum berangkat kerja dan memastikan semua komponen truk berfungsi.

Periksa slang hidrolik dari kerusakan atau retak, yang dapat menyebabkan kegagalan sistem jika terjadi kebocoran. "Ada model slang yang dapat dilepas dan punya *valve control*. Tujuannya menjaga tekanan hidraulik yang tepat. Semua koneksi itu perlu dipastikan untuk mengurangi potensi panas berlebih atau masalah lain yang disebabkan berkurangnya oli," kata Andi.

Senantiasa memeriksa komponen dan mengganti *part* yang mulai menunjukkan keausan akan membantu trailer memiliki *uptime* yang panjang. "Sangat penting untuk membuat program perawatan preventif yang mencakup interval pelumasan untuk mencegah keausan dan memastikan rem dan komponen pendukungnya beroperasi dengan benar. Perawatan yang baik akan mengurangi kerusakan dan memperpanjang masa pakai trailer. Rekomendasi pabrikan dan panduan pelumasan selalu menjadi acuan. Mekanik juga harus memeriksa trailer dari gejala kerusakan dan melakukan perbaikan sesegera mungkin untuk mencegah kerusakan parah.

Gunakan *grease* dielektrik pada sambungan lampu, komponen elektronik, lampu, dan rangkaian lampu untuk mengurangi korosi.





Bagian yang paling cepat aus perlu mendapat perawatan untuk meminimalkan atau mencegah keausan dini. "Karena terus bekerja sejak mesin dihidupkan, *spare part* seperti *wheel-end*, ban, dan rem akan lebih cepat aus dan perlu diganti lebih cepat daripada komponen trailer lainnya. Namun, ada beberapa hal yang dapat dilakukan untuk mendapatkan masa pakai panjang dari fitur-fitur trailer yang ada.

Model trailer yang dibuat dengan bahan dan hasil akhir berkualitas tinggi akan bertahan lebih lama daripada model yang menggunakan *finishing* cat biasa.

Pilih unit dengan besi baja berkekuatan tinggi, seperti besi balok dengan kekuatan lebur minimum 100.000 PSI untuk ketahanan trailer.

Pilih trailer dengan lapisan cat primer dan lapisan akhir cat premium. Memilih kualitas cat dari awal memastikan tampilan trailer terlihat bagus selama beberapa tahun, sekaligus memiliki nilai jual kembali yang lebih tinggi.

Periksa tekanan ban secara teratur dan jaga agar tekanan angin tetap standar, baik secara manual atau dengan sistem pemompaan ban otomatis. "Bekerja dengan ban yang kurang angin adalah salah satu penyebab terbesar keausan dini dan kecelakaan. Menjaga tekanan angin tetap stabil akan memungkinkan ban bertahan lebih lama dan hemat bahan bakar. Sama pentingnya, segera mengganti ban yang sudah aus untuk menghindari ban meletus dan selalu pilih spesifikasi ban yang tepat untuk memastikan operasional truk," ucap Andi.

*Wheel-end* juga bisa cepat aus dan harus tetap dilumasi untuk mencegah kebocoran oli dan memastikan pengoperasian benar dan aman.

Pada umumnya trailer di Indonesia digunakan untuk mengangkut muatan berat, sehingga rem menjadi salah satu komponen yang paling cepat aus. "Untuk mendapatkan masa pakai yang panjang dari rem trailer, ikuti aturan tonase tepat. Muatan berlebihan atau tata cara muat tidak seimbang akan menambah tekanan pada rem, sehingga rem lebih cepat aus. Distribusi beban yang tepat juga sangat membantu mencegah keausan dini pada trailer, jadi pastikan untuk mengikuti tata cara muat yang tepat," pesan Andi.



# MODIF AMAN & EFISIEN TRUK TRAILER

Teks : Sigit Andriyono / Foto : Giovanni Versandi

Beberapa pengusaha mungkin tidak terlalu mementingkan kebutuhan pada trailernya. Asal ada dan memadai, sudah cukup. Namun, bagi yang memiliki muatan khusus, trailer perlu "disesuaikan" agar dapat melayani kebutuhan pemilik barang. Oleh karena itu, perusahaan-perusahaan melakukan modifikasi pada trailernya.

"Apa pun yang meringankan beban pengemudi, yang membuat peralatan lebih aman untuk dioperasikan, termasuk memenuhi kebutuhan dan hemat biaya dan pemeliharaan, pastinya akan memberikan timbal balik investasi yang lebih baik," ujar Arihadi Permana, *Manager QC & Testing* Karoseri Perkasa Putra Jawa. Pada umumnya, modifikasi dilakukan dengan alasan sebagai berikut:

## 1. Meningkatkan keamanan pengemudi

Modifikasi trailer masih sah-sah saja dilakukan dengan alasan untuk menutupi kekurangan pengemudi dan meningkatkan fitur keselamatan kendaraan.

"Opsi *modif* ini berfokus pada fitur-fitur fasilitas untuk pengemudi, termasuk pintu samping, tangga, dan pegangan tangan. *Handle* putar yang tersembunyi cukup mudah dipasang. Jika ada dana yang cukup, bisa memasang *rooftop* tembus cahaya. Ini membuat aktivitas bongkar muat lebih mudah dan aman. Pengemudi tidak perlu keluar untuk melihat kondisi di belakang. Dia cukup menoleh kebelakang. Fungsinya mirip dengan kamera belakang," kata Ari.

"Pada trailer *long haul*, fitur untuk pengemudi bisa mencakup kontrol dalam kabin seperti fungsi *dump*, *lift axle* dan *tail* berikut:



gate. Tangga pijakan di bawah pintu bisa digunakan untuk truk sampah atau kendaraan pengangkut B3. Pengemudi tidak perlu memanjat ke samping untuk mencapai akses belakang kabin. Kotak penyimpanan terpal dapat dioperasikan juga secara elektrik, bukan secara manual. Di belakang bangku kemudi, bisa ditambahkan tangga yang terintegrasi dengan jendela samping,” tutur Ari menambahkan.

Modifikasi lain yang memerlukan biaya cukup mahal adalah pemasangan rem cakram. “Pada bagian *axle* depan dapat ditambahkan rem cakram. Opsi ini memang cukup mahal karena banyak bagian yang harus diganti untuk menyematkan komponen *disk brake*. Penggunaan rem cakram akan memangkas jarak berhenti truk trailer

menjadi lebih baik sehingga bisa mengurangi risiko tabrakan. Opsi lainnya adalah *rear impact* atau *underride guard*. Komponen ini lebih berat dari perisai kolong dan harganya sedikit lebih mahal, tetapi pemilik trailer bisa memesan ke karoseri untuk versi hematnya dengan fungsi yang sama,” ujar Ari.

Asesoris lampu termasuk fitur tambahan lain untuk mendukung visibilitas truk. Beberapa pengemudi menambahkan LED atau *daytime running light* (DRL) untuk mendukung lampu utama. LED memiliki jarak tembak medium yang sangat berguna untuk perjalanan malam di pegunungan.

Salah satu perkembangan terbaru yang dalam modifikasi trailer adalah pemasangan lampu rem opsional di bagian atas. “Trailer pada umumnya hanya memiliki lampu rem di bagian bawah, yang berada di atas bumper. Dulu, lampu rem *modif* di bagian atas termasuk dalam opsi, tetapi dengan teknologi LED, lampu rem menjadi lebih terang, apalagi desain yang melimpah bisa menyesuaikan bujet dan model trailer,” ujar Ari lagi.

Pada angkutan berat yang biasa beroperasi pada dini hari, senja, atau bahkan hingga malam hari, pengemudi bisa menambahkan strobo yang bisa dipasang pada bagian samping atau depan di bagian bawah.

## 2. Efisiensi truk trailer

Banyak opsi membantu membawa lebih banyak muatan, tetapi masih dalam aturan tonase yang diperbolehkan.

Komponen roda bisa menjadi lebih efisien dalam hal bobot. Ada beberapa tipe ban dan pelek dari *aftermarket* yang memiliki bobot lebih ringan dari versi standar. Bagian roda lain yang bisa dimodifikasi dengan memilih bobot yang lebih ringan adalah suspensi serta komponen *wheel-hub*. “Bahkan yang lebih ekstrem, material bodi trailer bisa diganti dengan bahan yang lebih ringan, dengan aluminium. Di pasaran banyak sekali *grade* aluminium yang bisa disesuaikan dengan bujet.

Mengurangi bobot material trailer dapat membantu efisiensi bahan bakar dan menambah aerodinamis, seperti *skirt* dan bagian *spoiler* belakang. Beberapa perusahaan karoseri bisa membuat bodi trailer sesuai keinginan klien. Pastinya, (perusahaan) karoseri bisa memberikan solusi dan opsi dengan harga terjangkau kepada pelanggannya,” tutur Ari.

Opsi pemutakhiran teknologi juga dapat meningkatkan efisiensi dalam operasional perusahaan. Salah satu teknologi yang termasuk cukup mudah diaplikasikan adalah sistem inflasi ban otomatis, yang dapat diintegrasikan dengan sistem telematika.

“Satu hal yang mendapat banyak perhatian sekarang ini adalah telematika. Dalam sistem, ada *GPS tracking*, sensor BBM, kamera kabin, sensor *wheelhub* dan suhu. Pada bagian dalam trailer juga bisa dipasang kamera kargo yang akan memberikan informasi untuk pengemudi dan tim operasional untuk mengawasi muatan. Namun, yang satu ini memang mahal walaupun cukup membantu. Pemilik kendaraan perlu mengevaluasi biaya dan BEP,” ujar Ari menyarankan.

### 3. Kustom trailer yang tepat untuk kargo

Salah satu pertimbangan terpenting modifikasi trailer adalah kargo yang akan diangkut. Kustom trailer memengaruhi segalanya mulai dari pilihan lantai, panjang, hingga jenis material trailer.

Dalam bisnis pengangkutan multi-dimensi, pemilik perusahaan pasti memperhatikan setiap inci trailernya. “Beberapa klien kami mengangkut produk umum seperti bahan makanan atau produk biji-bijian dari hasil pertanian. Dalam beberapa kasus ada muatan yang sangat besar, tidak hanya berat, tetapi juga tinggi dan lebar. Jadi, kami harus merancang trailer yang dapat menampung muatan dengan aman sampai ke tujuan akhirnya,” cerita Ari.

Dalam hal manajemen muatan ada juga opsi pengamanan muatan. Pada trailer boks, ada pengaturan muatan secara vertikal dengan memaksimalkan tinggi trailer. Penataan muatan secara horisontal yang memerlukan truk lebar dengan lantai kuat.

“Pada trailer untuk muatan yang menggunakan dus, perlu ditimbang dulu bobot perdusnya. Salah satu hal kadang tidak dipikirkan perusahaan transportasi adalah ukuran kardus yang umum di pasaran. Muatan dengan kardus biasanya berupa minyak goreng, bahan makanan, dan makanan setengah jadi. Jika dari awal memesan trailer boks, sudah disesuaikan ukuran kardus yang umum digunakan klien. Mereka sebenarnya bisa mendapatkan muatan lebih banyak tapi masih dalam tonase yang diizinkan,” tutur Ari menjelaskan.

Beberapa jenis kargo membutuhkan cara pemuatan khusus, bahkan ukuran trailer bisa sedikit berbeda serta banyak penyesuaian. Untuk muatan volume, perusahaan perlu trailer *open-top* yang memungkinkan cara pemuatan dari atas trailer dengan *crane*. “Muatan dengan cara pemuatan khusus seperti gulungan kertas yang harus dimasukkan satu arah. Begitu juga saat memuat aluminium atau baja yang harus ditata berlawanan arah setiap satu susun. Jadi, di satu arah itu bertindak seperti trailer *tipper* dan di arah lain itu seperti *flatbed*,” kata Ari.



Selain itu, agar dinding trailer awet, perlu penambahan pengamanan seperti sekat di samping dan pintu belakang ke trailer. Trailer *open-top* dengan sekat biasa digunakan untuk mengangkut ternak. Jenis ini sangat spesifik dan membutuhkan sejumlah opsi kustom. Untuk memastikan trailer tidak mudah berkarat, perlu dibuat semacam saluran pembuangan air dan sampah seperti tangki BBM.



“Perusahaan karoseri bisa menambahkan semacam parit atau lantai berongga untuk membuang cairan atau menjaga material tidak memercik keluar trailer selama perjalanan. Trailer ini juga umum membawa jenis ternak berbeda, sehingga sering sekali transporter menyiapkan sekat internal, atau sekat perantara, sehingga bisa membawa ternak berbeda dalam satu perjalanan,” katanya.

Perusahaan karoseri juga bisa menambahkan *landing jack* dengan mekanisme hidrolis yang dapat mengangkat gandar dari permukaan tanah saat tidak diperlukan. Trailer menjadi lebih efisien saat bongkar muat, operasional lebih fleksibel, kemampuan manuver trailer meningkat, dan masa pakai ban bisa lebih lama..

#### 4. Trailer lebih tahan lama

Saat mengetahui biaya perbaikan trailer yang tidak sedikit, transporter mungkin perlu opsi untuk memperpanjang usia trailer sehingga biaya bisa terbayar dengan sendirinya. “Opsi *corner protection* bisa membantu mencegah kerusakan akibat benturan atau guncangan dari muatan. Selain melindungi bagian dalam, *corner protection* juga mengamankan bagian luar trailer dari dahan pohon. Beberapa interior trailer boks perusahaan terkenal memasang *corner protection* berbahan *aluminium composite panel* (ACP) untuk melapisi langit-langit dan sudut lantai yang berguna melindungi dari kerusakan akibat *forklift*.

Antikarat adalah opsi lain yang mungkin bisa ditambahkan dengan pilihan bahan dan komponen aluminium atau lapisan antikorosi khusus. Material tersebut bisa dipasang pada *kingpin*, *cross member*, suspensi ayun, dan *landing gear*.

“Singkatnya, ada banyak cara untuk modifikasi trailer menjadi lebih baik, lebih aman, dan lebih efisien. Tidak ada solusi yang mudah untuk memenuhi apa yang transporter butuhkan. Pemilik kendaraan harus memutuskan, apakah investasi tersebut sepadan dengan hasilnya? Penuhi tanggung jawab sebagai transporter, lakukan riset, dan bermitra dengan perusahaan bereputasi baik, serta jaga hubungan baik dengan klien. Maka transporter mana pun akan mendapat *feedback* positif,” ujar Ari memungkas penjelasannya.



# VISIBILITAS RANTAI PASOK

Teks : Sigit Andriyono / Foto : Giovanni Versandi

Setiap pelanggan pasti ingin segera mendapatkan barang atau paketnya dengan cepat. Demikian juga dalam *e-commerce*, tidak ada yang menginginkan, siapa pun menginginkan paketnya tiba pada hari yang sama atau paling lambat pada keesokan harinya. Kini, perusahaan kurir sudah memutakhirkan *software* mereka dengan memberikan informasi perkiraan waktu tiba dan posisi terakhir paket.

“Harapan konsumen itu membuat rantai pasok perlu meng-*update* sistem mulai dari hulu hingga hilir. Penerima barang mendapatkan *update* informasi posisi barang secara *real time*. Penyampaian *update* ini harus dikemas sesederhana mungkin dan dapat diakses melalui aplikasi *smartphone* atau peramban,” kata Zaky Syarif, *Purchasing Manager* PT Bahtera Adi Raja.



Selama masa pandemik Covid-19, rantai pasok bisa menjadi hal yang rumit. “Produsen mengolah bahan baku dan keluar pabrik menjadi produk jadi, sedangkan distributor bertugas mengangkut produk ke gudang, pelabuhan, hingga akhirnya diterima konsumen. Muatan bisa diangkut menggunakan gerbong kereta, kontainer, tangki, atau truk *wing box*. Semua pihak yang masuk dalam jaringan rantai pasok pasti ingin mengetahui posisi barang konsumennya,” ujarnya menambahkan.

Teknologi yang digunakan saat ini oleh perusahaan pengirim barang akan membantu menciptakan *connected supply chain*, ketika semua pihak mengetahui data dan waktu secara langsung dan membuat ekosistem lebih efisien.

## Harapan Konsumen

Mengapa pemilik barang lebih tertarik *real time visibility*? “Jika dulu perkiraan itu hanya milik perusahaan pengiriman, kini dengan proses yang transparan dalam rantai pasok, semua pihak bisa memanfaatkan waktu kerja menjadi lebih efisien. Jika dulu dua hari, sekarang menjadi satu hari. Konsumen juga mengharapkan layanan lebih tinggi dan kompleks. Ekspektasi itulah yang telah mengubah industri ini,” jelas Zaky

Perusahaan pengiriman barang menginginkan dua hal. “Pertama adalah kapan konsumen bisa menerima barangnya. Kedua, visibilitas barang. Konsumen ingin tahu dan tidak dibatasi waktu untuk melihat posisi barang itu berada,” katanya.

**“Sebagian besar perubahan itu sangat mungkin didorong oleh konsumen. Karena kita semua adalah konsumen, wajar jika dulu kita berpikir agar konsumen memiliki visibilitas pada proses pengiriman, mengapa perusahaan pengangkutan barang tidak bisa memilikinya?”** katanya menambahkan.

“Berkat keinginan itu, sekarang ada *resource data real time* di hampir setiap kendaraan komersial. Itu memungkinkan data pengiriman bisa ditampilkan ke pihak pengirim barang secara *real time*,” ujar Zaky.

## Industri pengiriman barang

Pemilik barang ingin selalu mengetahui status pengiriman barangnya. Belakangan ini sebagian besar operator telah menawarkan cara bagi pelanggan mereka untuk memonitor muatan. Apakah itu melalui peramban, pos-el, atau pesan singkat. Satu hal yang tidak akan disampaikan operator kepada penerima barang, yaitu kendala pada kendaraan di jalan. Hal itu akan tetap disimpan oleh pihak pengiriman barang.

“Pemilik barang dan konsumen memerlukan visibilitas informasi, syukurlah teknologi telah membantu semua proses menjadi jauh lebih mudah. Perusahaan logistik sekarang ini menawarkan layanan yang dapat

menghubungkan pemilik barang dengan operator menggunakan kombinasi aplikasi *smartphone* dan *web browser*. Saat ini banyak tekanan yang diterima operator pengiriman seperti waktu pengantaran lebih pendek, tanggal pengiriman harus lebih tepat, dan *update* harus lebih cepat dan tepat. Semua itu terjawab dengan hadirnya teknologi yang telah membantu otomatisasi banyak proses itu,” jelas Zaky

Beberapa pemilik barang meminta mitra operatornya menggunakan aplikasi khusus untuk memberikan visibilitas yang lebih baik. “Ketika barang diangkut menggunakan truk yang memiliki fitur telematika, data akan langsung merekam. Umumnya ini sudah ada *transportation management system* (TMS). Jika tidak menggunakan telematika, pengemudi bisa melaporkan kondisi di lapangan, seperti kedatangan hingga bongkar muat melalui *web browser*. Kabar baiknya, jika kedua produk digabungkan, tidak hanya menyediakan data *in-route* dan estimasi yang tepat, tetapi juga data *real time*,” ujar Zaky.

---

## Connected Supply Chain

Integrasi dengan semua jenis TMS dan sistem perusahaan adalah kunci untuk meningkatkan efisiensi pada masa mendatang. Selain visibilitas muatan tertentu, teknologi juga bisa digunakan dalam *rantai pasok* yang memungkinkan pengirim dan penerima meningkatkan fleksibilitas dan efisiensi, yang tentu juga menguntungkan operator.

“Sebuah truk mungkin tiba lebih awal dari yang diperkirakan atau mungkin datang terlambat. Dulu pengemudi melaporkan posisinya melalui telepon kepada admin operasional. Berkat teknologi informasi *real time*, lokasi truk bisa diketahui lebih akurat dan cepat, sehingga konsumen dapat merencanakan pengiriman lebih awal. Lokasi pengiriman juga dapat disesuaikan dengan mengetahui truk mana yang datang tepat waktu dan terlambat. Semuanya dapat diakomodasi melalui aplikasi dan *software*,” tuturnya.

“Satu lagi manfaat teknologi dalam *rantai pasok*, pengirim barang dapat memastikan bahwa mereka menyediakan jumlah armada yang tepat untuk menangani barang. Teknologi menyediakan data tertentu yang memungkinkan perencanaan menjadi lebih baik. Teknologi juga memberikan data logistik yang dapat digunakan untuk mengevaluasi kinerja operator dan pengirim barang. Dalam praktiknya teknologi bisa mengetahui waktu operator melakukan pengiriman,” katanya.

“Pengirim barang bisa memindahkan barang ke pusat distribusi dengan lebih cepat dan memiliki lebih banyak waktu untuk melakukan pekerjaan dari klien lain. Itulah mengapa visibilitas informasi ini sangat penting. Pemilik barang dapat mengetahui lokasi terakhir muatan diambil dari gudang dan mampu memperkirakan waktu lebih baik, sekaligus juga memperkirakan truk lain mengambil muatan,” tambah Zaky.

*Connected supply chain* pada pengirim, operator, distributor, operator gudang dapat menciptakan efisiensi luar biasa pada jaringan *rantai pasok*. Ketika proses pengiriman menjadi efisien, kerja operator juga efisien. Perusahaan yang ada dalam

jaringan itu bisa memanfaatkan untuk mendapatkan lebih banyak order dan mengurangi dokumen fisik.

Munculnya *e-commerce* merupakan disrupsi besar bagi pengiriman barang. Dengan mengalihkan fokus ke *e-commerce* lebih cepat, harapan konsumen dan pelanggan membuat pengiriman barang berpikir tentang bagaimana memenuhi harapan dan akhirnya teknologi memberikan solusi.

“Salah satu dari perusahaan pengiriman barang, gudang atau operator bisa memanfaatkan informasi *real time* untuk mengubah arah jika diperlukan. Sebuah rantai pasok memungkinkan berbagai entitas untuk bersaing dengan sehat dan menghindari masalah di masa depan,” kata Zaky.

Pada simpulannya, Zaky memberikan cara mengidentifikasi masalah untuk mengoptimalkan *rantai pasok*, seperti berikut:

- a. *inventory management* – pasar tumbuh, maka konektivitas akan berkembang baik. Jadi, inventaris yang baik dalam rantai pasok dapat memangkas biaya *last mile delivery* dengan menyimpan beberapa produk di gudang terdekat dari alamat pelanggan;

---

- b. efisiensi – rantai pasok yang lebih cepat cenderung lebih hemat biaya. Ini bisa dilakukan dengan mencari area untuk menghindari dan mengurangi penundaan perjalanan akibat rekayasa lalu lintas;

---

- c. mitigasi risiko – dari penutupan jalan menuju pelabuhan, tarif hingga mikro *lockdown*, sebaiknya mengantisipasi gangguan pada *rantai pasok*. Merencanakan proses rantai pasok dengan komponen yang tepat dan memadai akan meningkatkan hubungan baik dengan 3PL;

---

- d. perencanaan persediaan barang – sumber utama hambatan pada rantai pasok adalah memenuhi permintaan. Dengan mengantisipasi permintaan dengan pasokan yang optimal, perusahaan dapat mendistribusikan barang dengan lebih baik secara tepat waktu;

---

- e. harapan pelanggan – harapan pelanggan adalah waktu tunggu yang lebih singkat dan layanan yang lebih responsif. Ini jelas membebani operasional, meningkatkan biaya tak terduga, dan mengarah pada kebutuhan yang lebih besar akan teknologi.

Setelah mengatasi masalah, manfaat yang dirasakan perusahaan adalah mendapatkan perencanaan yang akurat untuk memangkas biaya dan memastikan bisa memenuhi permintaan konsumen. Perencanaan gudang yang baik mampu menghindari skenario kehabisan stok sekaligus mencegah pembelian produk berlebih dan biaya pengiriman yang lebih tinggi.

Manfaat kedua adalah jika pesanan sudah dipenuhi dengan baik akan menghasilkan waktu pengiriman yang lebih cepat dan konsumen lebih puas. Dengan perencanaan yang matang, perusahaan mampu mengidentifikasi metode transportasi yang lebih cepat dan metode pengiriman yang lebih efisien.

Ketiga, setelah mampu mengaplikasikan metode yang tepat, visibilitas biaya akan lebih baik membantu menganalisis keseimbangan biaya transportasi, distribusi, dan menunjukkan peluang penghematan lain di operasional.

Keempat, tujuan akhir dari rantai pasok adalah biaya operasional yang minim. Itu bisa dicapai dengan penghematan meliputi perencanaan, pengelolaan tim, pengadaan barang dan transportasi.

Pekerjaan pengiriman barang pada dasarnya sama, tetapi dengan meningkatkan visibilitas informasi menggunakan teknologi untuk mengolah data, terbukti menghilangkan banyak masalah akibat *human error* dan membantu memenuhi harapan konsumen.



**APTRINDO**  
Perkantoran Yos Sudarso Megah Blok B 3, Jalan Yos Sudarso No. 1, Tanjung Priok, Jakarta 14320  
021-43900464



**KEMENTERIAN PUPR**  
Jl. Pattimura No. 20 Kebayoran Baru Jakarta Selatan 12110



**MASYARAKAT TRANSPORTASI INDONESIA (MTI)**  
Jl. Cikini Raya No.1-5-4, RT.14/RW.5, Cikini, Jakarta, DKI Jakarta 10330



**ASDEKI**  
Jl. Jayapura No.1, RW.2, Kali Baru, Kec. Cilincing, Kota Jkt Utara, Daerah Khusus Jakarta 14120



**DISHUB DKI JAKARTA**  
Jl. Taman Jati Baru No.1, RT.17/RW.1, Cideng, Kecamatan Gambir, Kota Jakarta Pusat, Daerah Khusus Ibukota Jakarta 10150



**PT HINO SALES MOTOR INDONESIA**  
Wisma Indomobil 2, Jl. MT. Haryono Kav.9, Jakarta Telp. 021 8564570



**KAI LOGISTIK**  
Jl. KH Wahid Hasyim No.11A, Menteng, Jakarta Pusat



**KNKT**  
Jl. Medan Merdeka Timur No.5, Jakarta Telp.021 – 384 7601



**POS INDONESIA**  
Wisma BNI 46 Jl. Jend. Sudirman No.Kav 1, RT.10/RW.9, Karet Tengsin, Kecamatan Tanah Abang, Kota Jakarta Pusat, Daerah Khusus Ibukota Jakarta 10220



**GAIKINDO**  
Jl Teuku Cik Ditiro I No 11 D-E-F, Jakarta Pusat.  
Telp.: 021 315 7178.



**KORLANTAS POLRI**  
Jl. Letjen M.T. Haryono Kav 37-38, Pancoran, Jakarta Selatan



**MITSUBISHI FUSO**  
PT Krama Yudha Tiga Berlian Motors  
Jl. Jend A. Yani, Proyek Pulo Mas, Jakarta Telp. 021 – 489 1608



**SUPPLY CHAIN INDONESIA**  
Komplek Taman Melati B1/22 Pasir Impung, Bandung, Telp. 022- 7205375



**ISUZU ASTRA MOTOR INDONESIA**  
Jl. Danau Sunter Utara Blok 0-3 Kav. 30, Sunter II, Jakarta Utara  
021 – 650 1000



**PT PUTRA RAJAWALI KENCANA Tbk (Puratrans)**  
Ruko SectionOne Blok F10  
Jln. Rungkut Industri Raya No 1, Kandanghari, Tenggilis Mejoyo, Surabaya



**ASDP**  
Jl. Jend. Ahmad Yani kav. 52 A, Cempaka Putih timur. Jakarta Pusat, 10510, Indonesia

# INDUSTRIAL SOLUTION EVENTS FOR MANUFACTURING INDUSTRY

A PAMERINDO INDONESIA TRADE EVENT



1 - 4 December 2021

Jakarta International Expo, Kemayoran  
Indonesia

A PAMERINDO INDONESIA TRADE EVENT



1 - 4 December 2021

Jakarta International Expo, Kemayoran  
Indonesia

A PAMERINDO INDONESIA TRADE EVENT



13 - 16 July 2022

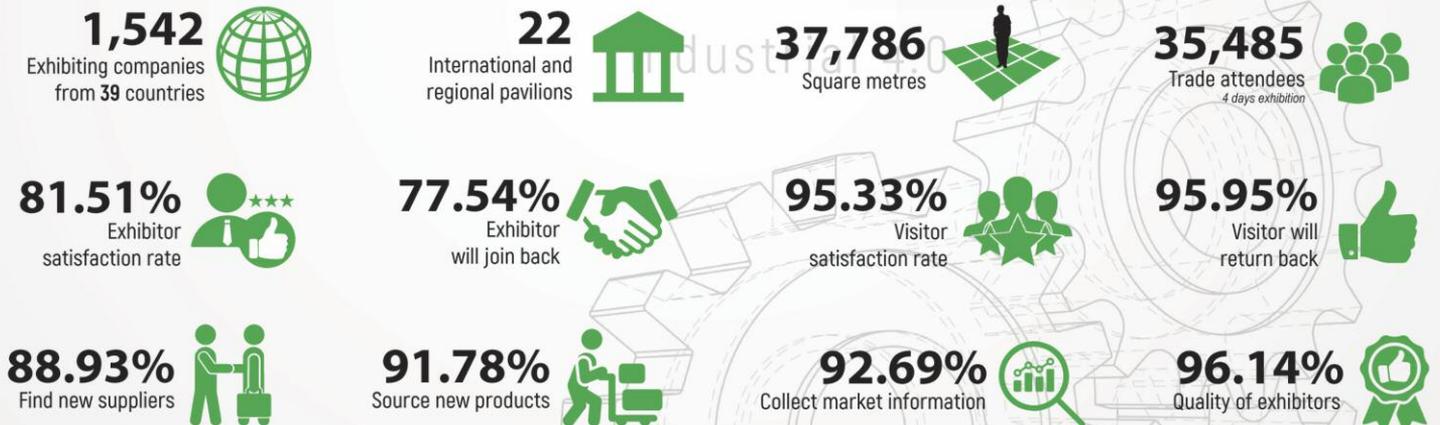
Grand City Convention & Exhibition Center  
Surabaya - Indonesia

**Manufacturing Series Exhibitions** provide the most cost-effective way to increase your business in Indonesia. The perfect opportunity to demonstrate your products and services first hand to your clients and future business partners. Over than 35,000 trade attendees have visited the 2019 edition- your chance to meet potential buyers in **S.E. Asia Largest Market!**

## Plan B is Digital

Seamless opportunity that provides more exposure to any brands before the show! By joining our selection of digital products, exhibitors can get maximum exposure for their products and services. In 2020, we have successfully held 2 main digital activities to occupied this industry's needs - from business meetings to webinars. This 360 degrees online marketing solutions will not let any products and services miss the eyeball of the exhibitors' target audience! **Join our the 2021 hybrid edition** and get connected with the decision-makers, purchasing, engineers, or key trade buyers for the manufacturing industry in Indonesia.

## MANUFACTURING INDONESIA 2019 KEY STATISTIC



For digital collaboration or to book your booth, please contact your nearest office:

### ORGANISERS INDONESIA



Farah Alkatiri  
+6221 2525 320  
faradiba@pamerindo.com

### INTERNATIONAL SALES OFFICE

#### ASIA



informa  
markets

Carolyn Lee  
+65 9623 6131  
carolyn.lee@informa.com

### INTERNATIONAL SALES OFFICE

#### WORLDWIDE



informa  
markets

Shaun White  
+44 79 7688 7088  
shaun.white@informa.com

[www.manufacturingsurabaya.com](http://www.manufacturingsurabaya.com) [www.manufacturingindonesia.com](http://www.manufacturingindonesia.com) [www.machinetoolindonesia.com](http://www.machinetoolindonesia.com)

[in](#) Manufacturing Indonesia [f](#) Manufacturing Indonesia