

# TRUCKMAGZ

JUN  
2016

## HALAL SUPPLY CHAIN MENGGELIAT



IDR 50.000



Edisi 24/11/2016

Negara Non-Muslim  
Terapkan Halal  
Supply Chain



DARI QUALITY POLICY SAMPAI HALAL POLICY

JAKARTA SIAPKAN HALAL HUB PORT

RUN FLAT TIRE

TIPS PERAWATAN TRUK TANGKI

# TRUCKMAGZ

## PREMIUM BUSINESS TRUCK MONTHLY MAGAZINE

that discusses the truck and other related industries. Rising premiere in June 2014, TruckMagz targeting truck entrepreneurs and related industries throughout Indonesia with a circulation of **5,000 copies** per issue.



Ruko Niaga Sentosa Kav. 5  
Jalan Letjend Sutoyo 140 A Medaeng, Waru, Sidoarjo  
Telepon 031-85581699

# NEW FUSO



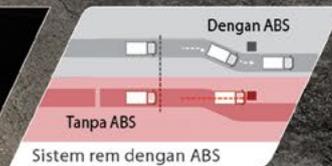
## Performa handal, daya angkut besar

Kekuatan baru kelas muatan **Heavy-Duty** hadir sebagai andalan baru bisnis Anda. Dilengkapi dengan mesin diesel injeksi **280 PS** yang dikombinasikan dengan suspensi **Heavy Duty** membuat performa **New Fuso FZ 4928 & FZ 4028** dapat diandalkan untuk mengangkut beban berat secara maksimal. Didukung **243 jaringan dealer Mitsubishi** dan **4590 jaringan suku cadang** di seluruh Indonesia, **New Fuso FZ 4928 & FZ 4028** hadir dengan kekuatan yang dapat diandalkan.



**FZ 4928**  
280 PS • 6x4 • Tractor Head

**FZ 4028**  
280 PS • 4x2 • Tractor Head



MITSUBISHI MOTORS and MITSUBISHI FUSO TRUCK & BUS authorized distributor  
PT. Krama Yudha Tiga Berlian Motors  
www.ktbuso.co.id



**ANDALAN BISNIS SEJATI**

SEGERA HUBUNGI DEALER MITSUBISHI TERDEKAT DI KOTA ANDA

**TRUK**  
MITSUBISHI  
**NO.1**  
DI INDONESIA



## HALAL FROM FARM TO TABLE

Potensi industri halal kian meningkat. State of The Global Islamic Economy Report 2014-2015 memperkirakan bahwa pengeluaran global konsumen muslim di sektor makanan dan gaya hidup tumbuh 9,5% dari perkiraan tahun sebelumnya menjadi USD 2 triliun pada 2013 dan diperkirakan akan mencapai USD 3,7 triliun pada 2019 pada tingkat pertumbuhan tahunan gabungan sebesar 10,8%. Ini terlihat pula dari negara non-muslim yang mengadopsi sistem sertifikasi halal seperti Korea, Cina, dan Jepang.

Sementara di Indonesia masih berkuat pada sertifikasi produk halal, negara lain sudah mulai mengembangkan rantai pasok halal.

Marco Tieman, (2011) menjabarkan, evolusi halal terjadi dalam empat fase. Fase pertama adalah perusahaan muslim dengan karakteristik rantai pasok berdasarkan kepercayaan. Pada fase kedua berkembang menjadi produk halal yang berdasarkan standar halal lokal dengan produk yang tersertifikasi halal. Pada fase ketiga berkembang menjadi halal supply chain. Karakteristiknya, berdasarkan standar halal yang kompleks, mulai standar lokal, regional, sampai internasional. Sementara pada

fase keempat adalah fase halal value chain dengan karakteristik Islamic multinational food company mengontrol keseluruhan rantai pasok dari produsen sampai diterima konsumen. Pada fase tersebut juga berdasarkan Islamic science supply chain.

Produk halal bagi umat muslim di dunia menjadi sebuah keharusan. Pemahaman halal secara terminologi agama itu artinya sesuatu yang dibolehkan. Berarti manusia diminta untuk makan yang halal dan yang baik.

Di sisi lain, produk halal juga diminati negara-negara non-muslim. Berdasarkan Economist Intelligence Unit, Belanda, Singapura, Prancis, dan Amerika Serikat adalah negara yang memiliki daya beli tinggi terhadap produk halal. Produk halal adalah produk dengan standar tertinggi saat ini sehingga permintaannya makin hari makin meningkat.

Melalui standar rantai pasok halal, produk diharapkan dapat dikontrol mulai dari produsen sampai diterima konsumen. Sementara Malaysia sudah mengembangkan Masterplan Halal Supply Chain sejak 2008, Indonesia kini masih dalam wacana. Akankah Indonesia dengan populasi penduduk muslim yang besar mampu mengambil peluang ini?

### REDAKSI

**Pemimpin Umum**  
Ratna Hidayati

**Penanggung Jawab**  
/Pemimpin Redaksi  
Ratna Hidayati

**Pemimpin Perusahaan**  
Felix Soesanto

**Redaksi**  
Sigit Andriyono  
Abdul Wachid  
Citra D. Vresti Trisna  
Anton Sulistyono

**Fotografer**  
Giovanni Versandi  
Pebri Santoso

**Iklan**  
Sefti Nur Isnaini

**Administrasi**  
Priscilia Christmassy

**Sirkulasi**  
Muhammad Abdurrohmam

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

 TruckMagz  
 @TruckMagz  
www.truckmagz.com



Cover

## HALAL SUPPLY CHAIN MENGGEIAT / 24

Ilustrasi: TruckMagz

## DAFTAR ISI TRUCKMAGZ #24

### Laporan Utama

Logistik & Rantai Pasok

Dunia Ban

Leader Interview

Solusi Pengusaha

Woman in Logistic

Info Produk

Material Handling

Mata Lensa

Tips & Trik

Event

Truk Spesial

Variasi

Komunitas

06 NEGARA NON-MUSLIM TERAPAKAN RANTAI PASOK HALAL

12 PRODUK HALAL STANDAR TERTINGGI PERTIMBANGKAN INTEGRITAS KEHALALAN

18 DARI QUALITY SAMPAI HALAL POLICY

24 JAKARTA SIAPKAN HALAL HUB PORT

28 PASAR DIYAKINI MEMBESAR, TANTANGANNYA INTERGRITAS

32 CEK KEHALALAN PRODUK NEGARA IMPORTIR PAKAI PORK DETECTION KIT

38 MEMBUAT KPI GUDANG

42 RUN FLAT TIRE

46 ALOYSIUS CHRISNOADHI

50 PT CARDIG LOGISTICS INDONESIA

54 IVY KAMADAJA

58 TATA ULTRA 1012

60 MAXIMAL FORKLIFT SERIES 30M

62 PARA PENCARI REZEKI DI TPA KOPI LUHUR CIREBON

70 PERAWATAN KAROSERI TANGKI

74 ITC LAMPUNG

78 INAMARINE DAN INAGREENTECH 2016

82 MOBILE STORE

84 TIRE MANAGEMENT SYSTEM

88 ORGANDA

Penerbit  
**PT ARVEO PIONIR MEDIATAMA**

Percetakan  
**PT UNIGROW KREATIFINDO**

Ruko Niaga Sentosa Kav. 5  
Jln. Letjend Sutoyo 140 A Medaeng, Waru, Sidoarjo  
Tlp. 031-85581699 Email. redaksi@arveo.co.id

Jalan Kutilang No. 23 Sidoarjo  
Tlp. 031-8077561



Negara Non-Muslim Terapkan Rantai Pasok Halal

# Indonesia masih Wacana

Teks: Abdul Wachid & Anton Sulistyono | Foto: Pebri Santoso, Ratna Hidayati

*State of The Global Islamic Economy Report 2014 -2015* memperkirakan bahwa pengeluaran global konsumen muslim di sektor makanan dan gaya hidup tumbuh 9,5% dari perkiraan tahun sebelumnya menjadi USD 2 triliun pada 2013 dan diperkirakan akan mencapai USD 3,7 triliun pada 2019 pada tingkat pertumbuhan tahunan gabungan sebesar 10,8%.

Dalam laporan *State of the Global Islamic Economy* yang dikeluarkan Thomson Reuters dan Dinar Standard tersebut, sektor utama *halal lifestyle* (*halal food, halal travel, clothing and fashion, pharmaceutical and cosmetics, media recreation* serta keuangan dan perbankan) diperkirakan akan meningkat pada tahun 2019. Nilai sektor industri *halal food* pada tahun 2013 mencapai USD 1.292 miliar dengan pertumbuhan global mencapai 21,2%

dan diperkirakan nilainya pada 2019 akan mencapai USD 2.357 miliar. Nilai sektor industri *halal travel* pada tahun 2013 mencapai USD 140 miliar dengan pertumbuhan global mencapai 11,6% dan diperkirakan nilainya pada 2019 akan mencapai USD 238 miliar. Nilai *clothing and fashion* nilainya pada 2013 mencapai USD 266 miliar dengan pertumbuhan 11,9% dan diperkirakan pada 2019 nilainya USD 488 miliar. Industri *pharmaceutical and cosmetics halal*

pada 2013 mencapai USD 72 miliar diperkirakan mencapai USD 103 miliar pada 2019 dengan pertumbuhan 6,6%. *Media and recreation* pada 2013 bernilai USD 185 miliar dengan pertumbuhan global 5,5% akan mencapai USD 301 miliar pada 2019. Terakhir industri *finance and bank halal* pada 2013 mencapai USD 1.214 miliar dengan pertumbuhan global 14% diperkirakan pada 2019 nilainya mencapai USD 4.178 miliar. Potensi industri halal kian meningkat.

Ini terlihat pula dari negara non-muslim yang mengadopsi sistem sertifikasi halal seperti Korea, Cina, dan Jepang. Di Asia Tenggara, Malaysia telah mengimplementasikan *Masterplan Halal Industry* sejak tahun 2008 dan mereka menargetkan menjadi pemimpin pasar.

Kondisi berbeda terjadi di dalam negeri. Industri halal di Indonesia masih berkuat pada sertifikasi kehalalan produk, belum memperhatikan sampai proses rantai pasoknya. Padahal Indonesia sejak 2014 melalui Lembaga Pengkajian Pangan, Obat-obatan, dan Kosmetika Majelis Ulama Indonesia (LPPOM MUI) telah dipercaya memimpin 43 lembaga sertifikasi halal dari 22 negara melalui World Halal Food Council (WHFC). LPPOM MUI yang telah melakukan sertifikasi halal selama lebih dari 25 tahun telah menjadi pemimpin Dewan Pangan Halal Dunia tersebut.

"Kondisi pasar *halal supply chain* di Indonesia baru sebatas wacana dan kesadaran saja. Dengan pasar produk halal yang besar di Indonesia, seharusnya *halal supply chain* di Indonesia sudah diterapkan sepenuhnya," kata Togar Simatupang, Ketua Masyarakat Logistik Indonesia. Menurutnya, di Malaysia, Jepang, dan Singapura, beberapa perusahaan penyedia jasa logistiknya mempunyai fasilitas *dedicated halal*.

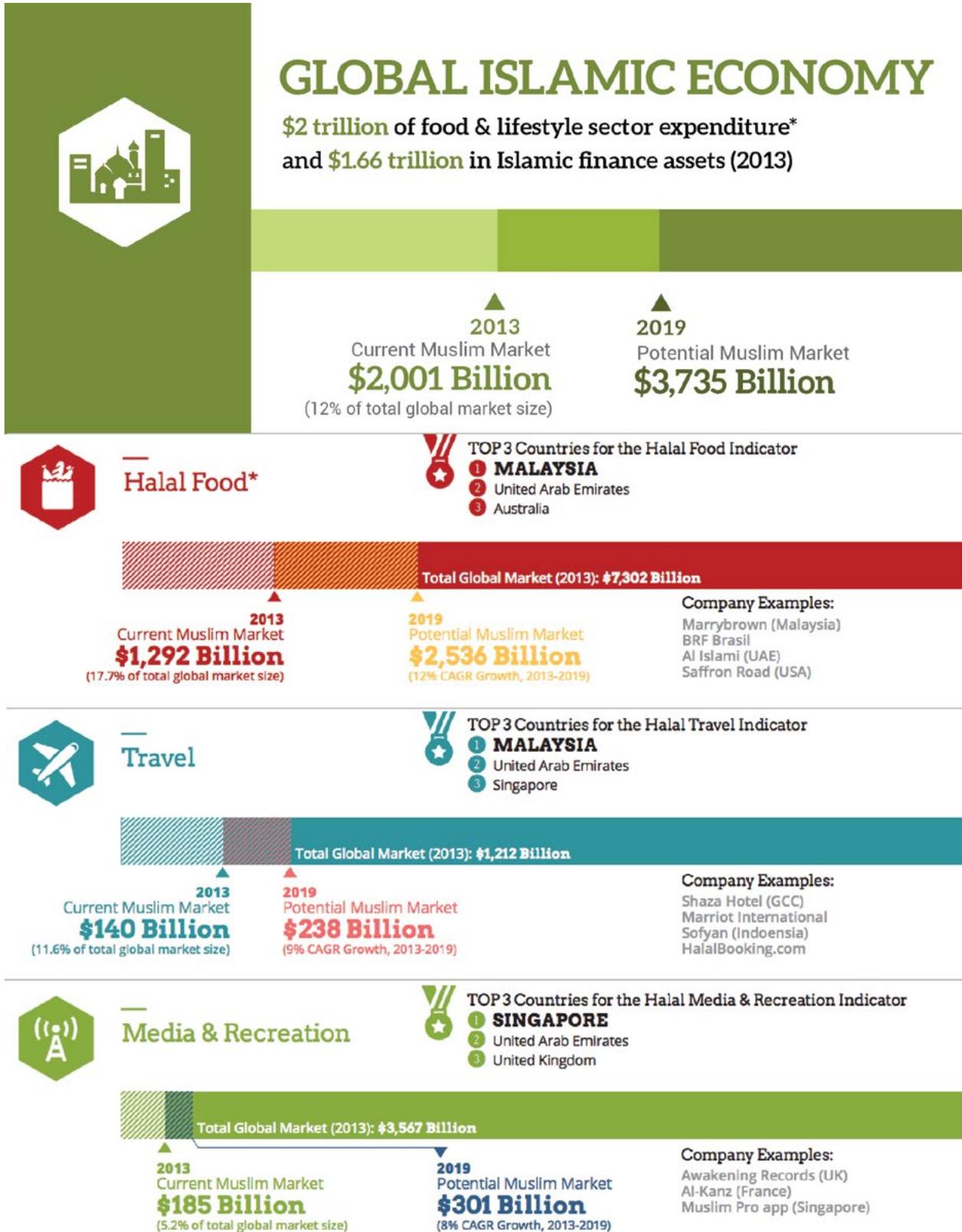
## **LPPOM MUI Gunakan Sistem Jaminan Halal**

*Halal supply chain* mencakup banyak proses mulai dari mengelola pengadaan, pergerakan, penyimpanan, dan penanganan material, ternak, dan persediaan barang setengah jadi termasuk makanan dan bukan makanan bersamaan dengan informasi terkait dan aliran dokumentasi yang dikelola penyedia jasa logistik dengan patuh terhadap prinsip-prinsip umum syariah. "Rantai pasok halal adalah ruang lingkup terbesarnya, sementara logistik halal adalah salah satu sub dari proses di dalam rantai pasokan halal tadi. Misalnya seperti logistik halal dalam transportasi," papar Dr. Ferry Jie, RMIT University, Melbourne dalam pertemuan yang digagas Supply Chain Indonesia beberapa waktu lalu.

Ferry mengungkapkan, prinsip logistik halal yang penting adalah perlu mengikuti kontrol terpusat untuk prosesnya, pergerakan produknya, dan sertifikasi halal itu sendiri. Butuh pihak yang berkompeten dalam sertifikasi halal, keterlibatan penyedia moda angkutan barang, dan teknologi sehingga beberapa faktor tadi menjadi kesatuan untuk mewujudkan logistik

Sementara itu, Setijadi, Ketua Supply Chain Indonesia mengatakan, alasan utama pengembangan rantai pasok halal di Indonesia adalah karena Indonesia adalah negara dengan jumlah penduduk muslim terbesar di dunia. Persentase muslim Indonesia adalah sekitar 12,5% dari populasi dunia atau sebanyak 88% dari sekitar 205 juta penduduk Indonesia. Selain itu, Indonesia harus mengembangkan rantai pasok halal karena akan menjadi salah satu faktor penentu daya saing produk yang penting dalam globalisasi, termasuk dalam Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA). Jumlah penduduk muslim dunia sekitar 1,75 miliar atau 24% penduduk dunia menunjukkan potensi pasar rantai pasok halal yang penting sebagai pertimbangan pengembangan rantai pasok halal di Indonesia.

"Rantai pasok halal bisa menjadi peluang Indonesia dalam meningkatkan daya saing produknya. Peluang ini tidak hanya bagi produsen, tapi juga bagi para penyedia jasa logistik Indonesia. Namun, untuk menjadikannya sebagai peluang, implementasi rantai pasok halal membutuhkan koordinasi dan kolaborasi antar-pihak terkait, baik pemerintah, produsen, penyedia jasa logistik, pengecer, dan lembaga sertifikasi terkait," jelas Setijadi.



Sumber: State of the Global Islamic Economy Report 2014-2015



## TOP Country for the Global Islamic Economy Indicator: **MALAYSIA**

TOP 10

- |                         |                 |               |
|-------------------------|-----------------|---------------|
| 1. Malaysia             | 5. Saudi Arabia | 8. Jordan     |
| 2. United Arab Emirates | 6. Qatar        | 9. Pakistan   |
| 3. Bahrain              | 7. Kuwait       | 10. Indonesia |
| 4. Oman                 |                 |               |

Total Global Market (2013): **\$16,096 Billion**

\* Food & lifestyle sector estimates are global Muslim consumer spending for sectors and not "Halal" only. These represent Muslim spending as primary universe of "Halal" market. Islamic Finance current estimates by ThomsonReuters. All other estimates by DinarStandard. Indicator ranking based on composite Index of 49 metrics across all sectors covering: financial, governance, awareness, and social metrics. Full data sources and methodology in Report.  
 Report: [http://www.zawya.com/ifg-publications/Islamic\\_Economy15-251114170832G/](http://www.zawya.com/ifg-publications/Islamic_Economy15-251114170832G/)  
 The GIE Indicator model at: <http://www.zawya.com/GIE/>



### Islamic Finance



#### TOP3 Countries for the Islamic Finance Indicator

- MALAYSIA**
- Bahrain
- United Arab Emirates

Current Total Islamic Finance Market (2013)  
**\$1,658 Billion**

Total Global Commercial Banking Assets (2013): **\$127,000 Billion**

**2013**  
Current Islamic Commercial Banking Market  
**\$1,214 Billion**  
(0.96% of global commercial banking assets)

**2014 to Optimal Scenario (Assets)**  
Potential Islamic Commercial Banking Market  
**\$4,178 Billion**  
(3.2% of global commercial banking assets)

Company Examples:  
Al Rajhi Bank  
Kuwait Finance House  
Shekra  
WafaaLend



### Fashion



#### TOP3 Countries for the Modest Fashion Indicator

- UNITED ARAB EMIRATES**
- China
- Italy

Total Global Market (2013): **\$2,238 Billion**

**2013**  
Current Muslim Market  
**\$266 Billion**  
(11.9% of total global market size)

**2019**  
Potential Muslim Market  
**\$484 Billion**  
(11% CAGR Growth, 2013-2019)

Company Examples:  
Zühre Pardesu (Turkey)  
Shukr (Jordan)  
Islamic Design House (UK)  
Artizara (USA)



### Pharma & Cosmetics



#### TOP3 Countries for the Halal Pharma & Cosmetics Indicator

- MALAYSIA**
- Egypt
- Singapore

PHARMA  
Total Global Market (2013): **\$1,094 Billion**

**2013**  
Current Muslim Market  
**\$72 Billion**  
(6.6% of total global market size)

**2019**  
Potential Muslim Market  
**\$103 Billion**  
(6% CAGR Growth, 2013-2019)

COSMETICS  
Total Global Market (2013): **\$683 Billion**

**2013**  
Current Muslim Market  
**\$46 Billion**  
(6.8% of total global market size)

**2019**  
Potential Muslim Market  
**\$73 Billion**  
(8% CAGR Growth, 2013-2019)



**Togar Simatupang**  
Ketua Masyarakat Logistik Indonesia

halal. Sistem kerja *halal supply chain* merupakan sesuatu yang sangat kompleks, yang tidak sederhana, bahkan tergolong rumit. Dikarenakan dari awal hingga akhir membutuhkan proses dan tiap langkah dalam proses tersebut perlu kontrol yang berkesinambungan.

"Anda tidak dapat mengontrol dua atau tiga tahapan proses saja, tetapi Anda harus mengontrol tiap langkah dalam tiap proses dalam rantai pasokan halal. Komoditas seperti daging merah dan makanan, suplemen juga bisa dikategorikan komoditas halal meski karakteristiknya berbeda dengan produk makanan atau daging merah. Kebetulan saya lebih fokus mendalami riset tentang produk makanan termasuk daging merah," tambahnya.

LPPOM MUI telah membuat standar persyaratan sertifikasi halal dalam bentuk buku seri HAS 23000 yang mencakup pedoman untuk produk pangan dan olahan, restoran, dan rumah potong hewan. HAS 23000 ini kemudian dijadikan standar dalam forum internasional World Halal Food



**Dr. Ferry Jie**  
RMIT University, Melbourne

### Dasar Kajian Halal

Menurut Sumunar, pemahaman halal itu secara terminologi agama itu artinya sesuatu yang dibolehkan. Berarti manusia diminta untuk makan yang halal dan yang baik. Sebenarnya barang yang diharamkan atau yang tidak dibolehkan jumlahnya sedikit, seperti babi, darah, minuman beralkohol, binatang yang disembelih dengan tidak menyebut nama Allah. Namun melihat kondisi sekarang ini, semua yang haram itu bisa memiliki unsur

Council (WHFC). "Standar baku untuk logistik halal sedang kami upayakan, sebab di ujungnya masih ada diskusi-diskusi lagi dan improvisasi yang semestinya masuk dalam standar yang dibutuhkan sehingga kami belum berani publikasi sepenuhnya untuk umum," tutur Sumunar Jati, Wakil Direktur Lembaga Pengkajian Pangan, Obat-obatan dan Kosmetika, Majelis Ulama Indonesia.

Dasar dari LPPOM MUI dalam menerapkan standar rantai pasok halal nantinya menggunakan Sistem Jaminan Halal (SJH) Logistik. Maka, bagi penyedia jasa logistik yang memerlukan sertifikasi halal rantai pasok bisa menggunakan SJH. Prinsipnya, perusahaan logistik ini setelah memiliki SHJ harus mampu menjaga kehalalan saat proses rantai pasok. Sumunar mengatakan, standar operasionalnya nanti bisa diformulasikan, yakni perusahaan logistik harus mampu menjamin bahwa produk yang mereka angkut tidak mengontaminasi antara produk yang halal dengan yang non-halal. Produk halalnya sendiri sudah jelas ada sertifikasi halal.

derivatif. Babi bisa menjadi derivatif karena bisa menjadi macam-macam bahan juga, tidak hanya dagingnya tetapi ada minyak babi dan kulit babi.

Bahkan di dalam kandungan enzim asam amino yang berasal dari babi itu menurut fatwa MUI itu tidak diperkenankan karena termasuk yang diharamkan. Jadi produk halal itu sebenarnya adalah produk yang bersih dari unsur-unsur yang diharamkan itu atau tidak mengandung unsur yang derivatif

yang haram. Dalam industri jasa logistik ini tentu dalam praktiknya, produk yang sudah disertifikasi halal sudah bisa dipastikan tidak mengandung bahan-bahan haram.

"Tapi ada pertanyaan di kalangan produsen maupun pengguna bahan-bahan itu adalah, bagaimana usaha atau perpindahan barang dari gudang produsen yang sudah disertifikasi halal itu ke pabrik yang membeli bahan baku ini atau ke negara yang mengimpor bahan baku ini," katanya.

Bahkan hal itu pernah terjadi ketika MUI menerima tamu dari GSO (GCC Standardization Organization/ organisasi standar untuk negara-negara anggota Dewan Kerja Sama Teluk dan Yaman) dari negara-

negara Teluk yang mengatakan, "Produk Indonesia halal karena sudah disertifikasi halal, tetapi sampai ke negara kami apa jaminannya produk Indonesia tetap terjamin halal?" Negara-negara tersebut menginginkan ada kepastian dalam hal pengangkutannya tetap terjamin kaidah halalnya.

Berangkat dari situlah sebenarnya peran standar ini untuk menjaga kaidah halal itu, aturan mainnya bagi usaha logistik yang halal. "Jadi tren logistik halal itu memang ada saat ini. Faktanya saat ini kebutuhan akan logistik halal itu sudah ada di Indonesia. Karena sejauh ini sudah ada enam perusahaan logistik di Indonesia yang sudah bersertifikasi halal," tutupnya.



**Sumunar Jati**  
Wakil Direktur LPPOM MUI

## Perusahaan Logistik yang telah Disertifikasi Sistem Jaminan Halal

### 1. PT Havi Indonesian

Lingkup sertifikasi: Pengadaan bahan (purchasing), penerimaan bahan dari pelabuhan, transportasi ke gudang, penyimpanan di gudang, distribusi ke gudang cabang, penyimpanan di gudang cabang, distribusi ke pemakai (Mc Donald).

### 2. PT YCH Indonesia

Lingkup sertifikasi: Penerimaan bahan dari pelabuhan, transportasi ke gudang, penyimpanan di gudang, distribusi ke gudang cabang, penyimpanan di gudang cabang, distribusi ke pemakai (Frisian Flag & Kievit).

### 3. PT Berkat Subuh Transport

(khusus menangani bahan yang datang dari pesawat)  
Lingkup sertifikasi: Penerimaan bahan dari pesawat, transportasi ke gudang, penyimpanan di gudang, distribusi

ke gudang cabang, penyimpanan di gudang cabang, distribusi ke pemakai.

### 4. PT Iron Bird

Lingkup sertifikasi: Penerimaan bahan dari gudang customer dan transportasi ke outlet/store customer.

### 5. PT Multi Terminal Indonesia

(Halal Hub Port Tanjung Priok)  
Lingkup sertifikasi: Seleksi order (karena hanya menangani yang jelas status kehalalannya), bongkar muat, penerimaan bahan dari kontainer, penyimpanan, transportasi (jika diminta oleh customer).

Sumber: LPPOM MUI



## Produk Halal Standar Tertinggi Pertimbangkan Integritas Kehalalalan

Teks: Abdul Wachid, Antonius Sulistyو

Sistem rantai pasok halal atau *halal supply chain* sangat berkaitan dengan produk halal, yang dewasa ini makin berkembang dan menjadi bagian dari kebutuhan hidup sehari-hari dalam masyarakat global. Bagi masyarakat Indonesia yang mayoritas beragama Islam, isu halal ini merupakan hal yang sangat sensitif.

Sebenarnya pemerintah Indonesia sejak tahun 2014 telah mengeluarkan satu Undang-Undang (UU) yang mengatur tentang konsep halal ini. UU Nomor 33 Tahun 2014 tentang Jaminan Produk Halal yang disahkan dan diundangkan per 17 Oktober 2014 dan ditandatangani oleh Presiden Indonesia Susilo Bambang Yudhoyono pada waktu itu, menjadi pedoman dalam menjalankan konsep halal di dalam sistem rantai pasok halal di Tanah Air.

Jaminan penyelenggaraan produk halal bertujuan untuk memberikan kenyamanan, keamanan, keselamatan, dan kepastian atas ketersediaan produk halal bagi masyarakat dalam mengonsumsi dan menggunakan produk tersebut, serta untuk meningkatkan nilai tambah bagi para pelaku usaha untuk

memproduksi dan menjual produk halal.

Terkait dengan kondisi tersebut, dalam realitasnya masih banyak produk yang beredar di masyarakat belum semua terjamin kehalalannya. Sementara itu, berbagai peraturan perundang-undangan yang memiliki keterkaitan dengan pengaturan produk halal belum memberikan kepastian serta jaminan hukum bagi masyarakat muslim.

Berangkat dari latar belakang perkembangan di masyarakat itu, pengaturan mengenai Jaminan Produk Halal ini perlu diatur dalam satu undang-undang yang secara komprehensif mencakup produk yang meliputi barang dan/atau jasa yang terkait dengan makanan (sistem dan proses rantai pasoknya), minuman, obat, kosmetik, produk kimiawi, produk biologi, dan produk rekayasa genetik serta barang yang dipakai, digunakan, atau dimanfaatkan oleh masyarakat.

"Semua proses itu perlu dijamin kaidah halalnya agar tidak terkontaminasi barang yang tidak halal atau salah dalam penanganannya. Kalau kita lihat lagi khusus dari sertifikasi halal,



Didiet Rachmat Hidayat  
STMT Trisaksti

itu hanya sebatas sertifikasi produk. Sertifikasi itu dibuat oleh Badan Standar Nasional dan lembaga pemberi sertifikasi lainnya yang semua lembaga itu harus terakreditasi oleh Komite Akreditasi Nasional,” kata Erwin Raza, Asisten Deputi Bidang Logistik dan Sarana Kementerian Koordinator (Kemenko) Bidang Perekonomian.

Kemenko Perekonomian, menurut Erwin, sejauh ini belum mengetahui perkembangan sistem rantai pasok halal di Indonesia. Meski demikian, pemerintah telah mengeluarkan Peraturan Presiden (PP) Nomor 83 Tahun 2015 tentang Badan Penyelenggara Jaminan Produk Halal (BPJPH).

BPJPH bertugas melakukan penyusunan kebijakan teknis, rencana serta program di bidang jaminan produk halal. Harapannya, menurut Erwin, melalui BPJPH ke depannya dapat memberikan pemahaman dan penyadaran akan kaidah jaminan produk halal, termasuk di dalamnya harus menyentuh proses rantai pasoknya sehingga semua pihak yang terlibat di dalamnya juga harus dapat merumuskan tentang konsep rantai pasok halal ini.

## **Integritas Kehalalan Produk**

Menurut Verani Hartati, *Head of Logistics and Supply Chain Center Universitas Widyatama*, ada beberapa faktor yang perlu dipertimbangkan untuk mencapai integritas kehalalan satu produk termasuk di dalamnya sistem rantai pasok halal. Faktor yang pertama adalah sertifikasi halal dan merupakan faktor utama yang dilihat oleh konsumen produk halal sebelum mereka membeli produk yang akan dikonsumsi.

“Pasar muslim telah membuktikan bahwa dengan penjaminan produk melalui sertifikat halal, akan meningkatkan jumlah penjualan produk. Sebagai contoh, Nestle adalah manufaktur kelas dunia yang memproduksi makanan halal terbesar dengan penjualan mencapai lebih dari USD 5 miliar. Sebanyak 75 dari 481 pabrik Nestle memproduksi produk makanan yang tersertifikasi halal,” jelas perempuan yang berkantor di kota Bandung, Jawa Barat ini.

Faktor kedua adalah standarisasi halal. Standarisasi produk atau proses produksi yang dinyatakan halal, berbeda di tiap negara. Sementara era globalisasi tidak dapat membendung perputaran barang lintas negara. Dengan demikian perlu disusun standar pokok terhadap produk maupun proses produksi halal yang dapat berlaku secara regional atau bahkan global.

Faktor ketiga adalah diperlukannya *halal traceability system*, yang merupakan sistem yang diharapkan dapat menginformasikan kondisi atau status kehalalan produk selama produk tersebut bergerak atau berpindah tempat di sepanjang rantai pasokannya. Titik-titik kritis rantai pasokan diharapkan dapat secara penuh dipantau untuk menjamin tidak adanya kontaminasi unsur non-halal pada produk halal.

Keempat, diperlukannya halal dedicated assets, yaitu fasilitas maupun penanganan khusus pada produk halal, utamanya pada aktivitas transportasi dan penyimpanan. Hal ini juga akan mendorong para pelaku bisnis jasa 3PL, transporter, freight forwarder, dan sejenisnya untuk meningkatkan kompetensi mereka di bidang jasa pengangkutan dan penyimpanan untuk produk halal.

Faktor yang terakhir adalah komitmen yang kuat dari seluruh komponen di dalam sistem rantai pasok halal, terhadap pentingnya integritas kehalalan produk sebagai kebutuhan konsumen yang harus dipenuhi. Mengingat Indonesia yang memiliki potensi pasar produk halal sangat besar, maka pelaku usaha akan berupaya beradaptasi dengan tuntutan pasar.

---

“Jumlah perusahaan yang memproduksi barang-barang halal untuk memasuki permintaan global akan terus bertambah. Dengan demikian sudah menjadi tuntutan bahwa sektor logistik harus menyesuaikan kebutuhan klien mereka dan bahkan yang lebih penting adalah tuntutan konsumen akan integritas kehalalan produk,” kata Verani.

### Halal Dedicated Assets Jadi Pembeda

---

Pada sistem distribusi produk makanan halal, yang paling membedakan adalah diperlukannya *halal dedicated assets*. Menurut Verani, aset yang dimaksud berupa fasilitas maupun penanganan khusus pada produk halal, utamanya pada aktivitas transportasi maupun cara penyimpanannya.

Berkaitan dengan hal tersebut, menurut Verani, diperlukan moda angkutan yang khusus digunakan untuk produk makanan halal, terutama untuk produk yang bersifat basah atau curah. Fasilitas untuk penanganan serta moda transportasi yang digunakan untuk

mendistribusikan produk halal tidak dapat digunakan bersama dengan produk non-halal. Hal ini harus dilakukan untuk menjamin tidak terjadinya kontaminasi unsur non-halal pada produk halal.

“Namun kebutuhan tersebut seharusnya tidak menyebabkan biaya menjadi lebih tinggi. Beberapa hal yang dapat dilakukan di antaranya seperti rekayasa pada *packaging* yang mampu memastikan produk halal terlindungi dari unsur non-halal selama proses distribusi sehingga tidak memerlukan moda transportasi atau *handling facilities* khusus. Selain itu, bila sebuah sistem distribusi lebih

banyak mendistribusikan produk halal, sementara sistem tersebut tetap harus juga mendistribusikan produk non-halal, maka pengaturan *dedicated assets* justru disediakan untuk melayani pendistribusian produk non-halal,” beber Verani.

Menurut Didiet Rachmat Hidayat, saat ini investasi infrastruktur yang dikhususkan atau *dedicated* produk halal masih terbilang sangat mahal untuk dilakukan. “Misalnya untuk *crane* sampai kontainernya untuk *handling* produk halal, kita belum bisa untuk melakukan spesialisasi investasi khusus untuk *crane* halal ataupun kontainer halalnya, karena

akan mahal investasinya kecuali mungkin kalau untuk di negara maju," ujar Peneliti Transportasi dan Logistik dari Pusat Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat (P3M) Sekolah Tinggi Manajemen Transportasi (STMT) Trisakti ini.

Didiet mencontohkan, seperti yang sudah diterapkan di Belgia. "Belgia menerapkan *halal port* yang digabung dengan pelabuhan umum, maksudnya ada tata cara untuk membersihkannya (penyucian). Misal kontainer habis dipakai untuk mengangkut produk yang mengandung unsur babi atau alkohol, kemudian dicuci atau disucikan lagi supaya bisa digunakan untuk mengangkut produk halal. Metoda ini bisa dijadikan salah satu solusi untuk menekan biaya investasi, dan saya pikir metode itu kalau bisa diterapkan di Belgia kenapa tidak diterapkan juga di Indonesia," urai Didiet.

## Pemerintah Pelaku Utama

Menurut Erwin, pelaku utama dalam industri rantai pasok halal ini seharusnya dimotori dari Kementerian Perdagangan atau Kementerian Perindustrian, khusus untuk membuat *masterplan* di industri halal ini. "Kita perlu duduk bersama Kementerian terkait untuk merumuskan hal ini. Mulai dari standar halal, infrastruktur, sumber daya manusia, dan regulasi. Disadari memang pemerintah saat ini terkait logistik masih fokus terhadap pengadaan infrastruktur dan penerapan ICT, karena hal itu yang paling dibutuhkan," kata Asisten Deputi Bidang Logistik dan Sarana Kemenko Bidang Perekonomian ini.

Ditambahkan Erwin, diperlukan juga peran serta dari kawan-kawan asosiasi logistik untuk memberikan konsep teknis rantai pasok halal agar bisa dibahas bersama. Jika berharap dari pemerintah saja tidak akan efektif karena pemahaman teknis tentang sistem rantai pasok halal ini lebih dipahami oleh para pelaku dalam industri logistik.

Seputar aturan pendukungnya, lanjut Erwin, pihak Kemenko Bidang Perekonomian akan melakukan simplifikasi dan deregulasi dengan aturan logistik yang telah ada. Seperti Peraturan Presiden Nomor 83 Tahun 2015 tentang Badan Penyelenggaran Jaminan Produk Halal, jika memang perlu direvisi atau ditambahkan untuk penyesuaian.

Sementara Verani berpendapat, pelaku utama yang paling berwenang dalam meningkatkan kesadaran masyarakat akan *halal integrity* maupun kebutuhan rantai pasok *halal supply chain* adalah pemerintah. "Peran pemerintah meliputi dukungan terhadap perencanaan, pengembangan, penerapan, dan regulasi yang berkenaan dengan integritas *halal supply chain*, serta memberikan edukasi mengenai hal tersebut kepada pelaku industri (produsen) dan konsumen halal," urai Verani.

Sedangkan peran produsen produk halal, menurut Verani, juga sangat penting bagi peningkatan kesadaran masyarakat akan integritas industri halal. Produsen dapat mengedukasi masyarakat melalui aktivitas promosi produk mereka, yang memberikan informasi bahwa produk yang dihasilkan dipastikan kehalalannya dari titik produksi sampai ke tangan konsumen.



IVY KAMADJAJA  
Deputy CEO PT Kamadjaja Logistics

## Produk Halal Ciptakan *Value*

Muncul kekhawatiran jika sistem rantai pasok halal ini diterapkan akan menimbulkan biaya logistik yang tinggi, sehingga daya saing produk menjadi rendah. Menurut Ivy Kamadjaja, Wakil CEO PT Kamadjaja Logistics, asumsi seperti ini selalu muncul dan menjadi opini untuk tiap sesuatu yang baru yang akan membawa konsekuensi pertambahan biaya.

“Pada kenyataannya memang ada biaya tambahan dalam penerapan halal supply chain (rantai pasok halal). Namun penerapan ini sekaligus juga akan menciptakan *value*, yaitu jaminan atau garansi bahwa produk tersebut 100% halal dan terjaga kehalalannya begitu sampai ke tangan konsumen,” ujar Ivy.

Ivy juga mengatakan bahwa produk halal adalah produk dengan standar tertinggi saat ini sehingga permintaannya makin hari makin meningkat. “Sebagai contoh di Australia, permintaannya (produk halal) terus meningkat dan itu tidak hanya datang dari warga yang muslim, tapi juga dari warga non-muslim. Dengan adanya tambahan *value* ini maka selayaknya ada biaya tambahan pada level tertentu yang akan bisa diterima oleh konsumen,” kata Ivy.

Sementara itu, Togar Simatupang mewakili Masyarakat Logistik Indonesia (MLI) mengatakan, rantai pasok halal yang sudah mulai diterapkan di beberapa negara non-muslim di kawasan ASEAN seperti Thailand, justru akan mengancam kompetensi produk dalam negeri.

“Jelas ini merupakan ancaman bagi produk di dalam negeri. Seperti yang kita tahu, Thailand mempunyai banyak produk unggulan yang disukai oleh masyarakat Indonesia seperti keripik durian dan juga keripik rumput laut yang terkenal. Namun, karena Thailand bukan negara muslim, muncul kekhawatiran dari konsumen Indonesia akan kehalalan produk tersebut. Dengan rencana Thailand akan menerapkan rantai pasok halal untuk komoditas eksportnya, jelas saja akan menambah nilai lebih dari produk mereka dan akan menghambat produk yang ada di dalam negeri,” beber Ketua MLI ini.

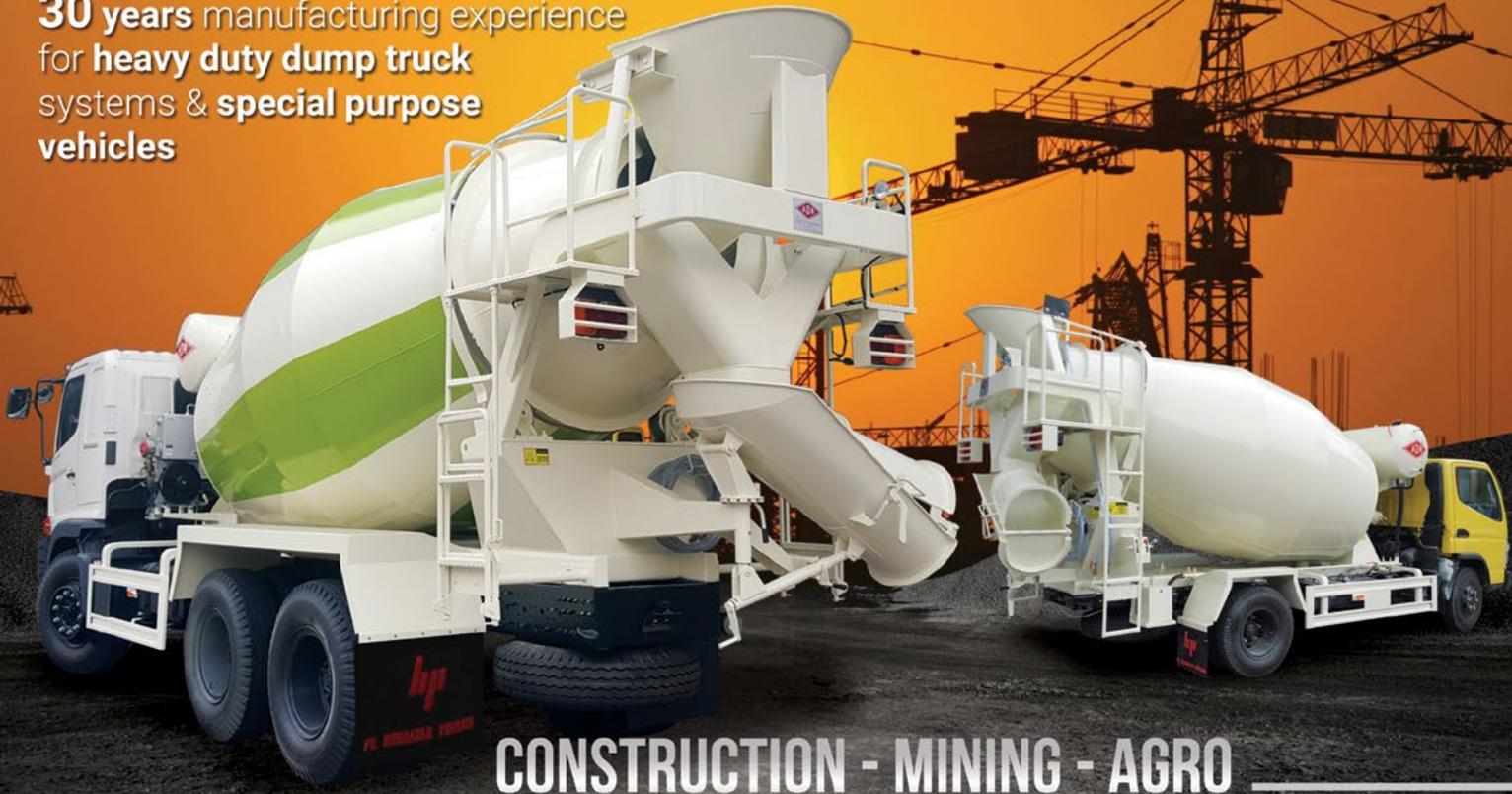
Namun begitu, Togar juga mengakui bahwa prospek industri rantai pasok halal ini memiliki potensi yang sangat besar untuk pasar dalam negeri. Menurut Togar, dengan berkembangnya gaya hidup masyarakat Indonesia saat ini yang dengan rela membayar lebih mahal untuk produk yang kualitasnya baik, sebagai contoh sayur maupun daging organik.

“Apabila produk-produk tersebut telah tersertifikasi halal dengan baik, jelas nilai produk tersebut akan makin bertambah dan orang-orang pun bersedia membeli produk tersebut asalkan baik bagi mereka dan juga kehalalan produknya terjaga,” tandas Togar.



ERWIN RAZA  
Asisten Deputi Bidang Logistik  
Kemenko Bidang Perekonomian

**30 years** manufacturing experience  
for **heavy duty dump truck**  
systems & **special purpose**  
vehicles



**CONSTRUCTION - MINING - AGRO**

**PRODUCT LINE**



**MANUFACTURE FACILITIES**



**Logo**® **PT Hydraxle Perkasa**



CERTIFICATE NO. ID02/00003



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

**HEAD OFFICE:**  
Wisma ADR, Jl. Pluit Raya I No. 1  
Jakarta 14440 - Indonesia  
**Website :** [www.adr-group.com](http://www.adr-group.com)

**FACTORY :**  
Komplek Industri ADR,  
Jl. Raya LPPU Curug No. 88, Desa Kadujaya, Curug,  
Tangerang Kabupaten 15810, Banten - Indonesia.  
**Phone :** (62-21) 598 0160; **Fax :** (62-21) 598 1231  
**Email :** [sales.hyper@adr-group.com](mailto:sales.hyper@adr-group.com)



# DARI QUALITY SAMPAI HALAL POLICY

Teks: Abdul Wachid & Anton Sulistyono

Sertifikasi halal dari Lembaga Pengkajian Pangan, Obat-obatan, dan Kosmetika Majelis Ulama Indonesia (LPPOM MUI) saat ini penerapannya masih sebatas anjuran. Hal itu karena masih mengacu pada Undang-undang Nomor 18 Tahun 2012 tentang Pangan. Dengan demikian saat ini memang sertifikasi halal supply chain belum bisa dikatakan wajib. Selama ini produsen makanan atau sejenisnya mendapatkan label halal hanya sebatas produk dengan mengajukan izin ke Badan Pengawas Obat dan Makanan (BPOM) terlebih dahulu. MUI memprediksi pemberlakuan UU No. 33 Tahun 2014 tentang Jaminan Produk Halal, sertifikat halal ini akan memasukkan komponen rantai pasok lingkup di dalamnya.

“Jika konsumen makin sadar akan produk halal, kebutuhan sertifikat halal ini makin besar. Apalagi jika bicara ekspor karena saat ini bisa dikatakan halal

sudah menjadi tren global. Negara-negara non-muslim juga sudah menyadari tren halal ini. Bahkan ada di antara negara-negara non-muslim tadi sudah mensyaratkan halal ini,” kata Sumunar Jati, Wakil Direktur Lembaga Pengkajian Pangan, Obat-obatan dan Kosmetika, Majelis Ulama Indonesia.

Sumunar mengatakan, Sistem Jaminan Halal yang sudah diterapkan, dalam hal pengujiannya mengandalkan laboratorium utama sendiri di LPPOM MUI Bogor. Ditambah juga laboratorium satelitnya seperti di perguruan tinggi yang tentunya sudah terakreditasi, balai termasuk pihak swasta digandeng. MUI menilai ini bukan hanya tanggung jawab semata, tapi juga tanggung-gugat terkait sertifikasi halal. Oleh karena itu, yang berhak mengeluarkan sertifikatnya hanya dari LPPOM MUI karena otoritasnya memang hanya MUI untuk urusan halal.

“Pertimbangannya bukan untuk memonopoli namun demi kemaslahatan. Sebab organisasi masyarakat Islam di Indonesia itu banyak sekali. Kalau semua bisa mengeluarkan nanti akan tumpang-tindih. Jadi sertifikasi halal dari LPPOM MUI ini tujuannya sebagai representasi halal karena anggota MUI ya mereka-mereka juga. Jadi jangan sampai menimbulkan kegaduhan dalam industri halal ini,” kata Sumunar.

Sertifikat halal ini kalau dalam istilah MUI sebenarnya fatwa tertulis atau produk tertulis. Sertifikasi halal baru akan dikeluarkan setelah produsen mendapat rekomendasi dari BPOM. Sebab saat ini juga masih banyak produk yang ditemukan menggunakan label halal bodong, artinya mereka memakai label halal namun belum memiliki sertifikat halal dari LPPOM MUI. Menurut Sumunar, wajib atau tidaknya sertifikasi halal termasuk proses rantai pasok halal tergantung dari penerapan Undang-Undang No. 33 Tahun 2014, dengan masa berlaku lima tahun sejak UU ditetapkan, yaitu pada tahun 2019 nanti.



Pergudangan telah disiapkan oleh PT Multi Terminal Indonesia untuk memenuhi standar halal supply chain yang berada di daerah pelabuhan Tanjung Priok.

## Butuh Pengawasan Ketat

Penerapan standar rantai pasok halal LPPOM MUI mencakup pergudangan atau disebut *good warehouse practices*. Artinya, pergudangan yang mampu menjaga tata letak lokasi agar tidak terjadi kontaminasi antara produk yang halal dan yang non-halal. "Jadi katakanlah, cara penyimpanan produk yang halal itu di sebelah mana, raknya seperti apa, *handling* dan alat bongkar muatnya bagaimana supaya tidak terjadi cemaran yang mungkin bisa mengontaminasi produk halal yang disimpan dalam gudang itu, dan itu yang akan merepotkan nantinya," tuturnya.

Sementara moda angkutannya, kata Sumunar, juga harus halal bahkan nanti bisa *from farm to table*. Gambarannya, seperti swalayan besar tentunya ada pemisahan ketika

menjual daging harus dipisahkan antara daging halal dan non-halal. "Industri yang bisa menerapkan prinsip halal ini terutama dalam hal *halal supply chain* seperti industri pergudangan, transporter, dan retailer. Menurut saya juga harusnya masuk dalam lingkup itu karena kepada *display*, dan mulainya dari pelabuhannya juga masuk dalam usaha seperti itu," kata Sumunar.

Ia menambahkan, wacana penerapan *halal supply chain* yang tengah hangat saat ini berpotensi tidak tertangani dengan benar jika tidak didukung dengan standar baku pelaksanaannya. Artinya, kalau tidak didukung dengan standar operasional prosedur dan sistem mutu yang menjamin kaidah halal itu akan menimbulkan keraguan bagi konsumen. Maka dari itu, Sistem



MAHENDRA  
RIANTO

Asosiasi Logistik Indonesia

Jaminan Halal (SJH) Logistik ini seperti sistem mutu untuk menjaga kehalalan di suatu usaha logistik ini.

"Tidak harus membangun dari nol, artinya memperkaya dari sistem yang sudah berjalan. Katakanlah dia harus punya tidak hanya *quality policy* tapi juga harus punya *halal policy*. Kemudian dalam pelaksanaannya perlu ada pengawasan terhadap penyedia jasa logistik yang telah memiliki sertifikasi halal rantai pasok," paparnya.

Sebagai contoh, untuk penyimpanan ada SOP lagi yang terkait penyimpanan untuk memisahkan atau menjaga agar tidak terjadinya kontaminasi, kemudian ada koreksi dan audit internal atas evaluasi sistem halal ini nanti akan berlaku pada SJH Logistik. "Seperti ISO saja, tapi sudut pandang kita hanya dari sisi halalnya, tidak sekadar mutu tapi kita juga perhatikan dengan kebutuhan kaidah halal," kata Sumunar.

## ALI Dukung MUI

Asosiasi Logistik Indonesia (ALI) setuju jika Majelis Ulama Indonesia sebagai penggerak *halal supply chain* khususnya berkaitan dengan perumusan kaidah syariahnya. "Kami berharap ada perhatian dari MUI karena yang membuat fatwa mereka. Kita mesti melihat pelaksanaan dan tata laksananya bagaimana? Tata laksana ini berarti domain pemerintah. Lalu tata kelola juga dalam hal monitor di lapangan. Ini harus digali terus dan menurut saya ini kewenangan MUI," jelas Mahendra Rianto, Wakil Ketua Asosiasi Logistik Indonesia.

ALI berpendapat, meski Indonesia bukan negara berdasarkan syariah Islam, tetapi mayoritas penduduknya adalah pemeluk Islam. Tentunya produsen makanan dan barang akan menyesuaikan kebutuhan konsumennya termasuk kebutuhan akan produk halal. Menurut Mahendra, MUI tidak perlu mensertifikasi semua produk agar bisa mengurangi ketidakpercayaan sertifikasi yang dihasilkan. Melalui sertifikasi rantai pasok halal artinya produk yang masuk Indonesia harus telah halal sejak dari pengadaan bahan baku. Sekarang MUI dan semua pihak yang peduli, jika perlu mengusulkan dibuatnya undang-undang khusus tentang *halal supply chain*.

## KEMAMPUAN TELUSUR (*TRACEABILITY*) MELALUI PROSEDUR STANDAR DAN TEKNOLOGI



Sumber: Masyarakat Logistik Indonesia

Mahendra pun tidak mengkhawatirkan apabila ternyata aturan baku tentang halal supply chain telah ada dan lengkap akan membuat tumpang tindih dengan aturan yang telah ada. “Kalau standar ISO tidak ada salahnya. Jadi sesuai dengan aturan yang ada yang dikerjakan. Tinggal tambahkan saja dalam aturan. Apa yang tertulis lakukan secara halal, ya lakukan secara halal saja. Justru dengan konsep ISO tadi, ditambah halal supply chain jadi bagus. Karena sistem standar itu kan mengubah budaya. Hemat saya harus distandarkan. Kita bisa nebang saja dalam ISO apa pun dan kita sebagai negara mayoritas muslim bisa meminta pada penerbit ISO untuk tambahan aturan. Jadi bisa terbit ISO khusus halal,” ulasnya.

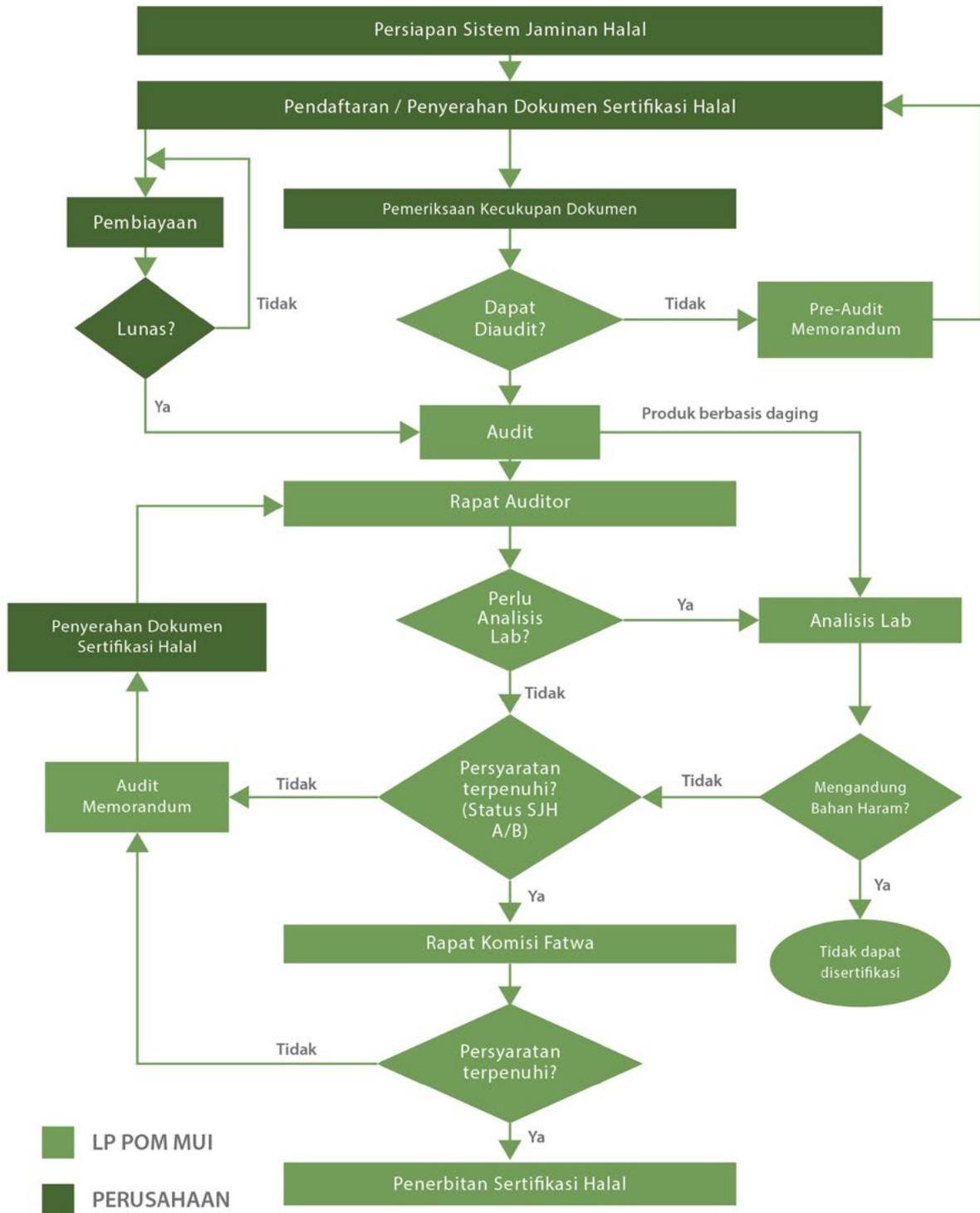
Sementara itu, Didiet Rachmat Hidayat, Peneliti Transportasi dan Logistik dari Pusat Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat Sekolah Tinggi Manajemen Transportasi Trisakti mengatakan, Sistem Logistik Nasional (Sislognas) untuk penerapan halal logistik saat ini bisa dikatakan tinggal tunggu waktu. “Apakah nanti ‘pecah telurnya’ dari lokal atau dari pihak asing, siapa yang bakal jadi pemimpin pasar nanti. Karena dari sisi pemerintah sudah

menyatakan kalau kawasan Pulau Jawa akan dijadikan kawasan industri halal. Memang halal logistik ini masih memiliki pasar khusus tapi kelamaan akan merambat dan berkembang ke depannya,” katanya.

Terkait dengan pasar yang masih menasar konsumen khusus ini, tantangan dalam halal logistik ini yang pertama adalah cara pandang. Sebab yang paling sulit itu mengubah cara pandang. Kalau cara pandang itu sudah berubah maka yang ceruk

pasar perlahan itu akan meluas. “Untuk mengubah cara pandang itu caranya dengan pendidikan, ada pendidikan di sekolah ada pendidikan luar sekolah seperti seminar mengenai logistik. Kalau untuk pelaku bisnis, salah satu pola pikir yang harus ditanamkan adalah kalau hal ini menguntungkan kenapa tidak? Malaysia bisa kenapa kita tidak bisa menerapkan halal logistik ini untuk mendapatkan keuntungan?” ujarnya.

## Proses Pengajuan Sertifikasi Produk



Sumber: LP POM MUI

# CUKUP BAYAR DP, ANGSURAN BAGAI 0 RUPIAH\*

Hari gini pilih angkutan yang serba PAS buat usaha Anda.

\*Lebih hemat biaya BBM dan servis dibanding pickup non diesel hingga setara biaya angsuran per bulan.



**DIESEL  
700 CC**

## ACE EX 2 Diesel Pickup



**SUPER ACE**  
Diesel Pickup  
DIESEL 1400 cc



**TATA XENONRX  
PICKUP**  
DIESEL 3000 cc



**LPT 913**



**PRIMA  
4028**

TATA Motors memperkenalkan rangkaian kendaraan komersial di Indonesia. Sebagai produsen truk terbesar ke-4 di dunia, kami memiliki 8 juta kendaraan yang tersebar di lebih dari 125 negara di seluruh dunia. Kini Anda memiliki partner yang tepat untuk mempercepat pertumbuhan bisnis Anda. Kunjungi dealer TATA Motors terdekat di kota Anda.

PT TATA Motors Indonesia, Pondok Indah Office Tower 3 Floor 8 - Suite 801A,  
Jl. Sultan Iskandar Muda Kav. V - TA Pondok Pinang, Jakarta Selatan 12310  
Tel. +62-21-2932 8041/43, Fax. +62-21-2932 8042.

[www.tatamotors.co.id](http://www.tatamotors.co.id) | Toll free: 0-800-1-828200 | [info@tatamotors.co.id](mailto:info@tatamotors.co.id)



# PLAY STRONG



# Jakarta Siapkan *HALAL HUB PORT*

TEKS : ABDUL WACHID, ANTONIUS SULISTYO

*Halal hub port* atau pusat aktivitas halal di pelabuhan merupakan simpul dalam jaringan arus distribusi produk halal melalui wilayah perairan yang ada di dalam maupun dari luar negeri. Dengan adanya *halal hub port*, proses logistik produk halal menjadi terpusat dan juga sertifikasi atas produk halal yang masuk ke Indonesia akan lebih murah karena langsung disertifikasi di Indonesia.



Halal Hub Port Logistics Milik PT MTI yang berada di daerah Tanjung Priok

Menurut Togar Simatupang dari Masyarakat Logistik Indonesia (MLI), peran *halal hub port* sangat penting dalam implementasi sistem rantai pasok halal dan semua proses dalam operasional rantai pasok halal juga otomatis akan lebih efisien. "Berbeda jika produk tersebut masuk terlebih dahulu ke *halal hub port* di Malaysia, maka sertifikasi akan dilakukan dua kali dan tentu saja ini akan meningkatkan biaya logistiknya," kata Ketua MLI ini.

Alasan mengapa perlu diterapkannya *halal hub port* di dalam sistem ekspor maupun impor di Indonesia, menurut Setijadi, karena dukungan posisi geografi Indonesia serta aspek demografi Indonesia dengan jumlah penduduk muslim terbanyak di dunia. *Halal hub port* diyakini akan menjadi salah satu fasilitas penting dalam implementasi rantai pasok halal di Tanah Air.

Menurut Ketua Supply Chain Indonesia (SCI) ini, *halal hub port* akan mengefisienkan dan mengefektifkan semua proses yang diperlukan dalam

implementasi sistem rantai pasok halal ini. "Efisiensi berkaitan dengan terpusatnya proses logistik yang berdampak terhadap pencapaian skala ekonomi yang lebih baik. Sedangkan efektivitas terkait dengan kecepatan proses karena ketersediaan fasilitas yang memadai di *hub port* tersebut," jelas Setijadi.

Dalam sistem rantai pasok halal, posisi *halal hub port* sebagai jembatan untuk memasarkan seluruh produk halal ke pasar global, dan juga menjadi lokasi transit bagi produk yang hendak diekspor serta menjadi filter untuk semua produk halal yang diimpor dari luar negeri, termasuk juga untuk distribusi barang di dalam negeri.

Melalui *halal hub port* ini nantinya Indonesia dapat mengirimkan atau menerima langsung seluruh produk halal tanpa harus melewati pelabuhan di negara lain, yang telah menerapkan sistem jaminan halal seperti yang sudah dilakukan oleh Malaysia.

## Kendala Perizinan

Kepeloporan Malaysia dalam rantai pasok halal di kawasan ASEAN, sebenarnya menjadi tantangan bagi Indonesia dalam mengakomodasi kebutuhan pasar terhadap produk halal. Malaysia saat ini sudah memiliki *masterplan* industri halal termasuk halal logistik di dalamnya, bahkan sudah mengklaim sebagai *Premier Halal Hub in the World*.

Meski saat ini Indonesia tengah mempersiapkan pusat aktivitas halal di pelabuhan, menurut Setijadi, perlu memberikan pemahaman terlebih dulu mengenai prinsip dari rantai pasok halal kepada para pelaku di dalamnya. Mulai dari produsen, distributor, penyedia jasa pergudangan, penyedia jasa transportasi, sampai ke tingkat pengecer barang. "Sebab jika tidak terbentuk pemahaman yang sama terhadap implementasi rantai pasok halal, akan berpotensi melemahkan daya saing," kata Setijadi.

Seperti pengakuan Aulia Febrial Fatwa menyoal penerapan pusat aktivitas halal di Indonesia ini. "Saya belum mengerti benar tentang konsep *halal hub port*, sebab secara operasional akan berpotensi rancu jika lokasi



**Setijadi**  
Chairman SCI



**Aulia Febri**  
Ketua ABUPI



**Iwan Kurniawan**  
Corporate Secretary  
PT Multi Terminal Indonesia

*halal hub port* masih bercampur dengan pelabuhan umum. Jika terjadi demikian akan terjadi kendala saat proses karantina dan bongkar-muat, di mana pihak operator sulit memisahkan antara komoditas halal dan tidak halal, baik itu barang dan tempatnya,” ungkap Ketua Asosiasi Badan Usaha Pelabuhan Indonesia (ABUPI) ini.

Aulia juga menyangsikan jika pusat aktivitas halal yang berada di Malaysia tidak sepenuhnya pelabuhan khusus halal, tetapi lebih ke arah fasilitas penunjang untuk menyimpan barang. “Karena kaitannya dengan pelabuhan tentu harus secara keseluruhan mulai dari kapal angkut, dermaga, alat bongkar muat, kontainer, dan lainnya. Dan sampai saat ini belum saya dengar ada kapal khusus untuk mengangkut produk-produk halal. Sekalipun pemerintah Indonesia saat ini telah mengoperasikan kapal angkut khusus hewan ternak akan menjadi rancu, karena kapal tersebut tidak hanya untuk hewan ternak halal saja,” beber Aulia.

Indonesia saat ini tengah mempersiapkan pusat aktivitas produk halal (*halal hub port*) di sekitar pelabuhan seperti yang

sedang dilakukan PT Multi Terminal Indonesia (MTI) yang merupakan anak perusahaan dari PT Pelabuhan Indonesia II (Pelindo II). Menurut Iwan Kurniawan selaku *Corporate Secretary* MTI, peninjauan untuk membangun pusat aktivitas halal sudah dilakukan pihaknya dengan LPPOM (Lembaga Pengkajian Pangan, Obat-obatan dan Kosmetika) MUI (Majelis Ulama Indonesia) sejak Oktober 2015 lalu. Fungsi dari fasilitas ini akan dijadikan area persinggahan untuk logistik dari negara non-muslim, dengan tujuan negara-negara mayoritas berpenduduk muslim dan juga untuk distribusi dalam negeri.

Pusat aktivitas halal atau *halal hub port* nantinya akan diperuntukkan komoditas impor bagi konsumen seperti daging, ikan, buah-buahan, dan sayuran. Sementara untuk produk ekspor akan dilakukan secara bertahap, mengingat masih banyak yang perlu dipersiapkan.

Togar Simatupang selaku Ketua Masyarakat Logistik Indonesia mengatakan, yang perlu dipersiapkan dalam pembangunan pusat aktivitas halal di pelabuhan adalah kerja sama pengelola dengan lembaga sertifikasi halal di Indonesia, yaitu LPPOM MUI selaku pemberi sertifikat halal.

“Kami sudah melakukan kesepakatan dengan LPPOM MUI, sedangkan untuk pelaksanaannya masih butuh waktu. *Halal hub port* salah satu strategi bisnis MTI untuk menghadapi pasar halal food yang ceruknya sangat besar. Misi berdirinya *halal hub port* bukan semata berorientasi bisnis, tetapi juga untuk membantu memastikan kehalalan produk yang akan dikonsumsi oleh masyarakat,” jelas Iwan.

Pusat aktivitas halal milik MTI ini, lanjut Iwan, sebenarnya ditargetkan awal 2016 sudah dapat beroperasi namun terkendala perizinan yang masih ditunda.

Berkaca dari pengalaman MTI ketika mengurus perizinan Tempat Pemeriksaan Fisik Terpadu (TPFT), ada dua instansi yang berwenang terkait izin tersebut, yakni Direktorat



Halal hub port & logistics yang telah disiapkan oleh PT Multi Terminal Indonesia

Jenderal (Ditjen) Bea Cukai serta Badan Karantina Pertanian.

"Mungkin *halal hub port* dalam operasional nanti masih di bawah kendali kedua instansi tersebut, selain LPPOM MUI. Melalui sinergi ketiga instansi tersebut (Ditjen Bea Cukai-Badan Karantina Pertanian- LPPOM MUI) yang memungkinkan *halal hub port* bisa segera berjalan. MTI hanya berperan sebagai operator dan penyedia fasilitas, sementara ketiga lembaga tersebut berperan dalam perizinan dan pengawas standar halal. Sebelumnya pihak MTI tidak memprediksi akan terjadi hambatan seperti ini," urai Iwan.

Setjadi pun menyarankan, pemerintah Indonesia semestinya perlu mendorong dan memfasilitasi implementasi rantai pasok halal ini seperti menyiapkan infrastruktur dan fasilitas dalam penerapannya mencakup pergudangan, terminal barang, pusat logistik, pelabuhan, dan bandara.

Togar juga menambahkan, fasilitas yang mendukung operasi *halal supply chain* juga harus

dipersiapkan dalam pembangunan *halal hub port*. Lokasi *halal hub port* idealnya dekat dengan jalur pelayaran dan memenuhi syarat teknis dalam pengoperasian *halal hub port* itu sendiri.

Iwan menjelaskan lagi bahwa *halal hub port* milik MTI sebagai operator pertama yang menggagas berdirinya fasilitas pusat aktivitas halal di Indonesia ini, berlokasi di sekitar kawasan Pelabuhan Jakarta, yaitu di Jalan Bangka No. 1 Tanjung Priok, Jakarta Utara. Memiliki fasilitas mulai dari gudang seluas 6.624 meter persegi serta lapangan penumpukan seluas 33.236 meter persegi.

Meski pusat aktivitas halal milik MTI belum beroperasi, sosialisasi fasilitas pusat aktivitas halal ini juga belum diminati oleh sebagian importir. Sebab kesadaran mereka tentang konsep halal masih terbatas pada produknya, tidak sampai kepada proses rantai pasoknya.

Kurang berminatnya para importir tadi, menurut Iwan, dipicu kekhawatirannya akan biaya logistik yang lebih tinggi. Layanannya

memang mencakup *custom clearance*, pergudangan, *handling* sampai dengan distribusi. "Dalam hal distribusi LPPOM MUI pernah memberi gambaran bahwa untuk kapal angkut juga harus dilakukan standar rantai pasok halal," tambahnya.

Supaya sistem pusat aktivitas halal ini ke depannya tidak terbentur masalah yang semakin rumit, Aulia menyarankan, pihak terkait yang ingin melaksanakan rantai pasok halal harus membuat standar baku tentang proses halal logistik tersebut, kemudian baru beranjak pada gambaran fasilitas penunjang untuk penerapan *halal hub port* dan lainnya. "Tidak ada batasan pihak yang berhak menjadi operator *halal hub port*. Pihak mana pun baik penyedia logistik swasta, BUMN bahkan asing bisa menjadi operator sepanjang mereka mampu dan tidak perlu juga sampai membuat perusahaan logistik khusus menangani halal logistik," katanya.



# PASAR DIYAKINI MEMBESAR, TANTANGANNYA INTEGRITAS

Teks: Abdul Wachid / Foto: Pebri Santoso



---

Kesadaran kebutuhan atas halal supply chain oleh pelaku logistik diketahui makin meningkat. Beberapa penyedia jasa logistik bahkan telah memiliki rencana bisnis untuk masuk ceruk pasar tersebut, seperti yang dilakukan PT Kamadjaja Logistics. Perusahaan third party logistics tersebut saat ini sedang menyiapkan standar halal supply chain dalam tiap aktivitas logistiknya. Ditargetkan sekitar kuartal ketiga tahun 2016 bisa diimplementasikan, dengan menyiapkan K-Log Park sebagai fasilitas integrated logistics park yang sekaligus akan menerapkan standar halal supply chain.

K-Log Park merupakan kompleks logistik ultramodern milik Kamadjaja Logistics yang menyediakan fasilitas logistik, mulai dari pergudangan, distribusi, domestic & international freight forwarding, land transport, dan toll manufacturing. Saat ini K-Log Park telah hadir di Cibitung, Medan, dan Surabaya melengkapi 22 distribution center yang sebelumnya dimiliki Kamadjaja Logistics. Terbaru per Maret 2016 PT Kamadjaja Logistics juga diresmikan sebagai pengelola Pusat Logistik Berikat.

"Halal supply chain prediksi kami akan menjadi layanan tambahan bagi penyedia jasa logistik. Secara bertahap customers akan meminta penerapannya dan permintaannya akan membesar. Dalam waktu tidak lama lagi ini menjadi semacam kebutuhan dari pasar. Sebagai perusahaan dengan pilar utamanya ada pada sumber daya manusia, proses dan informasi teknologi, Kamadjaja sudah menyiapkan semua infrastruktur yang diperlukan untuk menangkap peluang ini," kata Ivy Kamadjaja Deputy CEO PT Kamadjaja Logistics.

Berbeda halnya dengan Kamadjaja Logistics yang telah memiliki rencana bisnis, PT Guna Pratama

perusahaan angkutan khusus berpendingin ini memilih untuk menunggu kejelasan regulasi dan kondisi pasar dahulu. Regulasi yang dimaksud adalah penerapan aturan Undang-undang No. 33 Tahun 2014 tentang Jaminan Produk Halal perlu diperjelas dan dipertegas dengan penerbitan Peraturan Pemerintah (PP). Selain itu, sampai saat ini belum ada permintaan penerapan standar halal supply chain dari pelanggan.

"Sudah pastinya PT Guna Pratama siap menerapkan halal supply chain selama regulasinya dari pemerintah sudah jelas karena selama ini yang masih terawasi adalah proses dari awal, produsen sampai ke distributor, akan tetapi dari supplier, retailer hingga ke pedagang eceran proses halal supply chain ini belum terawasi," jelas Irfan Purwana, General Manager PT Guna Pratama. Sejauh ini, tambah Irfan, standar proses handling pada saat loading dan unloading semua dilakukan oleh pihak pemilik barang. Perusahaannya sebagai transporter saat ini hanya bertanggung jawab terhadap SOP standardisasi seperti kebersihan boks, suhu yang selalu terjaga, ketepatan serta keamanan barang mulai dari proses muat sampai dengan bongkar di tempat tujuan.

## Menunggu Respons Pasar



**Ivy Kamadjaja**

Deputy CEO PT Kamadjaja Logistics

Irfan mengatakan, jika perusahaannya akan menerapkan halal supply chain terdapat beberapa tantangan seperti infrastruktur armada, teknologi, dan pengawasan. Dikarenakan barang atau produk yang diangkut sangat berisiko tinggi akan terkena kontaminasi. Terutama barang atau produk yang basah dan dingin karena sudah pasti akan terjadi kondensasi jika terjadi perubahan suhu yang ekstrim.

Sementara itu, Ivy memiliki pandangan lain terkait tantangan ke depan dalam penerapan halal supply chain. Menurutnya tantangan yang dimaksud terletak pada sisi integrity. Sebab untuk sampai pada tahapan halal food supply chain integrity diperlukan paling tidak tiga aspek pendukung, yaitu traceability, asset specificity, dan quality assurance system ditambah dengan kepercayaan dan komitmen secara bersama. Kelima unsur ini diyakini akan membentuk integrity.

"Kalau diturunkan pada tahap implementasi proses handling,

storage, dan distribusi misalnya, paling tidak poin-poin berikut bisa dijawab. Bagaimana traceability-nya sehingga bisa dipastikan setiap proses dan perpindahan antar-proses bisa betul-betul tercatat dan memenuhi standar halal. Semua aset yang dipakai tidak terkontaminasi oleh produk atau pun barang yang tidak halal. Ini terutama berlaku pada sharing asset. Jaminan bahwa semua proses quality check terlaksana, terjaga, dan terekam dengan baik," ulasnya.

Sekitar 70% pelanggan yang dilayani Kamadjaja Logistics produknya merupakan consumer goods, sekaligus produk halal juga. Dari sisi komoditas, sebagian besar berpusat kepada makanan dan minuman dan bahan baku yang mendukung industri makanan dan minuman. Namun Kamadjaja Logistics menyadari, komoditas halal ini akan semakin berkembang tidak sebatas makanan dan minuman saja karena produk-produk seperti kosmetik, obat-obatan, dan pakaian



**Irfan Purwana**

General Manager PT Guna Pratama

juga membutuhkan halal supply chain. Pada intinya, tambah Ivy, tantangannya mirip dengan rantai pasok pada umumnya. Di mana pada halal supply chain ada perhatian lebih pada faktor baik yang berada di hilir maupun yang berada di hulu yang bisa memengaruhi proses atau pun produk yang halal menjadi tidak halal.

Kekhawatiran lain yang akan muncul ketika penerapan halal supply chain ialah bertambahnya biaya logistik. Namun, hal ini ditanggapi wajar oleh Irfan Purwana. Menurutnya, biaya logistik akan tinggi jika nanti pihak operator belum bisa mengefisienkan dan mengefektifkan proses-proses yang diperlukan dalam implementasi halal supply chain kecuali jika di Indonesia telah memiliki halal hub port seperti di Malaysia dan dapat diimplementasikan, maka halal supply chain dapat berjalan dengan maksimal.

"Saya pikir siap tidak siap, ya harus siap dan kita mestinya harus lebih siap untuk menerapkan halal supply chain karena kita sudah

familiar dengan yang namanya halal. Yang jelas adalah sumber daya manusia yang paham akan halal logistik harus disiapkan. Selanjutnya infrastruktur dalam proses handling produk itu sendiri baik pergudangan, cold storage pemilahan barang-barang yang memang harus ditangani dengan cara halal atau barang lain yang tidak termasuk kategori barang halal," kata Mujiyanto, Transport Manager PT Balrich Logistics.

Ia menambahkan, pemerintah juga perlu mendorong para pebisnis logistik, pelaku usaha maupun praktisi di logistik untuk mengembangkan halal logistik. Pemerintah harus lebih jelas merumuskan regulasi dengan melibatkan kementerian terkait. PT Balrich Logistics masih belum memiliki rencana bisnis memasuki pasar halal supply chain. Meski begitu, kata Mujiyanto, tidak tertutup kemungkinan perusahaannya akan ikut bermain apabila permintaan pasar dan regulasi telah jelas.



**Mujiyanto**

Transport Manager  
PT Balrich Logistics



# CEK KEHALALAN PRODUK NEGARA IMPORTIR PAKAI PORK DETECTION KIT

Teks : Abdul Wachid, Antonius Sulistyo

Pedoman dalam penerapan sistem rantai pasok halal hingga kini masih terus dimatangkan Lembaga Pengkajian Pangan, Obat-obatan dan Kosmetika (LPPOM) Majelis Ulama Indonesia (MUI), sebagai lembaga yang memiliki otoritas untuk menerbitkan sertifikat halal di semua produk termasuk jasa yang terkait di dalamnya seperti industri logistik.

Meski garansi halal ini baru akan diterapkan lima tahun sejak diundangkannya Undang-Undang (UU) Nomor 33 Tahun 2014 tentang Jaminan Produk Halal, namun Pemerintah Republik Indonesia telah mensyaratkan pengurusan jaminan halal ini di bagian Penjelasan Atas UU Nomor 33 Tahun 2014 tersebut terutama pada pokok-pokok pengaturan dalam UU Jaminan Produk Halal tersebut.

Pokok-pokok pengaturan dalam UU ini menyatakan pada butir 3 bahwa, pemerintah bertanggung jawab dalam menyelenggarakan JPH (Jaminan Produk Halal) yang pelaksanaannya dilakukan oleh BPJPH (Badan Penyelenggara Jaminan Produk Halal). Dalam menjalankan wewenangnya, BPJPH bekerja sama dengan kementerian dan/atau lembaga terkait, MUI, dan LPH (Lembaga Pemeriksa Halal).

Butir 4 mencantumkan, tata cara memperoleh sertifikat halal diawali dengan pengajuan permohonan sertifikat halal oleh pelaku usaha kepada BPJPH. Selanjutnya, BPJPH melakukan pemeriksaan kelengkapan dokumen. Pemeriksaan dan/atau pengujian kehalalan produk dilakukan oleh LPH. LPH tersebut harus memperoleh akreditasi dari BPJPH yang bekerja sama dengan MUI. Penetapan kehalalan produk dilakukan oleh MUI melalui sidang fatwa halal MUI dalam bentuk keputusan penetapan halal produk yang ditandatangani oleh MUI. BPJPH menerbitkan sertifikat halal berdasarkan keputusan penetapan halal produk dari MUI tersebut.

Kemudian di butir 5 ditetapkan, biaya sertifikasi halal dibebankan kepada pelaku usaha yang mengajukan permohonan sertifikat halal. Dalam rangka memperlancar pelaksanaan penyelenggaraan JPH, Undang-Undang ini memberikan peran bagi pihak lain seperti pemerintah melalui APBN, pemerintah daerah melalui APBD, perusahaan, lembaga sosial, lembaga keagamaan, asosiasi, dan komunitas untuk memfasilitasi biaya sertifikasi halal bagi pelaku usaha mikro dan kecil.

## Syarat Rantai Pasok Halal

Sistem rantai pasok dapat dikatakan halal sejauh operasional dan pelaksanaannya tidak terkontaminasi unsur non-halal. Hal ini terkait dengan penggunaan alat atau aset pendukungnya, seperti kontainer maupun unit truknya. Seperti dijelaskan Sumunar Jati, Wakil Direktur LPPOM MUI berikut ini.

“Dalam Islam, najis itu artinya hal yang tidak bersih, najis juga bisa berarti sesuatu yang kotor. Untuk yang haram seperti babi itu tergolong najis yang berat, namun masih bisa disucikan lagi menggunakan prosedur syariah, yakni dengan metode pensucian dengan cara dicuci tujuh kali. Pertama, dicuci atau disemprot seluruh permukaan kontainer (bagian dalam dan luarnya) dengan air bercampur *clay* (saripati atau unsur tanah yang sangat halus dan bisa larut dalam air), kemudian pakai air sabun lantas disemprot lagi dengan air biasa sampai enam kali. Sebelum disemprot pastikan kontainer sudah bersih dulu, dan tutup saklar atau AC dengan plastik. Jika dipastikan tidak ada najis babi atau anjing dapat dicuci seperti biasa saja,” jelas Jati sapaan karib pria ini.

Beda lagi dengan alkohol. Menurut Jati, alkohol dalam fatwa MUI dibedakan antara alkohol yang suci dan alkohol yang najis, ini didasarkan atas asal-usul pembuatan alkohol itu sendiri. “Alkohol yang dibuat dari industri alkohol misalnya dari fermentasi tebu atau singkong menjadi alkohol, itu masuk kategori alkohol yang suci. Sedangkan alkohol dari industri minuman beralkohol seperti anggur maupun ragi yang bisa diambil unsur alkoholnya meskipun untuk minuman zero alkohol itu tetap haram,” paparnya.

Jati juga menegaskan lagi bahwa yang terpenting adalah bagaimana cara *handling*-nya supaya produk yang sudah halal tadi tetap terjamin kehalalannya sampai ke tempat tujuan. “Itu sebenarnya yang menjadi perhatian utama kami di dalam logistik halal ini, dengan mengupayakan sistem jaminan halal logistik,” tandas pria berkacamata ini.

Perusahaan logistik yang telah menerapkan metode yang dianjurkan oleh Jati ini salah satunya adalah PT Iron Bird. “Sistem jaminannya bukan barangnya tetapi lebih kepada fasilitasnya seperti boks. Kami lebih

pada prosesnya, bukan mutu barang itu sendiri. Misalnya mi instan itu sudah halal, tetapi kalau sudah masuk *trucking*, bagaimana proses pengirimannya, bersih atau tidak. Bagaimana menjamin barang itu di tempat pengambilan sampai ke lokasi terjamin halal,” kata Ihwan Abidin, *Marketing Supervisor* PT Iron Bird.

Ihwan mengatakan, prosedur rantai pasok halal yang diterapkan di perusahaannya lebih kepada kebersihan proses. “Saat ini yang dipenuhi adalah dari sisi logistik karena konsumen juga meminta sertifikasi halal dari MUI dan mereka juga menanyakan sistem jaminan halalnya, kami juga harus memenuhi itu. Seperti truk yang bekas muat bir tentu akan berpengaruh pada muatan lainnya. Misalnya kalau cairan bir tumpah, yang kami bersihkan dulu adalah tumpahannya itu, baru kemudian dibersihkan seluruhnya (disucikan) karena muatan kami juga *food grade*,” papar Ihwan.



IHWAN ABIDIN  
Marketing Supervisor  
PT Iron Bird

## Dukungan Teknologi Dalam Sistem Jaminan Halal

Kemajuan teknologi saat ini sudah mampu mendeteksi unsur haram yang terkandung dalam suatu produk secara akurat. Sumunar Jati mengatakan, kini di negara importir produk halal telah menggunakan metode *rapid test* (pengujian cepat) yang hasilnya dapat mendeteksi ada kandungan unsur haramnya, meski produknya sendiri awalnya sudah halal.

"Kondisi itu karena dalam *handling*-nya yang tidak memenuhi aspek halal yang bisa mengontaminasi, maka produk akhirnya juga bisa terdeteksi kalau produk itu haram. Hal ini yang kita khawatirkan, sebab isu halal-haram ini sensitif bagi kaum muslimin di seluruh dunia," ungkap Jati.

Menurut Jati, kemajuan teknologi saat ini sangat berperan untuk menunjang sistem jaminan halal logistik, yang dulu mungkin tidak terlalu sensitif seperti sekarang ini karena dengan mudah dapat mendeteksi kandungan halal dan haram dalam suatu produk.

Alat *rapid test* (uji cepat/*scanning* cepat) yang dimaksud Jati adalah *pork detection kit*, yang wujudnya mirip seperti alat uji kehamilan yang banyak dijual di pasaran umum. "Kami pernah menguji

daging sapi yang dipotong menggunakan pisau yang sebelumnya baru dipakai untuk memotong daging babi. Dengan *pork detection kit* ini langsung terdeteksi positif mengandung babi, hanya butuh waktu sekitar 10-15 menit sudah bisa terdeteksi. Bisa dikatakan dengan kemajuan teknologi ini menjadikan satu solusi cepat dalam mendeteksi produk halal, tetapi juga membuat sangat sensitif terutama dalam *handling*-nya yang harus benar," jelasnya.

Untuk akurasi alat deteksi cepat tadi (*pork detection kit*), menurut Jati, terbilang cukup tinggi. Tersedia dua macam pilihan pengetesan, untuk kategori *fresh meat* (daging segar) sensitivitasnya mencapai 0,01 persen, sementara untuk kategori daging olahan seperti bakso, *nugget*, dan lainnya bisa sampai 0,5 persen.

"*Pork detection kit* ini sebenarnya baru *scanning* awal, kemudian harus ditindaklanjuti dengan uji lanjutan PCR (*polymerase chain reaction*) atau lebih dikenal dengan uji DNA. Tapi umumnya, jika sudah terdeteksi pada *scanning* awal, hasilnya dengan uji PCR juga sama saja. MUI sudah menggunakan uji lanjutan dengan PCR ini," ujar Jati.

---



# MEMBUAT KPI GUDANG

**R. BUDI SETIAWAN, M.M., CISCIP**

*Kepala Divisi Pendidikan dan Pelatihan  
Supply Chain Indonesia*

Pada saat ini di tiap perusahaan baik industri maupun jasa memiliki ruangan tertentu yang digunakan untuk menyimpan barang. Ruangan tersebut bisa dalam ukuran yang besar maupun ukuran yang kecil tergantung kepada banyaknya barang yang terdapat dalam ruangan tersebut. Di dalam ruangan tersebut terdapat barang yang berharga maupun tidak berharga akan tetapi yang jelas barang tersebut memiliki nilai, baik ekonomis maupun tidak.

Ruangan tersebut biasanya merupakan gudang. Dengan kondisi demikian, gudang merupakan tempat yang sangat penting bagi perusahaan, karena di gudanglah terdapat aset perusahaan yang disimpan yang akan berpengaruh terhadap operasional perusahaan. Karena itu, gudang sangat penting ditata dan dilihat kinerjanya tiap periode tertentu agar tidak menimbulkan kerugian atau hambatan bagi perusahaan.

Pada perkembangannya tempat penyimpanan saat ini bisa dilakukan di dalam perusahaan maupun di luar perusahaan dan bahkan ada yang dititipkan pengelolaannya kepada pihak ketiga. Hal tersebut dilakukan agar aset yang tersimpan di dalam gudang tersebut dapat dikendalikan dari sisi jumlah maupun nilainya sehingga bisa ditentukan berapa banyak jumlah atau nilai yang perlu disimpan. Batasan tersebut dilakukan untuk memperjelas kapital yang harus disediakan atau diputar oleh perusahaan.

Dengan demikian gudang yang merupakan tempat menyimpan asset harus dilakukan pengukuran kinerjanya, termasuk jika gudang tersebut dikelola oleh pihak ketiga. Oleh sebab itu pengukuran kinerja menjadi hal yang sangat dibutuhkan dan harus dilakukan.

## KEY PERFORMANCE INDICATORS (KPI)

Key performance indicator adalah indikator yang digunakan untuk mengukur hasil progres kerja dibandingkan dengan target yang telah ditetapkan. Menentukan ukuran kinerja harus searah dengan visi, misi, tujuan, dan sasaran dari perusahaan. Saat ini KPI menjadi satu hal yang sangat penting untuk perusahaan agar kinerjanya dapat diketahui dengan ukuran yang telah disepakati. Sehingga bisa dilihat apakah personil atau SDM atau tim yang ada dalam perusahaan tersebut berprestasi atau tidak, mendukung atau tidak dengan visi, misi, tujuan, dan sasaran dari perusahaan. Dengan ukuran tersebut diharapkan menilai tim, SDM atau organisasi lebih objektif.

Perlu dipahami dan diketahui bahwa membuat suatu alat ukur kinerja itu tidak mudah dan perlu penelitian dan kajian yang jelas agar alat ukur tersebut bukan menjadi sebuah cerita saja. Oleh karena itu alat ukur tersebut haruslah:

1. **Specific** (Harus jelas)
2. **Measurable** (Dapat diukur)
3. **Achievable** (Dapat dicapai)
4. **Relevant** (Sesuai dengan pekerjaan yang dilakukan)
5. **Time Base** (Memiliki ukuran waktu)

Dengan demikian maka alat ukur bisa menjadi objektif.

Di samping itu dalam membuat atau mendesain alat ukur (KPI) tersebut haruslah:

1. **Relevan dengan sasaran.** Maksudnya adalah alat ukur tersebut memiliki keterkaitan dengan sasaran dan target yang telah ditetapkan oleh perusahaan. Jadi jika alat ukur tersebut tidak sesuai dengan sasaran atau target maka alat ukur tersebut tidak dapat digunakan.
2. **Mudah dikontrol.** Alat ukur yang dibuat haruslah mudah dikontrol. Alat kantor yang dapat digunakan, yaitu data atau dokumen. Jadi apabila kita akan membuat KPI tetapi tidak ada data atau dokumen atau data dan dokumen tersebut tidak dapat dibuat, maka lebih baik alat ukur tersebut tidak digunakan.
3. **Dapat dilakukan tindak lanjut.** Maksudnya adalah untuk mencapai KPI tersebut masih dapat dilakukan aktivitas perbaikan terhadap proses, akan tetapi jika kita menetapkan KPI tetapi KPI tersebut tidak bisa dicapai walaupun kita sudah melakukan perubahan maka lebih baik KPI tersebut tidak dipergunakan.
4. **Simpler.** KPI tersebut harus mudah untuk dijelaskan atau dimengerti oleh

setiap tim yang akan diukur kinerjanya. Apabila KPI tersebut dapat menimbulkan persepsi yang berbeda maka KPI tersebut tidak dapat dipergunakan.

**5. Kredibel.** KPI yang disusun haruslah tidak mudah untuk dimanipulasi dan bisa dilakukan kontrol atau cross check, sehingga diyakini kebenarannya terhadap hasil penilaian tersebut. Jika KPI mudah dimanipulasi dan tidak dapat dikontrol, lebih baik tidak digunakan.

Bentuk atau formulir KPI adalah sebagai berikut.

| No. | Sasaran | KPI'S       | Bobot | Target | Realisasi | Score           | Nilai | Dokumen |
|-----|---------|-------------|-------|--------|-----------|-----------------|-------|---------|
|     |         |             |       |        |           |                 |       |         |
|     |         |             |       |        |           |                 |       |         |
|     |         |             |       |        |           |                 |       |         |
|     |         |             |       |        |           |                 |       |         |
|     |         | Total Bobot | 100   |        |           | Total Nilai KPI |       |         |

### PROSES INTI DI GUDANG

Mengelola gudang boleh disebut sebagai pekerjaan yang mudah karena proses besarnya hanya terdiri dari empat proses, yaitu:

1. Terima
2. Simpan
3. Serahkan atau kirim
4. Pendataan atau pelaporan

Keempat proses tersebut terkesan sederhana dari kata yang ada akan tetapi jika dilihat dari akibat yang ditimbulkan akan membahayakan kelangsungan perusahaan.

**Pertama** adalah proses penerimaan. Dalam proses penerimaan yang terjadi di gudang adalah personil gudang menerima barang yang diserahkan oleh pihak lain ke bagian gudang. Sangat sederhana bukan proses penerimaan tersebut terjadi? Akan tetapi jika dalam proses penerimaan tersebut terjadi kesalahan barang yang diterima yang berhubungan dengan:

1. Jenis
2. Spesifikasi
3. Jumlah
4. Merek
5. Ukuran
6. Pencatatan, dll.

Apabila ini terjadi maka akan mengakibatkan terjadinya masalah pada proses berikutnya yang membutuhkan barang tersebut.

**Kedua** adalah proses penyimpanan. Setelah proses pertama sebagai proses lanjutan, yaitu penyimpanan menjadi sangat penting apabila:

1. Ketersediaan barang
2. Kelebihan atau kekurangan stok barang
3. Sulit mencari barang yang disimpan
4. Terjadi kesalahan dalam menempatkan barang
5. Tercampur yang bisa mengakibatkan kerusakan barang yang disimpan
6. Sulit mengambil barang yang disimpan
7. Pencatatan penyimpanan tidak benar:
  - a. Lokasi ; b. Jumlah ; c. Umur, dll.
8. Kerusakan barang yang disimpan
9. Kehilangan barang yang disimpan, dll.

Akibat dari proses kedua adalah nilai aset yang tersimpan dan kelancaran kegiatan operasional.

Apabila nilai aset yang tersimpan tidak dapat dikendalikan maka akan mengakibatkan perputaran keuangan perusahaan tidak lancar dan mengendap dalam bentuk barang. Semakin lama barang mengendap atau tersimpan di gudang akan semakin merugikan perusahaan, kecuali jika barang tersimpan di gudang waktu perolehannya cukup lama.

**Ketiga** adalah proses penyerahan atau pengiriman. Pada prinsipnya bagian gudang tidak akan menyerahkan barang, mengeluarkan barang, atau mengirimkan barang apabila tidak ada permintaan atau perintah dari pemilik barang atau yang berwenang. Pada proses penyerahan atau pengiriman barang didahului dengan proses:

1. Permintaan barang atau perintah pengiriman barang
2. Pengambilan barang
3. Proses lanjutan sebelum barang diserahkan atau dikirim, seperti pengemasan, pemberian label.
4. Pencatatan barang yang akan diserahkan atau dikirim, dll.

Seperti halnya proses pertama, pada proses ketiga yaitu penyerahan atau pengiriman dapat terjadi kesalahan yang berhubungan dengan:

- |                |               |
|----------------|---------------|
| 1. Jenis       | 5. Ukuran     |
| 2. Spesifikasi | 6. Pencatatan |
| 3. Jumlah      | 7. dll        |
| 4. Merek       |               |

Akibat dari proses ketiga adalah kelancaran kegiatan operasional, khususnya jika barang tersebut akan dilakukan untuk keperluan proses lanjutan.

**Keempat** adalah proses pendataan, pencatatan, atau pelaporan. Dalam proses keempat ini dapat memengaruhi ketiga proses sebelumnya. Untuk itu dalam pendataan, pencatatan, atau pelaporan harus 100% akurat. Apabila proses pendataan, pencatatan, atau pelaporan tidak akurat akan mengakibatkan:

1. Nilai aset perusahaan menjadi semu.
2. Kekurangan atau kelebihan persediaan.
3. Dead stock tidak terkontrol.
4. dll

Melihat pentingnya peran gudang dalam operasional perusahaan maupun kinerja perusahaan maka gudang perlu dilakukan penilaian kinerja. Menilai kinerja tidaklah mudah karena penilaian tersebut harus didasarkan pada objektivitas hasil kerja gudang tersebut. Terkadang dalam menilai kinerja gudang seringkali lebih menekankan pada subjektivitas yang terjadi, contohnya SDM tidak mampu karena kurang teliti atau tidak bisa mengerjakan proses yang ada di gudang, sementara SDM tersebut tidak diinformasikan tentang ketentuan atau aturan yang harus dijalankan. Untuk menilai kinerja gudang kita dapat menggunakan Key Performance Indicator (KPI).

## LANGKAH MENYUSUN KPI

Menyusun KPI perlu langkah-langkah yang jelas karena memang tidaklah semudah mengucapkan KPI-nya. Di sini disampaikan gambaran untuk menyusun KPI agar bisa menjadi pedoman dalam pembuatannya.

### 1. Menentukan Sasaran dan Target

Harus diingat bahwa sasaran adalah langkah untuk mencapai tujuan. Sedangkan target adalah hasil akhir yang harus dicapai dari sasaran atau hasil kerja yang dilakukan.

Di sini yang paling penting adalah ketersediaan data atau dokumen untuk melihat hasil kerjanya. Jika tidak ada atau tidak bisa dibuat jangan dimasukkan dalam KPI tersebut.

Menentukan sasaran atau target mana yang terlebih dahulu, terserah mana yang paling mudah dikerjakan, bisa sasaran terlebih dahulu atau target terlebih dahulu.

### 2. Membuat KPI

Seperti telah disebutkan diatas bahwa KPI adalah alat ukur maka dalam KPI tersebut disampaikan bagaimana mengukur hasil kerjanya. Misalnya, jumlah, rasio, persentase dll. Informasi tersebut tersedia data dan dokumennya.

### 3. Menentukan Bobot

Menentukan bobot yang perlu diperhatikan adalah tingkat kesulitan untuk mencapainya memiliki bobot yang lebih besar. Jika ada penilaian yang saling berhubungan atau saling memengaruhi maka disarankan untuk memiliki bobot yang sama.

Contoh:

| No. | Sasaran                               | KPI'S  | Bobot | Target                         | Realisasi | Score | Nilai | Dokumen                                       |
|-----|---------------------------------------|--|-------|--------------------------------|-----------|-------|-------|---|
| 1   | Tidak ada kesalahan penerimaan barang | % kesalahan penerimaan barang dari total penerimaan      | 30    | Kesalahan penerimaan barang 0% |           |       |       | Data penerimaan atau data retur ke konsumen   |
| 2   | Tidak ada kesalahan pengiriman barang | % kesalahan pengiriman barang dari total pengiriman      | 30    | Kesalahan pengiriman barang 0% |           |       |       | Data pengiriman atau data retur dari konsumen |
| 3   | Data Stok Akurat                      | % jumlah SKU yang tidak akurat terhadap total jumlah SKU | 40    | 100% data akurat               |           |       |       | Data stok opname                              |
|     | Total Bobot                           |  | 100   | Total Nilai KPI'S              |           |       |       |   |



## RUN FLAT TIRE

*Apakah benar ada ban yang tetap bisa berjalan walaupun dalam kondisi kehilangan tekanan udara?*

Sunandar Agusman  
PT Bintang Terang, Solok, Sumatera Barat

Jawaban oleh:

**BAMBANG WIDJANARKO**  
Independent TBR Tire Analyst

Dengan berkembangnya teknologi ban yang makin canggih dan modern, pabrikan selalu menawarkan berbagai inovasi produk yang memberi kemudahan, kenyamanan, keamanan, dan kepraktisan bagi pengemudi dalam berkendara. Setelah teknologi ban radial makin berkembang dan sukses menggantikan peran ban bias, muncul lagi berbagai inovasi teknologi dalam bidang ban seperti *airless tire* (ban tanpa udara), *self inflating tire* (ban yang dapat memompa dirinya

sendiri), *seal inside tire* (ban yang dapat menambal dirinya sendiri), dan *run flat tire* (ban yang tetap mampu berjalan dalam keadaan kempis/tanpa tekanan udara). Semua teknologi ini bertujuan untuk membuat pengemudi merasa lebih aman dan nyaman dalam berkendara.

### **Apakah Run Flat Tire?**

*Run flat (self supporting) tire* dirancang khusus agar ban tetap dapat berfungsi untuk sementara waktu walaupun dalam kondisi kehilangan tekanan udara setelah

mengalami tusukan sehingga saat ban mengalami kebocoran dalam perjalanan, pengemudi tetap dapat melanjutkan perjalanan dengan aman sampai ke bengkel terdekat untuk mengganti ban. *Run flat tire* sama halnya dengan *airless tire* termasuk dalam kategori *bullet proof tire* (ban antipeluru). Jadi tidak ada ban yang terbuat dari karet yang tidak bisa ditembus oleh peluru. Antipeluru yang dimaksud adalah ban tetap bisa berjalan walaupun telah tertembak.

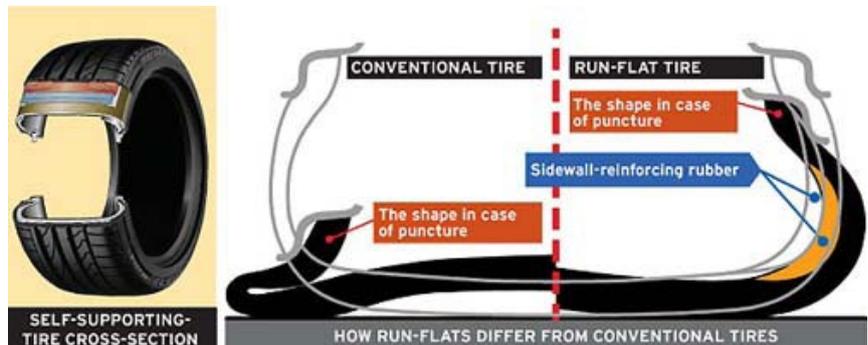
Sebenarnya *run flat tire* adalah ban biasa dibuat dengan struktur dinding samping yang diperkuat dengan penambahan material. *Run flat tire* memiliki tambahan karet khusus yang liat dan disisipkan dalam struktur ban sehingga untuk sementara waktu dapat menahan beban kendaraan walaupun ban tetap harus berjalan tanpa tekanan udara setelah mengalami tusukan.

*Run flat tire* tetap dapat berfungsi dalam keadaan tanpa tekanan udara sejauh maksimal 80 km dengan kecepatan maksimal 80 km per jam (tergantung tipe ban dan berat kendaraan).

Pada tahun 1934, Michelin memperkenalkan ban yang diproduksi berdasarkan teknologi yang dikembangkan dari kereta komuter atau trem lokal. Ban ini memiliki velg pengaman di bagian dalam dan memiliki lapisan busa yang mengantisipasi apabila terjadi tusukan. Ban ini digunakan untuk kepentingan militer dan digunakan pada kendaraan tempur seperti kendaraan lapis baja dan disebut sebagai *semi bullet proof tire* (ban antipeluru). Namun ban ini terlalu mahal untuk digunakan pada kendaraan pribadi.

Tahun 1958, Chrysler bekerja sama dengan Goodyear, menawarkan sebuah produk ban *captive air run flat tire* (ban RFT generasi pertama) yang menggunakan *interlining* untuk menahan beban.

Kemudian, tahun 1972, Dunlop meluncurkan *denovo fail-safe*, system yang memadukan ban dan roda, yang kemudian dijadikan suku cadang orisinal pada Rover P6 3500. Pada tahun 1983, berevolusi menjadi TD/Denloc yang kemudian dijadikan suku cadang standar pada Austin



Konstruksi run flat tire



Normal Sidewall and Thick Run Flat Sidewall

Perbedaan dinding samping ban konvensional dengan run flat tire

Metro.

Beberapa tahun belakangan, Bridgestone, Pirelli, dan Continental memproduksi *run flat tire* yang dijadikan suku cadang OEM beberapa model mobil BMW terbaru. Pabrikan mempromosikan bahwa ban ini memiliki keistimewaan dalam hal keamanan dan merupakan alternatif untuk problem ban cadangan yang memakan tempat pada kendaraan.

Pada dasarnya, bahan-bahan yang digunakan untuk produksi *run flat tire* sebagian besar sama dengan bahan untuk produksi ban konvensional (ban reguler/biasa) sehingga *run flat tire* dapat digunakan dengan cara yang sama seperti ban konvensional. Perawatan *run flat tire* sama dengan perawatan ban konvensional, yaitu dengan pengecekan tekanan udara dan kedalaman pola telapak pada ban. Hal

ini penting untuk mempertahankan usia pemakaian ban agar lebih awet.

Bagaimanakah dengan *run flat tire* yang telah mengalami tusukan? Apakah masih dapat diperbaiki seperti halnya ban konvensional? Sebagian besar pabrikan tidak setuju dengan adanya perbaikan *run flat tire* karena ban yang telah kempis tetap digunakan, ban tersebut sudah tidak dapat diperkirakan lagi berapa lama usia pakainya atau berapa indeks kecepatan dan indeks beban yang direkomendasikan. Perlu diperhatikan bahwa velg dari *run flat tire* yang kehilangan tekanan udara namun tetap akan digunakan, harus diperiksa terlebih dahulu untuk memastikan bahwa velg tidak mengalami kerusakan, berubah bentuk dan tidak *center*. Velg yang rusak harus diganti terlebih dulu sebelum memasang *run flat tire* yang baru.

**Run flat tire** memiliki kelebihan yang dapat membantu pengemudi saat beroperasi di jalan raya, yaitu:

1. Memberikan keamanan yang lebih, karena pengemudi tidak perlu berhenti di suatu tempat yang rawan terutama pada malam hari untuk mengganti ban yang kempis karena tusukan. *Run flat tire* juga mencegah terjadinya ban yang meledak tiba-tiba akibat tusukan yang dapat membahayakan pengemudi dan pengguna jalan lain.
2. *Run flat tire* lebih praktis karena pengemudi tidak perlu membawa ban cadangan yang memakan tempat dalam kendaraan.

**Namun, walaupun run flat tire memberi banyak kelebihan dibandingkan ban konvensional, sebagian besar pengemudi masih memilih ban konvensional, dengan alasan:**

1. Ban konvensional lebih murah dibandingkan *run flat tire*.
2. Sebagian pengemudi merasa ban konvensional lebih empuk, lebih sedikit guncangan dibandingkan *run flat tire*.
3. *Run flat tire* lebih sulit dibongkar pasang daripada ban konvensional karena dinding samping *run flat tire* cenderung lebih keras dan kaku daripada ban konvensional.
4. Sebagian besar *run flat tire* tidak dapat diperbaiki setelah mengalami tusukan.

Saat ini *self supporting run flat tire* sudah lazim digunakan pada berbagai kendaraan. Tapi jika ban ini digunakan dengan cara yang salah, ban akan mengalami kerusakan. Jika ban mengalami tusukan pada dinding samping atau tepi telapak, perbaikan tidak dimungkinkan lagi dan akan membahayakan si pengemudi. Dinding samping ban yang tebal juga membuat *rolling resistance* (hambatan bergulir) yang tinggi, lebih panas temperatur operasionalnya dan mengurangi penghematan bahan bakar.



Perbedaan kontrol traksi antara ban konvensional dengan run flat tire pada saat kehilangan tekanan udara.

Jika Anda mempertimbangkan untuk memasang *run flat tire* pada kendaraan yang sebelumnya menggunakan ban konvensional (ban biasa), ada beberapa hal yang perlu dipertimbangkan:

1. *Run flat tire* belum tersedia di semua toko ban di Indonesia.
2. Anda memerlukan beberapa perubahan pada suspensi kendaraan Anda, karena konstruksi *run flat tire* yang lebih kaku, maka akan berpengaruh pada suspensi kendaraan Anda.

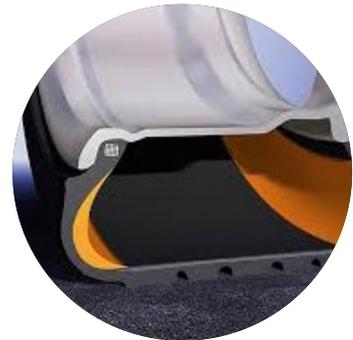
Apakah *run flat tire* dalam penggunaannya dapat dipadukan dengan ban konvensional (ban biasa)? Pada dasarnya, ban dengan merek yang berbeda pun sudah membutuhkan karakteristik penanganan yang berbeda, apalagi ban yang berbeda jenis. Demikian pula antara *run flat tire* dan ban konvensional. Maka, dengan penanganan dan karakteristik yang berbeda, kedua jenis ban ini, disarankan untuk tidak dipadukan dalam sebuah kendaraan.

Demikian pula dengan mengganti-ganti antara ban konvensional dengan *run flat tire* dapat berakibat pada kendaraan, antara lain:

1. Akan menghilangkan kemampuan *run flat tire* saat terjadi defleksi pada ban. Direkomendasikan untuk berkonsultasi dengan *tire consultant* sebelum mengganti-ganti pemakaian ban konvensional dan *run flat tire*.
2. Sistem suspensi dan pengereman kendaraan yang memiliki suku cadang orisinal *run flat tire* berbeda dengan sistem suspensi dan pengereman kendaraan dengan suku cadang orisinal ban konvensional. Maka, mengganti *run flat tire* ke ban konvensional akan berpengaruh pada karakteristik penanganan kendaraan, walaupun tetap dimungkinkan penggantian *run flat tire* ke ban konvensional.

Begitu banyak inovasi produk ban seiring dengan perkembangan teknologi yang semakin modern. Konsumen harus jeli untuk memilih teknologi yang tepat dengan kebutuhannya. Teknologi modern dengan inovasi yang beragam menjadi tidak efektif bila dipakai secara tidak tepat, apalagi diikuti dengan cara pakai yang salah dan tidak sesuai dengan petunjuk dan rekomendasi pabrik.

Untuk itu diperlukan teknisi ban yang benar-benar mumpuni dan mengikuti segala perkembangan teknologi ban untuk dapat memberikan edukasi dan informasi yang benar dan tepat bagi pengusaha angkutan.



Penampang konstruksi run flat tire



Simbol-simbol run flat tire

---

Sumber :

- |                     |                     |                       |
|---------------------|---------------------|-----------------------|
| 1. Pirelli Tire SpA | 3. Bridgestone Tire | 5. Goodyear Tire Corp |
| 2. Continental AG   | 4. Michelin Tire    | 6. Gambar : Google    |



# Aloysius Chrisnoadhi

## *People and Process Jadi Kunci Utama*

Naskah : Antonius Sulistyio

Foto : DOKUMENTASI ASTRA-UD TRUCKS

Menjelang penghujung semester pertama tahun 2016, volume penjualan berbagai jenis kendaraan komersial benar-benar berkurang. Berdasarkan data penjualan Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo), penjualan seluruh kendaraan di segmen komersial sepanjang Januari-April 2016 turun sebesar 28,54% menjadi 71.905 unit. Bahkan menurut sebagian besar pelaku di industri otomotif pada segmen ini, volume penjualan tersebut merupakan yang terendah selama enam tahun terakhir (periode Januari-April).

Hampir bisa dikatakan semua *principal* mengakui jika lesunya ekonomi menjadi pemicu menurunnya volume penjualan di segmen niaga/komersial. Bahkan disinyalir produk domestik bruto (PDB) Indonesia hanya tumbuh di bawah 5% (Januari-April 2016), yang merupakan indikasi bahwa daya beli konsumen Tanah Air belum menguat bahkan cenderung masih lemah.

Penurunan penjualan kendaraan niaga ini memang paralel dengan kebijakan bisnis sejumlah pelaku usaha yang menjadi konsumen di segmen ini. Seperti di sektor komoditas, baik perkebunan maupun pertambangan, tren penurunan harga komoditas tersebut yang masih berlanjut hingga saat ini ikut memengaruhi sikap para pelaku usaha di sektor ini untuk menunda investasi belanja aset kendaraan mereka.

Pengusaha di sektor transportasi juga banyak yang menunda rencana pembelian kendaraan barunya, sekali pun dengan pertimbangan untuk peremajaan armada mereka. Industri logistik juga masih belum menunjukkan geliat yang signifikan, meski infrastruktur sedang dikebut pembangunan serta penyelesaiannya oleh pemerintah sejak akhir 2015 lalu hingga saat ini.

Lantas, bagaimana UD Trucks yang didistribusikan secara resmi di Tanah Air oleh PT Astra International – UD Trucks Sales Operation (Astra UD Trucks) sebagai spesialis truk *on road* kategori medium hingga *heavy duty* ini, dalam menghadapi kondisi yang serba tidak menguntungkan tersebut? Berikut petikan wawancara *TruckMagz* dengan Aloysius Chrisnoadhi, *Chief Executive Officer* PT Astra International – UD Trucks Sales Operation (Astra UD Trucks).

**Terkait dengan kondisi ekonomi Indonesia yang masih lesu sejak tahun lalu hingga menjelang penghujung semester pertama tahun 2016, bagaimana kondisi bisnis kendaraan komersial yang sebenarnya terjadi saat ini?**

Tidak ada kata yang tepat untuk menggambarkan kondisi bisnis truk kategori sedang atau MDT (*medium duty truck*) dan kategori berat atau HDT (*heavy duty truck*) saat ini, kecuali mengurangi kerugian dengan memotong biaya untuk setiap produk jika tidak ada nilai tambah. Betapa tidak, pasar truk di atas 10 ton ini sejak kuartal ketiga tahun 2012 sampai akhir 2015 secara akumulasi telah turun lebih dari 50%. Tahun 2015 penurunannya lebih dari 30% dibandingkan tahun 2014. Sedangkan kuartal pertama 2016 YoY (*year on year*) turun 16% dari tahun 2015 (data Gaikindo Wholesales). Bermula dari lesunya ekonomi dunia terutama Cina, telah mengimbas kepada ekspor Indonesia yang mengakibatkan neraca perdagangan negara kita negatif. Harga minyak dunia juga turun drastis sehingga kegiatan eksplorasi nyaris berhenti. Secara keseluruhan mengakibatkan permintaan truk sangat menurun seperti truk pengangkut batubara, truk tangki, dan kargo umum. PT Astra International – UD Trucks Sales Operation (Astra UD Trucks) yang memasarkan truk MDT dan HDT merek UD Trucks (dahulu dikenal dengan merek Nissan Diesel), mengalami situasi yang lebih menguntungkan dibandingkan dengan merek lain.



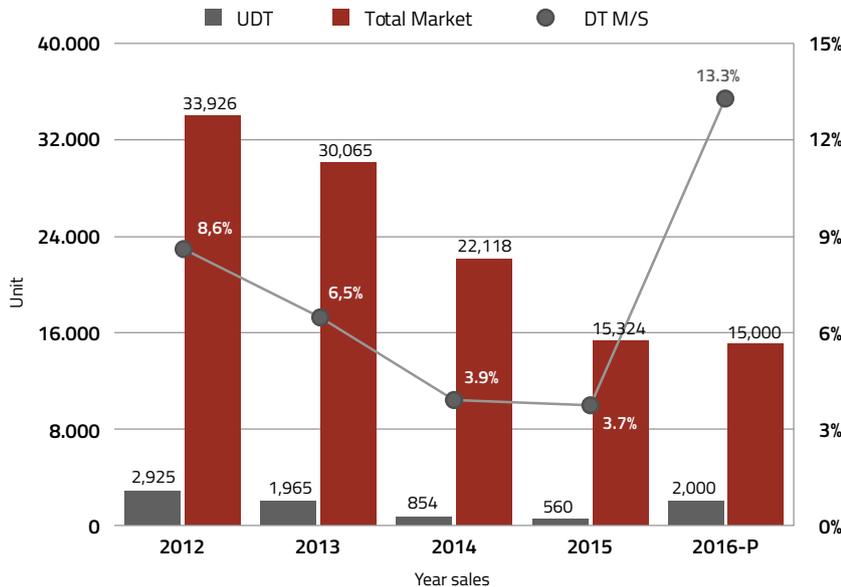
Aloysius Chrisnoadhi, Chief Executive UD Truck Sales Operation

#### Maksud dari situasi yang lebih menguntungkan?

Sejak pemasaran truk model lama PK series (4x2 Rigid & Tractor), CDA (6x2 Rigid), CWA (6x4 Rigid & Tractor) serta CWM series (6x4 Rigid & Tractor) dihentikan karena *life cycle*-nya telah habis di semester pertama 2015, langsung disambung dengan keluarnya truk model baru Quester di awal semester kedua 2015. Truk model baru ini dipasarkan secara lengkap seperti pendahulunya, yaitu 4x2 Rigid dan Tractor, 6x2 Rigid, 6x4 Rigid dan Tractor. Dua jenis mesin yang dipasangkan, yaitu kapasitas 8 liter dan 11 liter, dengan *output* dari yang terkecil 250-370 HP. Untuk mesin 8 liter dengan *output* antara 250-330 HP paling banyak diminati oleh para pelanggan dan langsung disambut antusias, bukan saja oleh pelanggan lama UD Trucks namun juga para pelanggan yang sebelumnya belum pernah memakai merek UD Trucks.

#### Apakah tipe mesin 11 liter yang notabene lebih besar kemampuannya kurang peminat?

*Engine* 11 liter dengan *output* 370 HP sebenarnya juga diminati, namun kebutuhan pelanggan di kelas ini masih sedikit karena pengaruh turunnya pertumbuhan ekonomi. *Engine* ini dilengkapi sistem bahan bakar *common rail* dan dikendalikan secara elektronik, sehingga menghasilkan tenaga yang sangat besar namun tetap efisien dalam penggunaan bahan bakar. Produk baru ini juga telah dilengkapi dengan penyejuk udara (AC), rem angin (*full air brake*), *cabin and seat suspension* yang sangat nyaman untuk pengemudi. Tampilan fitur di *dashboard* mirip dengan truk Eropa, antara lain peringatan dini jika terjadi masalah pada mesin dan *fuel coach* yang membantu pengemudi agar mencapai titik ekonomis pemakaian bahan bakarnya saat mengemudi. Sasisnya yang lebar dengan material berstandar tinggi mampu untuk menahan puntiran akibat beban berat di medan jalan yang tidak rata. Ban juga sudah pakai ukuran 11 inci, siap untuk dioperasikan di medan yang berat sekalipun.



Infographic Penjualan UD Truck

### Sebenarnya karakter asli Quester itu lebih cocok untuk posisi kelas truk apa?

Quester ini lebih cocok dikategorikan kelas *heavy duty* walaupun untuk pasar *medium duty*, dan setiap pengemudi wajib mendapatkan pelatihan mengemudikan Quester sebelum dioperasikan. Hal ini dilakukan untuk menyesuaikan karakteristik produk agar tidak terjadi kesalahan dan agar tercapai produktivitas yang maksimal.

### Sepanjang 2015, hampir semua sektor bisnis terdampak akibat perlambatan ekonomi, bagaimana kiat Astra UD Trucks dalam mempertahankan kinerja penjualan?

Astra UD Trucks menyiapkan strategi jangka menengah-panjangnya sejak tahun 2014, yang secara berkesinambungan terus disesuaikan dengan situasi terkini. Sebagai perusahaan distribusi, *people and process* menjadi kunci utama kesuksesan kami, selain kualitas dan kuantitas jaringan pemasaran. Hal-hal tersebut merupakan pondasi perusahaan agar bisa menahan 'bangunan' berupa hasil penjualan yang besar. Pondasi tersebut digali lagi, dibangun, ditambah, dan disesuaikan sehingga membentuk struktur yang kuat.

### Bagaimana strategi bisnis yang dilakukan UD Trucks pada tahun 2016 memasuki era persaingan Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) saat ini?

Selain proses *recruitment and development* dalam *people roadmap* yang menjadi kekuatan Astra, kami juga membangun kultur yang kuat ciri khas UD Trucks-nya yang diharapkan mampu untuk menjawab persaingan terutama di era Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA).

### Segmentasi pasar seperti apa yang dibidik Astra UD Trucks?

Pasar yang dibidik adalah pasar truk yang sedang *booming*, yaitu pasar konstruksi dan tentu saja kargo, tangki, dan industri. Walaupun suplai unit baru

ini (Quester) belum maksimal, namun secara total UD Trucks membukukan penjualan ritel sebanyak 560 unit pada tahun 2015. Walaupun situasi bisnis sampai kuartal pertama 2016 ini belum terlihat membaik, diyakini pasar MDT maupun HDT akan lebih baik pada semester kedua 2016 nanti.

### Apakah sektor infrastruktur/konstruksi akan menjadi pangsa pasar menjanjikan saat ini?

Beruntung masih ada peluang di bisnis infrastruktur. Usaha pemerintah untuk membangun infrastruktur jalan punya andil cukup besar dalam membantu mengurangi penurunan penjualan truk. Selain itu, penjualan truk kargo untuk transportasi komoditas juga masih tetap berjalan walaupun tidak terlalu besar. Diyakini kondisi saat ini telah memengaruhi paradigma para ATPM dan distributor MDT dan HDT, untuk melakukan antisipasi dengan memikirkan kembali strategi jangka menengah-panjang mereka agar lebih siap pada masa mendatang.

### Mengenai wacana pembatasan usia truk di Jakarta yang tidak boleh melebihi 10 tahun, bagaimana menurut Bapak?

Akhir-akhir ini pemerintah memang mengeluarkan beberapa kebijakan yang berkaitan dengan transportasi, di antaranya pembatasan usia truk yang tidak boleh lebih dari 10 tahun beroperasi di Jakarta. Pembatasan usia truk di Jakarta sah-sah saja dilakukan jika sudah melalui analisa yang mendalam dan tentunya harus saling menguntungkan antara pengusaha truk dan Pemerintah DKI Jakarta.

Sikap Astra UD Trucks menanggapi kebijakan pemerintah yang telah membuka kembali impor truk bekas dari luar negeri?

Kebijakan impor truk bekas menjadi tidak masuk akal diterapkan apalagi dalam kondisi ekonomi seperti sekarang. Impor truk bekas akan menurunkan permintaan truk baru hasil produksi dalam negeri yang saat ini justru sangat membutuhkan dukungan dari pemerintah. Mereka sudah melakukan investasi yang sangat besar di Indonesia, berupa pabrik perakitan dan melibatkan dukungan perusahaan lain (vendor) yang menyuplai komponen. Jika pasar truk yang sudah mengecil ini masih juga diganggu dengan truk impor bekas maka pabrik perakitan akan mengurangi produksinya yang akan mengakibatkan *supplier* ini bisa mati. Pendapatan pemerintah dari sektor pajak perusahaan-perusahaan ini juga akan jauh berkurang dan dalam hal ini siapa yang akan diuntungkan?

Apakah penurunan harga bahan bakar jenis solar yang sudah beberapa kali diturunkan oleh pemerintah Jokowi, ikut memengaruhi daya beli konsumen truk?

Turunnya harga solar tidak serta-merta mengurangi biaya operasi para pengusaha transportasi atau angkutan barang, karena sebagian terkompensasi dengan biaya gaji pegawai yang harus menyesuaikan dengan aturan pemerintah.

Mensiasati penjualan dengan strategi pembiayaan kendaraan atau leasing, apakah saat ini masih cukup efektif untuk menjangkau konsumen?

Astra UD Trucks melayani pembelian truk melalui lembaga pembiayaan bank maupun *leasing*, baik yang telah disediakan oleh Astra UD Trucks atau yang sudah disediakan sendiri oleh pelanggan. Fleksibilitas ini menjawab tuntutan pelanggan yang menginginkan kemudahan dalam bertransaksi, menyesuaikan dengan pola bisnis pelanggan yang bervariasi.

Bisa dijelaskan tentang layanan purnajual yang telah dilakukan Astra UD Trucks sejauh ini?

Dengan pengalaman lebih dari 30 tahun memasarkan kendaraan truk di Indonesia, dari dulu layanan purnajual menjadi fokus utama Astra UD Trucks dalam berkompetisi. Dengan adanya produk baru Quester ini maka layanan purnajual lebih ditingkatkan lagi. Sistem otomatisasi digital sedang dibangun, mulai kendaraan baru tiba di *stockyard* hingga setelah nanti dipakai tahunan oleh pelanggan, semua termonitor. Sistem ini diharapkan bisa meningkatkan efisiensi dan efektivitas sistem pelayanan ke semua pelanggan Quester, yang pada akhirnya juga membantu untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas bisnis pelanggan. Baru saja Layanan Darurat 24 Jam (24H Emergency Assistant) diluncurkan, bukan saja untuk servis namun juga layanan suku cadang,

karena disadari hal ini sangat berguna untuk pelanggan yang juga bekerja 24 jam setiap hari. Harga suku cadang yang murah juga menjadi perhatian pelanggan, maka secara bertahap suku cadang UD Trucks juga dibuat lokal di Indonesia. Seperti semua filter sudah dibuat lokal dengan harga sangat terjangkau dan hampir sama dengan harga produk model sebelumnya, dan akan menyusul suku cadang yang lain. Untuk pengadaan suku cadang juga tidak luput dari pembenahan. Stok suku cadang dibuat berlapis, selain yang ada di Jakarta dan semua cabang serta *dealer*, ATPM juga menyiapkan stok khusus yang lebih besar di Balikpapan dan Singapura, semua dibuat dalam jaringan (*online*) sehingga mudah dipantau ketersediaannya. Jika lapisan jaringan (cabang/*dealer*-kantor pusat Jakarta-Balikpapan-Singapura) tidak ada atau kosong, maka disediakan unit utuh yang siap dikanibal sehingga truk pelanggan bisa tetap terus beroperasi.

Bagaimana nasib truk Nissan Diesel? Apakah untuk perawatan dan perbaikannya dapat dilayani di seluruh jaringan bengkel resmi UD Trucks di Indonesia?

Untuk produk lama (Nissan Diesel), Astra UD Trucks akan tetap melayani servis termasuk suku cadangnya di seluruh Nusantara, minimal hingga 10 tahun sejak terakhir diproduksi, jadi pelanggan UD Trucks atau Nissan Diesel tidak perlu khawatir.



# Incar Proyek Pusat Logistik Berikat

## PT Cardig Logistics Indonesia

Teks: Abdul Wachid Foto: Pebri Santoso

Sebelum tahun 2000 sebagian besar penyedia jasa logistik hanya tersegmentasi dalam satu layanan, mulai dari *trucking*, *forwarding* hingga pergudangan. Kurun waktu dua tahun kemudian muncul beberapa penyedia jasa logistik yang mengusung layanan terpadu atau lebih dikenal *integrated logistics service*. PT Cardig Logistics Indonesia (CLI) merupakan penyedia jasa logistik nasional yang pertama kali menerapkan layanan tersebut. Awal mula berdirinya Cardig Logistics Indonesia menerapkan konsep perusahaan *third party logistics (3PL) non-asset owning*. Artinya, dalam hal pelayanannya lebih banyak menggunakan alih daya ke perusahaan lain. Namun, konsep itu kemudian berubah pada tahun 2002, perlahan perusahaan lebih mengandalkan aset sendiri.

"Kami sadar pola tersebut kurang cocok diterapkan di Indonesia. Karena banyak penyedia jasa logistik lokal bisa berkembang dengan mengandalkan aset sendiri. Alasan itu yang membuat kami berubah," tutur Jay Reyes, *President Director* PT Cardig Logistics Indonesia. Kini komposisi perusahaan logistik yang menjadi bagian dari alih daya dengan Cardig Logistics Indonesia



Jajaran direksi PT Cardig Logistics

makin kecil hanya 10%. Sektor layanan yang dialihdayakan rata-rata adalah pergudangan.

Dalam pandangan Jay Reyes, perusahaan 3PL tidak selalu menerapkan *integrated logistics service*. Beberapa perusahaan 3PL yang tidak menerapkan layanan terpadu pada umumnya dilakukan oleh perusahaan yang fokus pasar logistiknya adalah retail, yang kegiatan logistiknya tidak sampai pada proses distribusi. Sedangkan perusahaan 3PL yang menerapkan layanan terpadu dalam proses logistiknya dilakukan menyeluruh dari proses *inbound* hingga *outbound*.

Mayoritas pengguna jasa CLI dilayani secara terpadu. Sementara industri tambang saja dilayani sebaliknya, dalam hal ini hanya pengangkutan material. "Sebenarnya telah ada permintaan untuk menangani alat berat. Tetapi kami masih memilih fokus pengangkutan dulu. Ke depan kalau memang sudah siap, kami akan ambil peluang itu termasuk melakukan layanannya secara terintegrasi," ujar Jay.

Berdasarkan pengamatan Cardig Logistics Indonesia, motif pelanggan menggunakan layanan terpadu tidak semata untuk menekan biaya logistik. Tujuannya lebih kepada mengutamakan kemudahan dalam kegiatan logistiknya



JAY REYES President Director PT Cardig Logistics



Armada PT Cardig Logistics

tanpa perlu menggunakan banyak vendor. Pelanggan meyakini efisiensi biaya logistik akan mengikuti dengan sendirinya, dikarenakan secara proses *integrated logistics service* lebih terkontrol dan tepat waktu.

Terkait persaingan bisnis, sebagian besar dari pesaing CLI merupakan penyedia jasa logistik asing. Mereka biasanya membawa sistem yang telah berhasil diterapkan di negara asalnya. Meski demikian, kata Jay, sistem tersebut belum tentu bisa mudah beradaptasi dengan pasar logistik di Indonesia. Situasi tersebut menguntungkan, sebab Cardig Logistics Indonesia adalah perusahaan domestik yang telah mengetahui keadaan pasar logistik dalam negeri.

"Tidak jarang pemain logistik yang ingin masuk ke Indonesia ngobrol dulu sama kami karena mereka mengetahui bahwa kami tahu tentang kondisi pasar logistik Indonesia. Boleh saja mereka memiliki banyak pengalaman, jumlah klien besar, finansial yang kuat. Tetapi kalau mereka tidak mengerti daerah yang dimasuki, percuma saja," tambahnya.

### Layanan Integrasi Berbasis Teknologi

Pengguna jasa yang dilayani Cardig Logistics Indonesia pada mulanya lebih banyak dari industri telekomunikasi dan *consumer goods*. Namun belakangan perusahaan sudah mulai menysasar sektor pertambangan, khususnya batu bara. Terdapat 50 unit truk milik perusahaan telah dioperasikan di kawasan tambang Kalimantan. Di luar semuanya, hampir seluruh industri telah dilayani, seperti farmasi, elektronik, dan retail. Dari semua industri, kontribusi pendapatan yang diperoleh perusahaan hampir merata pada masing-masing industri.

Situasi tersebut menguntungkan karena pendapatan perusahaan tidak bergantung pada satu industri saja. Industri pertambangan meski jumlah klien yang dilayani hanya tiga perusahaan tetapi secara pendapatan mampu mengimbangi industri lain. Sedangkan dalam hal volume cargo, sektor *consumer goods* menjadi penyumbang *revenue* terbesar. Hingga kini total klien

yang telah dilayani Cardig Logistics Indonesia lebih dari 100 perusahaan dari beragam industri.

"Diversifikasi industri yang dilayani mampu membuat kami mempertahankan *revenue* pada tahun lalu, saat bersamaan terjadinya pelemahan ekonomi. Sektor pertambangan menjadi industri pemberi *revenue* terbesar dengan peningkatan 30% ketimbang tahun 2014. Pada waktu itu banyak sekali yang meragukan sektor tambang. Padahal peluangnya masih banyak. Artinya, walaupun tahun 2015 ekonomi dalam negeri sedang turun, tetapi bisnis kami tetap naik," papar Jay.

Bagi Cardig Logistics Indonesia terlalu mengandalkan hanya satu industri dalam mendapatkan *revenue* cukup berisiko. Sebab, apabila industri tersebut bisnisnya tengah merosot, pendapatan perusahaan juga mengalami serupa. Tahun lalu industri yang dilayani permintaan jasanya paling merosot ialah telekomunikasi, hampir turun 50%. Selebihnya, seperti elektronik,

farmasi, dan *consumer goods* turun 30%.

Jaringan distribusi Cardig Logistics Indonesia tersebar hampir di seluruh kota besar di Indonesia. Sementara untuk jaringan internasional, perusahaan tergabung dalam Hi-Tech Forwarding Network (HTFN), sebuah organisasi penyedia jasa logistik yang anggotanya tersebar di seluruh dunia. Semua jaringan distribusi dimiliki dikelola berbasis ICT (*information communication technology*).

Penerapannya dilakukan dalam banyak kegiatan operasional salah satunya manajemen kendaraan. Cardig Logistics Indonesia menerapkan *transport management system* yang fungsinya untuk mengetahui lokasi kendaraan, biaya operasional kendaraan dan produktivitas sopir. ICT juga diterapkan dalam transaksi pembayaran dengan pengguna jasa dengan menggunakan *billing system*. Keuntungannya, proses transaksi pembayaran jauh lebih cepat, hanya membutuhkan waktu enam hari. Kondisi itu berbeda jika dilakukan secara manual bisa membutuhkan waktu hingga satu bulan.

"Pengembangan teknologi informasi di Cardig Logistics Indonesia sebagai penunjang layanan dan operasional telah dilakukan sejak pertama berdiri. Setiap tahunnya

dilakukan pembaruan sesuai kebutuhan secara berkelanjutan.

Target penggunaan teknologi informasi ialah kecepatan layanan dan efisiensi biaya operasional sekaligus sumber daya manusia," paparnya.

### Berhati-hati Dalam Ekspansi

Berdasarkan catatan Cardig Logistics Indonesia, pasar logistik terbagi beberapa segmen, di antaranya *contract logistics, project logistics, e-commerce, spot market, niche market, dan new emerging market*. *Contract logistics* menjadi ceruk pasar yang paling diincar karena pendapatan terbesar diperoleh Cardig Logistics Indonesia dari segmen tersebut. Dalam kondisi itu perusahaan berusaha selalu adaptif terhadap perubahan peta bisnis logistik. Selain itu, perusahaan harus bisa memanfaatkan peluang itu dibarengi kekuatan internal perusahaan.

"Kekuatan perusahaan dipersiapkan guna menangkap peluang tersebut, mulai dari aset bergerak, aset tetap, kekuatan modal, sumber daya manusia, teknologi informasi, dan jaringan distribusi. Kalau pun masih ada kekurangan tidak harus melakukan investasi aset tetapi cukup dengan melakukan alih daya. Investasi hanya akan dilakukan

apabila ada kepastian permintaan jasa secara berkelanjutan," kata Jay.

Terkait menangkap peluang *e-commerce*, Cardig Logistics Indonesia tengah mengembangkan sistem berbasis aplikasi yang disiapkan untuk segmen *last mile delivery*. Guna mengetahui kondisi pasar, saat ini perusahaan telah bekerja sama dengan perusahaan angkutan barang berbasis online, yakni Go-Box. Kerja sama tersebut juga merupakan upaya perusahaan meningkatkan utilitas kendaraan.

Sementara rencana bisnis lainnya, sekarang Cardig Logistics Indonesia sedang mempelajari proyek yang sedang digarap pemerintah, yaitu Pusat Logistik Berikat. Jika proyek tersebut cukup prospektif, perusahaan menargetkan tahun depan akan bergabung. "Dengan prasyarat *IT based* dan kesediaan lahan untuk PLB, kami telah siap. Hanya tinggal mempersiapkan sumber daya manusianya," ujarnya.

Cardig Logistics Indonesia memang tergolong cukup berhati-hati dalam melakukan ekspansi bisnis. Beberapa hal yang menjadi pertimbangan, seperti *return on investment, payback, net present value*, dan risiko bisnis. Dalam pengambilan keputusan juga dilakukan secermat mungkin dengan melibatkan jajaran komisaris perusahaan.



Ivy Kamadjaja, Deputy CEO PT Kamadjaja Logistics.

## Ivy Kamadjaja

*Tertarik Logistik sejak Kecil*

Panggilan untuk kembali ke bisnis keluarga di bidang logistik membawa Ivy Kamadjaja (48), Deputy CEO Kamadjaja Logistics, menapaki tangga kesuksesan. Setelah marak isu keamanan tahun 1998, Ivy yang sebelumnya memulai karier di salah satu bank nasional di Jakarta harus kembali ke Surabaya untuk mengurus bisnis keluarga. Meski harus kembali belajar dari nol, Ivy membuktikan bila ia mampu menjalankan bisnis logistik dengan sangat baik. Meski demikian, ia tak menyimpan pengetahuan dan pengalamannya sendiri dan membaginya di seminar-seminar di beberapa organisasi yang ia ikuti.

Teks  
*Citra D. Vresti Trisna*

Foto  
*Pebrri Santoso*

Ketertarikan Ivy dan kakaknya di bidang logistik sudah tumbuh sejak kecil. Bapakny, Hura Kamadjaja, sering mengajaknya ke lapangan, pelabuhan dan gudang sehingga membuat Ivy familiar dengan pengiriman barang sejak kecil. Sehingga kini ia sudah tidak asing lagi untuk bersinggungan dengan kapal, *forklift*, *pallet*, laut dan truk. "Bapak adalah inspirasi terbesar untuk saya terjun dalam bisnis keluarga ini. Dari kecil saya melihat kegigihan beliau mengembangkan perusahaan yang tadinya hanya dimulai dengan tidak lebih dari lima orang karyawan dan hanya beberapa cabang kini telah tumbuh pesat, dari Sabang sampai Merauke," papar Ivy.

Bagi Ivy, ayahnya adalah figur yang membakar semangat dan keinginannya untuk terus maju dan berkembang. Karena ayahnya selalu membimbingnya dan tidak pernah lelah menegur bila melakukan kesalahan. Hal inilah yang membuatnya mampu menjalani perannya di bidang logistik. Menurut dia, Hura Kamadjaja adalah figur ayah yang tidak pernah melarang dan membatasi sepak terjang Ivy di logistik. "Saya tidak bisa bayangkan kalau harus mengizinkan anak perempuan saya kelak untuk pergi ke Papua. Cek lapangan malam-malam sebagaimana yang bapak lakukan kepada saya. Apalagi saya sebagai anak perempuan yang bisa dibilang terjun di dunianya lelaki," katanya.

Selain ayah, ibunya adalah sosok yang berperan mendukung keinginan Ivy sejak kecil. Begitu juga dengan

suami dan anak-anaknya, yang menurut Ivy sangat mendukung dan menyemangatnya bekerja, dan bahkan Ivy kerap mengajak anak-anaknya ke K-Log Park di Cibitung. Selain itu, dorongan kuat untuk bekerja di bidang logistik juga ia dapatkan ketika melihat keseriusan timnya untuk bekerja dan berdedikasi untuk memajukan Kamadjaja Logistics yang merupakan *local company with local wisdom and global knowledge*.

Sebelum bergabung di Kamadjaja Logistics, Ivy sempat mencicipi bekerja di bank nasional di Jakarta. Namun, adanya isu keamanan di Jakarta pada tahun 1998 membuatnya memutuskan untuk kembali ke Surabaya dan berkarier di Kamadjaja. Pergantian profesi ini membuatnya harus kembali belajar dari bawah. Namun, hal ini bukan hal yang sulit bagi Ivy karena sejak kecil dia sudah familiar dengan bidang yang selama ini ia geluti. Setelah perusahaan makin berkembang,

tugas dan tanggung jawabnya bertambah pula.

"Pada awal bergabung, saya harus belajar lagi dari bawah. Saya ikut ke pelabuhan, bea cukai, dan mengikuti perjalanan dokumen dan barang itu pergi, sekaligus mengikuti kultur di pelabuhan. Kapan pun kapal sandar dan bongkar, saya turun bersama tim. Itulah cara cepat saya untuk belajar. Terutama memegang teguh nilai yang ayah ajarkan sejak kecil, yakni jujur, ulet, dan kerja keras," ujar perempuan yang lahir dan besar di Surabaya ini.

Meski ia memulai karier di bank, namun keseriusannya belajar dan menekuni bidang logistik dapat diacungi jempol. Tidak tanggung-tanggung, perusahaan tempat ia berkarier menyabet berbagai penghargaan dari dalam maupun luar negeri. Pada beberapa tahun terakhir ini saja, perusahaan tempat Ivy bekerja masuk dalam kategori *Top 25 Logistics Providers* di Indonesia versi Majalah SWA dan *Top 250 Indonesian Local Companies* selama



Pusat logistik berikat milik PT Kamadjaja Logistic di daerah Cibitung Bekasi

empat tahun berturut-turut sejak 2011. Sedangkan pada 2016, masuk sebagai Top 100 Konglomerat Indonesia. Pada 15 Maret 2013, perusahaan Ivy juga menerima rekor Muri sebagai perusahaan logistik dengan jaringan pengiriman laut terbanyak. Kemudian pada 29 Oktober 2014 juga menerima dua kategori penghargaan sekaligus dari Majalah *Marketing*, yakni *The Best in Market Driving* dan *The Best Innovation in Marketing*.

Selain itu, Kamadjaja Logistics juga mendapat penghargaan sebagai *The Outstanding Corporate Innovator (OCI) Indonesia Award 2015* untuk kategori platinum dari PDMA (*Product Development Management Association*), sebuah asosiasi yang berpusat di Chicago, Amerika Serikat. Kamadjaja Logistics juga mendapat penghargaan sebagai *Marketeers of The Year Surabaya*

2015 dari Majalah *Marketeers*. Pada tahun yang sama, Kamadjaja Logistics juga mendapat penghargaan bertaraf internasional, yakni *Finalist Llyod List Awards 2015* dari ASF (*Asian Shipowners Forum*) dan menjadi *Finalist The Best 3PL of The Year Supply Chain Award 2015*.

"Pengakuan sebagai salah satu kandidat perusahaan terbaik di bidang pelayanan logistik untuk kategori *Corporate Awards* sebagai *The Best Asian 3PL (Third Party Logistic Provider) of The Year* pada *Supply Chain Asia Awards 2015*. Kamadjaja Logistics adalah satu-satunya perusahaan logistik dari Indonesia yang masuk dalam penghargaan ini. Sedangkan pada 2016 kami mendapat sertifikat dari Dirjen Bea dan Cukai sebagai AEO (*Authorized Economic Operator*) dan PLB (Pusat Logistik Berikat) di K-Log Park Cibitung," jelas Ivy.

## Banyak Peluang di Bidang Logistik

Bagi Ivy, saat ini identitas gender sebagai perempuan bukan lagi halangan untuk berkarier. Karena, menurut dia, kesempatan untuk perempuan berpartisipasi sudah sangat lebar, terutama di bidang logistik. Selain itu, kesempatan di bidang pendidikan dan karier telah terbuka lebar dan tinggal perempuan tersebut mau mengambil peluang tersebut atau tidak. "Sudah banyak perempuan yang berkiprah di berbagai bidang dan tidak sedikit di dalamnya yang berhasil menjadi pemimpin, baik di perusahaan teknologi informasi, transportasi, menjadi wali kota, menteri dan bahkan presiden juga pernah wanita. Jadi sudah banyak yang memotivasi perempuan Indonesia," kata Ivy.

Ia menambahkan, bila saat ini orang-orang sudah terbiasa melihat wanita bekerja. Menurut Ivy, selama seseorang pandai membawa diri, mayoritas orang akan respek dan mengungkapkan kekagumannya. "Mereka mengungkapkan kekagumannya kepada saya bukan karena saya berkecimpung di logistik, tapi karena mereka tahu saya mampu dalam bidang ini. Semakin tahun, makin banyak perempuan terjun dalam dunia yang mayoritas dikuasai kaum adam, jadi menurut saya sudah bukan kejutan lagi bila perempuan bisa eksis," imbuhnya.

Ivy mengaku sangat menikmati perannya saat ini. Beberapa tahun lalu ia dan timnya mendapat *project*

di Sungai Bian, Papua, untuk membantu salah satu perusahaan besar untuk *set up* pabrik. Hal ini membuat ia dan timnya harus menyewa beberapa kapal karena harus melakukan *dooring* sampai di *site*. "Wow, di benak saya, sungai itu kecil. Ternyata Sungai Bian itu luar biasa, *I'm impressed*. Perjalanan ke sana membuat saya harus berganti angkutan beberapa kali balik darat, kapal kecil, sampai kapal besar untuk sampai di tujuan. Selain itu harus tidur di *container office*. *That definitely would be one of the story that I would share to my kids when they grow up*," kenang Ivy.

Hal lain yang membuat Ivy terkesan selama melakoni pekerjaannya saat ini adalah terwujudnya impian untuk bertemu dengan dirjen, menteri dan presiden dapat terwujud. Bahkan, ia juga mendapat kesempatan mempresentasikan pusat logistik berikat di K-Log Park Cibitung di depan Presiden 10 Maret 2016. Ivy mengaku gugup sekaligus bangga bercampur jadi satu karena tidak ada latihan khusus sebelum presentasi di depan Presiden. "Dalam waktu kurang dari lima menit saya harus memaparkan kepada beliau siapa kami, di mana PLB (Pusat Logistik Berikat) kami dan bergerak di industri yang mana serta apa langkah selanjutnya. Saya akan selalu ingat momen tersebut," kata Ivy bangga.

## Aktif di Organisasi

Ivy melihat persaingan, terutama di bidang logistik adalah hal yang tidak mungkin dihindari, baik di dalam maupun di luar negeri. Terlebih lagi saat ini sudah memasuki MEA (Masyarakat Ekonomi Asean). Dari sinilah, ia menyarankan agar para pelaku logistik harus punya *blue print* dan persiapan matang menghadapi persaingan. Ia pun mengaku sudah beberapa tahun lalu menyiapkan bekal untuk persaingan di dalam bisnis logistik. "Tiap tahun kami rutin mengadakan *strategy summit* untuk mengevaluasi kinerja perusahaan dan sekaligus kondisi eksternal yang ada. Kami juga terus melakukan transformasi korporat untuk menghadapi kondisi persaingan yang semakin kompetitif. Selain itu, fokus kami adalah mengembangkan pilar utama seperti SDM, proses kerja dan teknologi," ujar lulusan University of Technology Sydney, Australia.

Berbekal pengalaman, Ivy mengaku yakin untuk mampu dan siap memberikan kepuasan dan keamanan kepada kliennya. Ivy menuturkan, sampai hari ini Kamadjaja Logistics tetap menangani berbagai industri mulai dari *raw material* hingga *finish goods*. Ia juga menangani *project logistics*, atau pengiriman khusus barang-barang yang *over-sized*, *over* dimensi sampai ke pelosok-pelosok yang sukar dijangkau oleh moda transportasi biasa.

"Kami telah mendapat kepercayaan menangani jasa logistik dari banyak perusahaan multinasional dan nasional terkemuka. Total *customer* kami lebih dari 200 perusahaan. Yang terbaru kami juga menambahkan layanan sebagai AEO (*Authorized Economic Operator*) dan pengelola PLB. Dari 11 perusahaan PLB yang diresmikan Presiden Jokowi, kami termasuk salah satunya," jelas Ivy.

Untuk mendukung bisnisnya di bidang logistik serta kepeduliannya pada penurunan biaya logistik di Indonesia serta membagi pengalaman dan pemahamannya di dunia logistik, Ivy juga aktif di Kadin sebagai Wakil Ketua Komite Tetap Perhubungan Darat. Di tataran asosiasi, Ivy juga tergabung di dalam ALI (Asosiasi Logistik Indonesia) yang aktif mengadakan seminar dan menjadi pembicara di seminar tersebut. Selain itu, ia juga menjadi anggota



Ivy Kamadjaja, Deputy CEO Kamadjaja Logistics.

*Frontier Marketing Club* dan *Marketeers Club* yang juga memiliki agenda seminar bulanan.

"Saya juga sangat *concern* terhadap dunia pendidikan. Kami berhubungan baik dengan universitas di Surabaya, seperti ITS dan UK Petra. Setiap ada undangan untuk memberikan *guess lecture* atau seminar di kampus mereka, saya akan berusaha untuk tidak mengecewakan mereka. Seperti pada Jumat, 22 April 2016, saya menjadi pembicara dalam seminar di UK Petra dengan tema *Win or Lose* menghadapi pasar bebas dunia logistik. Bahkan, akhir tahun lalu, bersama beberapa profesional wanita di Surabaya, saya dan rekan mengadakan acara *Women Build Habitat for Humanity*," paparnya.



# TATA ULTRA 1012

## LIGHT TRUCK DENGAN REM ANGIN

Teks : Citra D. Vresti Trisna  
Foto : Pebri Santoso



### WILDA BACHTIAR

Marketing Manager  
PT Tata Motor

Komitmen Tata Motors untuk memenuhi kebutuhan *customer* kendaraan niaga dibuktikan dengan kembali menghadirkan Tata Ultra 1012. Setelah sukses meluncurkan Smart World Truck Tata Prima 4928, Tata Motors kembali menghadirkan Tata Ultra 1012. Hal ini dilakukan untuk memenuhi kebutuhan *customer* kendaraan niaga dengan menawarkan produk berkualitas yang dirancang dengan desain modern, tangguh dan nyaman, serta dengan harga yang kompetitif.

*Brand Manager Commercial Vehicle*, Wilda Bachtiar mengatakan, Tata Ultra 1012 merupakan produk *light truck* bermesin diesel Tata 497 TCIC yang mampu menghasilkan

tenaga hingga 125 Ps. Tata Ultra 1012 memiliki GVW (*Gross Vehicle Weight*) sebesar 9.990 kg. Produk ini memiliki keunggulan yang tidak dimiliki oleh kompetitor karena Tata Ultra 1012 merupakan satu-satunya *light truck* yang menggunakan rem angin atau *full air*. Hal ini membuat produk ini memungkinkan untuk digunakan di industri-industri B3 (Barang Berbahaya dan Beracun) karena rem angin juga sering digunakan untuk kendaraan yang membutuhkan keamanan lebih.

Menurut Wilda, meski Tata Ultra 1012 memiliki cc dan *horse power* yang lebih kurang sama dengan kompetitor, produk ini memiliki torsi yang lebih besar. Secara volume, Tata Ultra 1012 dengan *wheelbase* 4,5 memiliki bak dengan panjang enam meter. Selain itu, produk ini juga memiliki kabin dengan desain menarik dengan lebar 2,2 meter sehingga paling lebar di kelasnya.

Tata Ultra 1012 adalah pengembangan dari seri LPT yang terdiri dari dua varian: *wheelbase* 4,5 yang diorientasikan untuk volume dan *wheelbase* 3,3 meter yang diorientasikan untuk berat atau volume. Pembagian ini dimaksudkan agar *customer* Tata





Motors dapat memilih truk sesuai dengan kebutuhan mereka. Tata Ultra 1012 memiliki kapasitas kursi tiga buah dengan konfigurasi berjajar satu sopir dan dua penumpang. Kursinya dapat disesuaikan. Bisa digeser maju mundur dan direbahkan ke belakang.

”Untuk menambah kenyamanan pengendara, truk ini juga dilengkapi dengan power steering dengan fitur drooping characteristic khas mobil penumpang Eropa. Produk ini juga memiliki gear dan transmisi yang bagus. Kami menggunakan ban radial sehingga menghemat fuel consumption. Tujuan kami memperkenalkan Tata Ultra 1012 adalah untuk memberikan alternatif pilihan kendaraan niaga yang teknologinya lebih maju namun dengan harga terjangkau dengan Tata Motors produk spesifikasi tinggi tidak harus,” kata Wilda.

Dari sisi *aftersales*, Tata Motors memberikan layanan 24 jam *on-road assistance* dan jaminan suku cadang 1x24 jam atau gratis. Selain itu, garansi yang diberikan Tata Motors adalah garansi selama dua tahun. ”Untuk *customer fleet*, kami juga memberikan layanan *customize*. Salah satunya adalah konsinyasi, kalau mereka butuh *sparepart*, mereka tinggal ambil dan kalau mereka pakai, baru kami tagih. Layanan ini membuat operasional *customer* tidak terkendala,” ujar Wilda.

---

Wilda menuturkan, sejak produk Tata Ultra 1012 diperkenalkan pada event GIIAS 2015 hingga saat ini respons *customer* cukup bagus. Terlebih lagi Tata Motors menyiapkan unit khusus di hampir semua *dealer* agar *customer* dapat melakukan pengujian produk guna merasakan sendiri keunggulan produk-produk Tata Motors. ”Ini salah satu strategi kami karena tak kenal maka tak sayang. Kami telah mengenalkan produk ini di berbagai komunitas, asosiasi, lembaga, perusahaan perorangan. Sekarang *customer* sudah mulai coba-coba,” jelasnya.

---

Pada fase awal salah satu hal yang wajar untuk dipertanyakan *customer* adalah harga jual kembali sebuah produk. Namun, lanjut Wilda, salah satu produk Tata Motors yang sudah menyamai kompetitor adalah *pick up*. Sampai saat ini, *customer* sudah merasakan keuntungan penghematan dan durabilitas sehingga kalau sebuah produk masih menguntungkan tidak perlu buru-buru dijual.

”Itulah yang membuat mereka memilih produk kami. Saya berharap para pengguna truk di Indonesia dapat lebih membuka mata pada produk-produk Tata yang memiliki kualitas lebih bagus dengan harga yang tidak jauh berbeda dari kompetitor. Kalau orang sudah banyak mengenal, ke depannya produk kami akan jadi pilihan utama,” katanya.



Maximal Forklift Series 30 M

# HARGA LEBIH EKONOMIS DENGAN KUALITAS BERSAING

Teks : Citra D. Vresti Trisna | Foto : Pebri Santoso



Forklift M Series  
3.0 – 3.5 ton Gasoline/LPG Forklift

PT Peralatan Pelabuhan Global selaku distributor resmi produk *forklift* Maximal terus berkomitmen menghadirkan *forklift* berkualitas untuk memenuhi kebutuhan konsumen di industri *warehouse*. *Forklift* seri 30 M yang didesain dengan bahan bakar LPG ini sangat membantu *customer* dalam memangkas biaya operasional. Selain itu, harga yang ditawarkan produk Maximal ini ekonomis dengan kualitas yang bersaing.

*Forklift* M Series merupakan produk generasi pertama yang dirancang oleh tim dari Maximal yang memiliki desain, fitur dan teknologi canggih kelas dunia, serta menarik minat banyak *customer* di pasar lokal maupun global. Sampai sejauh ini, produk Maximal telah diekspor di 117 negara di dunia dan telah mendapat pengakuan dari sisi kualitas, keamanan, dan harga yang lebih ekonomis. Dengan moto *professional and precision creates excellence*, Maximal menjadi semakin termotivasi untuk menghadirkan produk-produk berkualitas di seluruh dunia.

*Sales Engineer* PT Pelabuhan Global, Antonius Mario Alvin mengatakan, *forklift* Maximal seri 30 M berkapasitas 3 ton-3,5 ton merupakan salah satu jenis dari produk M series bertenaga LPG. Produk yang dipatenkan sejak tahun 2006 ini merupakan penggabungan antara produk Cina dan Amerika (Sino-American); mesin dibuat di Cina dengan desain dari Amerika. Sedangkan untuk mesin *forklift* seri 30 M ini terbagi menjadi dua, yakni mesin GCT dan *Chinese brand*. "Penggabungan dua teknologi dari Cina dan Amerika menjadikan produk ini memiliki kualitas yang baik. Selain itu, yang membuat produk ini menarik adalah menggunakan bahan bakar LPG. Sehingga apabila digunakan di pergudangan sangat cocok karena relatif lebih bersih dari polusi," kata Alvin.

Menurut Alvin, produk Maximal, terutama seri 30 M telah masuk di Indonesia sejak tahun 2012. Meski tergolong baru, produk ini memiliki berbagai keunggulan yang membuatnya setara dengan produk sejenis dari merek lain. "Penggunaan bahan bakar LPG membuat pemakaian bahan bakar lebih irit dibandingkan dengan yang menggunakan bahan bakar diesel. Produk ini juga telah memiliki ketahanan yang tinggi sehingga tidak perlu terlalu sering pemeliharaan. Selain itu, karena produk ini digunakan untuk kebutuhan *warehouse* sehingga didesain tidak terlalu tinggi agar mudah masuk di pintu-pintu yang rendah," jelasnya.

*Forklift* Maximal 30 M ini didesain khusus untuk mampu beroperasi dalam jangka waktu yang cukup lama, namun tetap memiliki kestabilan dalam bekerja. Meski sedang mengangkat beban berat, produk ini tetap stabil dan mudah untuk bermanuver. Produk ini juga didesain khusus untuk *warehouse* dengan standar keamanan yang tinggi pada kabin untuk melindungi operator dari kecelakaan kerja. Untuk menunjang keamanan, *forklift* seri 30 M ini juga dilengkapi dengan lampu rotari dan sabuk pengaman. Selain itu, produk ini juga didesain khusus dengan berbagai *tools* yang relatif mudah untuk dioperasikan oleh operator.

Untuk menunjang kinerja, produk ini dilengkapi dengan beberapa *options*, di antaranya *solid tyre, double front tyre, side shifter/integrative side shifter, extended fork, suspension seat, arm rest, LPG tank, house reel, additional pipe and valves, vertical exhaust*. Serta dilengkapi juga dengan *duplex/triplex full free mast, fire extinguisher, double air filter, partial soot filter for IC forklift, cabin, heater, air condition, wind screen, battery charger, LED working lights, special RAL colors dan wide carriage and backrest*.

Alvin menuturkan, respons *customer* pada alat ini cukup baik. Karena, menurut dia, sampai sejauh ini belum ada keluhan dari *customer* pada produk-produk yang telah dipasarkan. Menurut dia, *customer* merasa puas dengan produk tersebut karena membantu mereka



Antonius Mario Alvin

Sales Engineer  
PT Peralatan Pelabuhan Global

meningkatkan produktivitas kerja. "*Customer* merasa puas karena dari segi harga, produk kami lebih ekonomis dan kualitas produk kami tidak kalah dibanding produk sejenis lainnya. Selain itu, harga suku cadang produk Maximal juga lebih ekonomis dan terjangkau. Inilah yang membuat kami optimis produk kami bisa bersaing di pasaran," paparnya.

Dari sisi purnajual, PT Peralatan Pelabuhan Global sebagai agen resmi produk *forklift* Maximal seri 30 M memberikan garansi selama lima tahun atau 20ribujam. Dengan adanya jaminan ini, kata Alvin, membuat *customer* merasa lebih aman dan nyaman dalam mengoperasikan produk tersebut. Selain itu, untuk lebih memanjakan *customer*, PT Pelabuhan Global bakal memperluas jaringan dengan membangun kantor cabang di beberapa daerah yang menjadi pusat pergudangan di bagian selatan dan timur Jakarta.



# PARA PENCARI REZEKI DI TPA KOPI LUHUR CIREBON

Foto dan Teks: Pebri Santoso

TPA Kopi Luhur terletak di Kelurahan Argasunya Kecamatan Harjamukti, Kota Cirebon Jawa Barat. TPA ini mempunyai luas 14 hektare dan setiap tahun volume sampah di TPA ini selalu meningkat. TPA ini selain untuk tempat pembuangan sampah juga memiliki nilai lebih bagi orang-orang yang mencari rezeki di tempat ini, seperti para pemulung.

Mereka mengais rezeki dari TPA Kopi Luhur ini sampai akhirnya

mereka membuat gubuk-gubuk untuk tinggal demi menunggu truk-truk sampah yang datang dengan membawa sejumlah sampah dari hasil keliling Kota Cirebon. Para pencari rezeki ini tidak hanya orang dewasa atau orang tua saja, anak kecil pun mencari rezekinya di TPA Kopi Luhur. Bahkan ada yang sekeluarga dari mulai orangtua dan anaknya mencari rezeki di TPA Kopi Luhur Cirebon ini.



Seorang anak kecil pun ikut mencari rezeki di TPU Jati Luhur gur



na membantu kehidupan ekonomi keluarganya.



Seorang nenek lanjut usia pun ikut mencari rezeki di TPA Kopi Luhur.



Sejumlah pemulung berebut sampah ketika truk pengangkut sampah milik Dinas Kebersihan dan Pertamanan Kota Cirebon datang ke lokasi TPA Kopi Luhur Cirebon.



Para pemulung antusias mencari sampah yang masih memiliki nilai jual.

PARA PENCARI REZEKI DI TPA KOPI LUHUR CIREBON



Terlihat sopir truk dan temannya sedang menunggu sampah yang diturunkan di TPA Kopi Luhur.



Gubuk didirikan supaya mereka bisa tinggal sambil menunggu truk sampah yang datang baik pagi sampai malam. Padahal di tempat ini kurang nyaman karena bau sampah yang sangat menyengat dan banyak lalat yang berkeliaran.

Terlihat seorang ibu sedang mengambil sampah dan dimasukkan ke dalam keranjang sampah. ▶





**The 12th**  
**BALIKPAPAN**  
*Expo* 2016

**An International Exhibition** of Equipment, Supplies, Services, Power, Constructions, Transportation, Environmental, Bio Fuel Development, Safety and Security, production and sale of energy, infrastructure, construction and maintenance, Management, production and consumption, Renewable energy, environmental companies and other sub-sectors, products and services for Indonesia's Mining, Oil & Gas and Energy Industries.

“INDONESIA'S  
ENERGY REVIVAL”

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



[sinarexpoprima.com](http://sinarexpoprima.com)



PT. Sinar Expo Prima



@Sinar Expo Prima



**11-13 August**  
**2016**

Borneo Festival Centre @ New Manggar Beach

**BOOK SPACE &  
JOIN NOW!!**

**For Further Information**

**PT. SINAR EXPO PRIMA**

Jl. Kebon Sirih Raya No. 3D, Jakarta Pusat 10340 Indonesia

Telp: +62 21 314 1970, Fax: +62 21 314 6048 Email: [info@sinarexpoprima.com](mailto:info@sinarexpoprima.com)

Organised by:



Proudly Supported by:



Official Contractor:



Official Forwarder:



Official Hotel:



Media Partners:



# TRUCKMAGZ

## SUBSCRIBE NOW!

FORM BERLANGGANAN

**MOHON ISI DATA DI BAWAH INI:**

NAMA : \_\_\_\_\_

u.p./ DITUJUKAN : \_\_\_\_\_

JABATAN : \_\_\_\_\_

ALAMAT KIRIM : \_\_\_\_\_

TELEPON/FAKS. : \_\_\_\_\_

E-MAIL : \_\_\_\_\_

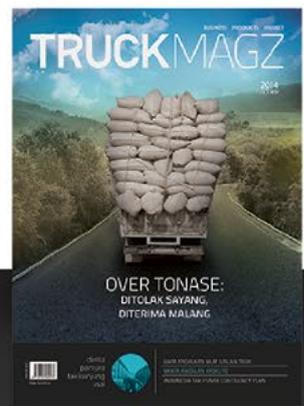
PEMBAYARAN : Rp \_\_\_\_\_

Tunai       Transfer

Tanggal Pembayaran \_\_\_\_\_

Note: Mohon bukti transfer dilampirkan beserta formulir yang telah diisi ke email: [info@arveo.co.id](mailto:info@arveo.co.id)

No. Rek : 2626 288 288  
 BNI Cabang Tanjung Perak  
 a.n. PT Arveo Pionir Mediatama



| BIAYA                      | 1 TAHUN (12 EDISI) | 6 BULAN ( 6 EDISI) |
|----------------------------|--------------------|--------------------|
| Iuran berlangganan         | Rp 378.000         | Rp 210.000         |
| Ongkir wilayah Jawa *      | Rp 200.000         | Rp 100.000         |
| Ongkir wilayah Luar Jawa * | Rp 240.000         | Rp 120.000         |

### PT ARVEO PIONIR MEDIATAMA

Ruko Niaga Sentosa Kav. 5, Jalan Letjend Sutoyo 140 A Medaeng, Waru, Sidoarjo  
 Tlp. 031-85581699 | [www.arveo.co.id](http://www.arveo.co.id)



## PERAWATAN KAROSERI TANGKI

Teks: Sigit Andriyono

Foto: Giovanni Versandi

Kendaraan tangki paling banyak memuat produk BBM tetapi ada juga yang dipergunakan untuk memuat curah cair yang lain seperti aspal, air, CPO dan minyak goreng. Prinsip kerja truk tangki adalah memuat material cair dan bagian dalam tangki dibagi dalam beberapa ruang dengan plat besi tebal, tetapi ada juga dari bahan aluminium. Aluminium menjadi material populer karena memiliki berat yang lebih ringan daripada besi. Karena itu bisa mengangkut muatan lebih banyak daripada tangki material dari bahan besi.

Berdasarkan penjelasan Johan Tenacious, Direktur Teknik PT Antika Raya Surabaya, karoseri tangki didesain khusus untuk membawa cairan dalam jumlah besar sehingga bagian dalam tangki juga didesain untuk memudahkan pemuatan. Di dalam tangki ada semacam dinding yang membagi

tangki dalam beberapa bagian yang sama atau dikenal dengan *baffle*. Pada *baffle* terdapat lubang yang memungkinkan cairan mengalir pada kecepatan sangat melambat ketika truk berbelok, berhenti tiba-tiba, atau melaju dengan cepat. Beberapa karoseri tangki memiliki lebih dari satu kompartemen untuk menyimpan material yang berbeda. Biasanya pada tangki BBM di Indonesia ada terdiri dari lima atau enam kompartemen untuk menyimpan produk yang berbeda atau nilai yang berbeda dari jenis yang sama sehingga beberapa material bisa dimuat pada saat yang sama.

Untuk aktivitas *loading* dan *unloading* karoseri tangki menggunakan banyak *pipeline* dan jenis *valve*. Menurut Bambang Prasetya, *Production Support Manager* PT Antika Raya Surabaya, tangki memiliki variasi katup

pembuangan dengan kemampuan *shut-off* yang cepat, yang terletak di beberapa bagian di samping bawah. Begitu juga dengan katup pengisian yang sudah tersistem aman saat pemindahan material cairan. Hal inilah yang membuat perawatan pada tangki cukup rumit dilakukan. "Karena ada beberapa bagian tangki yang berhubungan dengan keamanan terutama produk yang membawa BBM," ujarnya. Dalam tangki BBM, beban bahan bakar dapat dibuang dengan menggunakan pompa atau dengan gaya gravitasi. Hal ini juga berlaku pada mobil pengangkut air. Normalnya proses bongkar membutuhkan waktu antara 18 menit sampai 24 menit untuk sebuah SPBU kecil. Untuk bahan curah lain bisa lebih lama karena tergantung tingkat kekentalan cairan yang dibawa.

Berikut ini beberapa tabel perawatan truk tangki berdasar sistem yang ada di karoseri.

#### LOADING / UN-LOADING SYSTEM

| Bagian dari Sistem         | Jenis Perawatan  |
|----------------------------|--|
| <i>Loading Adapter</i>     | Periksa fungsi semua sistem yang terkoneksi dengan <i>loading coupler</i> .<br>Periksa kondisi adapter apakah tampak abrasi dan kerusakan. Periksa dan ganti seal yang rusak, termasuk O-ring dan gasket jika menemukan kebocoran. Jika tidak, ganti sesuai buku manual yang disertakan.<br>Periksa kebersihan kaca inspeksi.                |
| <i>Load/Unload Adapter</i> | Sama dengan <i>loading adapter</i> . Cek dan cek ulang fungsi operasional perangkat saat membuka dan menutup.  |
| <i>Emergency Valve</i>     | Periksa fungsi operasionalnya. Lakukan inspeksi pada sistem bagian bawah untuk melihat, apakah ada koneksi yang longgar dan bagian yang berkarat. Oleskan <i>sealant</i> silikon pada sambungan. Periksa dan ganti <i>seal</i> yang rusak, O-ring dan gasket jika menemukan kebocoran. Jika tidak, ganti sesuai buku manual yang disertakan. |
| <i>Product Piping</i>      | Periksa <i>pipeline</i> bagian bawah tangki dan kerapatan <i>flange</i> . Periksa kondisi strukturalnya dan lakukan perbaikan jika menemukan masalah. Periksa dan ganti <i>seal</i> yang rusak, O-ring dan gasket jika menemukan kebocoran. Jika tidak, ganti sesuai buku manual yang disertakan.  |

#### VAPOR VENTING SYSTEM

| Bagian dari Sistem      | Jenis Perawatan  |
|-------------------------|--|
| <i>Vapor Vent Valve</i> | Periksa katup ventilasi udara secara lengkap untuk fungsi operasional pneumatik buka dan tutup. Periksa dan ganti <i>seal</i> yang rusak, O-ring dan gasket jika menemukan kebocoran. Jika tidak, ganti sesuai buku manual yang disertakan. Periksa katup ventilasi udara secara lengkap untuk fungsi buka dan tutup simultan <i>Emergency Valve</i> . Buka dan oleskan <i>grease</i> pada <i>fitting</i> jika diperlukan. |
| <i>Flexible Hose</i>    | Periksa sambungan selang udara fleksibel dari distorsi dan kebocoran. Periksa kekencangan klem.  |
| <i>Vapor Adapter</i>    | Periksa fungsi operasional <i>vapor coupler</i> . Periksa kondisi adapter apakah tampak abrasi dan kerusakan. Periksa dan ganti <i>seal</i> yang rusak, termasuk O-ring dan gasket jika menemukan kebocoran. Jika tidak, ganti sesuai buku manual yang disertakan. Periksa kebersihan kaca inspeksi.   |
| <i>Vapor Piping</i>     | Periksa <i>vapor pipeline</i> dari kerusakan. Periksa koneksi <i>flange</i> . Periksa bantalan penguat pada <i>pipeline</i> .<br>Periksa <i>pipeline</i> dari korosi atau karat.   |

**MANHOLE COVER & EMERGENCY VENTING SYSTEM**

| Bagian dari Sistem          | Jenis Perawatan  |
|-----------------------------|--|
| <i>Pressure/Vacuum Vent</i> | Bersihkan ventilasi dari debu atau kotoran yang terjebak. Ganti gasket jika diperlukan. Periksa pengoperasian di bawah tekanan 70 milibar (mb) dan pengaturan vakum 20 mb. Ganti onderdil sistem yang rusak. |
| <i>Manhole Cover</i>        | Periksa lubang penutup dari kerusakan, <i>seal</i> yang getas, karat dan korosi.   |
| <i>Fill cap</i>             | Periksa mekanisme pegas yang berfungsi menjaga tekanan dalam tangki. Periksa <i>seal</i> dari kebocoran. Periksa engsel penutup dari kerusakan termasuk fungsi operasionalnya.                               |

**Overfill Prevention & Grounding System**

| Bagian dari Sistem  | Jenis Perawatan  |
|---------------------|--|
| <i>Optic Sensor</i> | Periksa fungsi operasional menggunakan <i>Scully tester</i> . Periksa kelonggaran koneksi atau rusaknya perangkat dan ganti jika diperlukan. Oleskan <i>sealant</i> silikon pada sambungan jika diperlukan.  |
| <i>Ground Bolt</i>  | Periksa instalasi dari kerusakan, korosi dan baut yang aus. Periksa kekencangan instalasi baut. Oleskan <i>sealant</i> silikon di sekitar bagian atas baut di mana mur menempel pada <i>chassis</i> .  |
| <i>Wiring</i>       | Periksa ukuran kabel (toleransi minimum adalah 10 American Wire Gauge (AWG)). Periksa jalur kabel dari kerusakan, periksa untuk ketegangan kabel sekitar fitting kompresi pada sensor optik, <i>ground bolt</i> dan soket.   |
| <i>Optic Socket</i> | Periksa kerusakan dan kebersihan <i>pin socket</i> . Periksa instalasi kekencangan soket. Oleskan <i>sealant</i> silikon pada titik-titik koneksi jika diperlukan.   |
| Fungsionalitas      | Periksa fungsi sistem menggunakan <i>Scully tester</i> . Selain itu, lakukan tes kontinuitas listrik antara poin pada <i>ground bolt</i> di tangki dan <i>Grounding Pin</i> pada <i>Optic Socket</i> . Gunakan resistansi rendah pada ohm meter, verifikasi bahwa perlawanan sirkuit tidak melebihi 10 ohm |

## PNEUMATIC SYSTEM

| Bagian dari Sistem                             | Jenis Perawatan  |
|--|--|
| <i>Pneumatic circuit</i>                       | Periksa kebocoran menggunakan semprotan air/sabun. Periksa kerusakan sambungan.  |
| <i>(Filter Regulator Lubrication) FRL Unit</i> | Periksa filter dan kuras cairan kondensat. Isi dengan oli secukupnya dan periksa pengaturan tekanan udara sesuai buku manual.                      |
| <i>Air Intake valve</i>                        | Cek operasional katup untuk memastikan pasokan udara ke katup FRL.   |
| <i>Air Interlock valve</i>                     | Periksa fungsi katup interlock udara melalui mekanisme indikator. Periksa apakah rem truk sudah terkoneksi <i>air interlock</i> pada sistem.       |
| <i>Loading fitting</i>                         | Periksa fungsi <i>Emergency Valve</i> dan <i>Vapor Vent Valve</i> dengan membuka penutup lubang pengisian untuk memastikan fungsi berjalan normal. |

## MECHANICAL SYSTEM

| Bagian dari Sistem             | Jenis Perawatan  |
|--------------------------------|--|
| <i>Cable assembly</i>          | Periksa instalasi kabel dengan memastikan respons kontrol dan kerusakan. Sesuaikan ketegangan kabel untuk memastikan fungsi <i>Emergency Valve</i> . Olesi bagian mekanik yang bergesekan dengan <i>grease</i> sesuai petunjuk manual. |
| <i>Vapor vent rod assembly</i> | Periksa keselarasan untuk memastikan <i>vapor vent</i> mendorong <i>rod stem</i> dan <i>Emergency Valve</i> sesuai dengan bidang vertikal.   |

## Frekuensi Pemeriksaan dan Pemeliharaan Berkala

| Jenis Pemeriksaan     | Frekuensi  |
|-----------------------|--|
| Pemeriksaan total     | Ketika sistem mengalami modifikasi dengan perangkat lain atau setelah penggantian perangkat vital. |
| Pemeriksaan eksternal | 6 bulan  |
| Pemeriksaan internal  | 6 bulan  |
| Tes Hidrostatik       | 1 tahun  |

Bambang mengingatkan, *seal*, gasket dan O-ring harus diganti pada interval minimum yang ditentukan dari buku manual. Pemeriksaan total meliputi lubang penutup dan sistem ventilasi membutuhkan akses ke atas truk tangki. Inspektur harus menggunakan *mobile ladder*

*platform*, semacam *crane* dengan tangga yang bergantung untuk memastikan keamanan selama inspeksi di atap truk tangki. Truk tangki harus dikosongkan dari material cairan sebelum melakukan inspeksi.



## Indonesia Truckers Club TalkBiz Bandar Lampung

# BATAS PERUSAHAAN PERORANGAN DESEMBER 2016

Teks: Sigit Andriyono, Ratna Hidayati

Foto: Giovanni Versandi



Zamzani Yasin  
Ketua Umum DPW ALFI  
Lampung

Roadshow *Indonesia Truckers Club TalkBiz* yang diadakan *TruckMagz* ditutup di kota kelima; Bandar Lampung (10/5). Pada acara tersebut, hadir sebagai narasumber Ir. Tarmizi, M.Si. Kepala KPP Pratama Teluk Betung Kanwil Direktorat Jenderal Pajak Bengkulu dan Lampung; Minto Rahardjo, Sekretaris Dinas Perhubungan Provinsi Lampung; Kompol Jimmy Tana Kasi STNK Ditlantas Polda Lampung; MZ Affansyah Siregar Kasi Penetapan dan Piutang Pajak Dispenda Provinsi Lampung, serta Gemilang Tarigan

Ketua Umum Aprindo. Pada acara ini sekaligus diadakan pelantikan pengurus Aprindo DPD Lampung.

Menurut Minto Raharjo, terbitnya Permendagri 101/2014 yang mewajibkan perusahaan angkutan baik penumpang atau barang berbadan usaha, berlatar belakang bahwa pemerintah ingin usaha angkutan penumpang atau barang dikelola secara profesional.

"Lalu ada tanggung jawab pengusaha, terkait dengan operasional kendaraan baik penumpang atau barang. Truk itu

yang punya kendali cuma sopir, pengusaha cuma bisa menyuruh. Dengan berbadan hukum, hal itu tidak akan terjadi. Peraturan ini menyaring orang-orang yang cuma punya modal beli truk saja. Dengan modal yang besar dalam organisasi, harapan pemerintah tidak terjadi perang tarif antara pengusaha. Saat ini terjadi *dumping* karena tawaran selalu ada yang lebih murah. Sementara tetap saja pengguna jasa akan memilih harga yang paling murah. Harapan kita, dengan kewajiban berbadan hukum ini pengusaha bisa melakukan kerja sama," papar Minto.

Sementara itu, MZ Affansyah Siregar memaparkan, ada keringanan yang diberikan pemerintah pusat untuk pengusaha angkutan orang atau pun barang. Dalam Permendagri 101/2014 ada perbedaan dengan Permendagri 26/2014 maupun Permendagri 12/2016.

Pada Permendagri 26/2014 pemerintah pusat memberikan keringanan kepada pengusaha angkutan barang sebesar 20% dan 40% untuk angkutan orang. Misalnya, unit Rp 100 juta, dasar pengenaan pajak hanya Rp 80 juta dikali 1%. Pada Permendagri 12/2016, ada perubahan di bobot dengan keringanan pajak terutama angkutan umum orang ataupun barang yang sama. "Kami di Dispenda menerapkan Permendagri 101/2014 ini sejak Januari 2015. Tetapi, pada permendagri ini ada klausa yang mengharuskan perusahaan perseorangan harus berbadan hukum. Itu memang yang menjadi kendala di beberapa daerah. Di Lampung, kami sudah terapkan tetapi kami masih memberikan tenggang waktu sampai Desember 2016. Jika sampai Desember 2016 belum menjadi badan hukum, kami hitung sesuai plat hitam. Jadi tidak dapat insentif," kata Affansyah.



Ir. Tarmizi M.Si. Kepala KPP Pratama Teluk Betung Kanwil DJP Bengkulu dan Lampung



Edi Asuhan, Ketua DPP Aprindo Lampung

**TERKAIT PENETAPAN TARIF UNTUK KENDARAAN UMUM BAIK ANGKUTAN BARANG MAUPUN ANGKUTAN PENUMPANG AKAN DIKENAKAN TARIF SEBAGAI BERIKUT.**

| PERATURAN LAMA/TERDAHULU  | PERATURAN BARU/SAAT INI  |
|---|--|
| <p><b>Penghitungan PKB Pergub No. 30 Tahun 2014</b></p> <p><b>Kendaraan Angkutan Barang.</b></p> <p>Kendaraan truk dan sejenisnya:</p> <p>PKB = DPPKB X 80% X tarif (1%)</p> <p>BBNKB = NJKB X 80% X tarif (7,5%)</p> | <p><b>Penghitungan PKB Permendagri 101 Tahun 2014</b></p> <p><b>Kendaraan Angkutan Barang.</b></p> <p>Kendaraan truk dan sejenisnya:</p> <p>PKB = DPPKB X 50% X tarif (1%)</p> <p>BBNKB = NJKB X 50% X tarif (7,5 %)</p> |

**CONTOH PENGHITUNGAN PKB DAN BBNKB ANGKUTAN BARANG (PLAT KUNING) ANTARA PERATURAN PERGUB NOMOR 30 TAHUN 2014 DENGAN PERMENDAGRI NOMOR 101 TAHUN 2014.**



Kompol Jimmy Tana  
Kasi STNK  
Ditlantas Polda Lampung

| PENGHITUNGAN PKB TRUK  | PENGHITUNGAN BBNKB TRUK   |
|--|---|
| <p><b>Pergub No. 30 Tahun 2014</b><br/>           Contoh: truk angkutan barang<br/>           Mitsubishi FN 527 ML (6X4) M/T tahun 2015<br/>           NJKB: Rp 534.000.000<br/>           DPPKB: Rp 694.200.000<br/>           PKB = DPPKB X 80% X 1%<br/>                 = Rp 694.200.000 X 80% X 1%<br/>                 = Rp 5.553.600</p> <p><b>Permendagri No. 101 Tahun 2014</b><br/>           Contoh: truk angkutan barang<br/>           Mitsubishi FN 527 ML (6X4) M/T tahun 2015<br/>           NJKB: Rp 534.000.000<br/>           DPPKB: Rp 694.200.000<br/>           PKB = DPPKB X 50% X 1%<br/>                 = Rp 694.200.000 X 50% X 1%<br/>                 = Rp 3.471.000<br/> <b>Keterangan: PKB turun Rp 2.082.600</b></p> | <p><b>Pergub No. 30 Tahun 2014</b><br/>           Contoh: truk angkutan barang<br/>           Mitsubishi FN 527 ML (6X4) M/T Tahun 2015<br/>           NJKB: Rp 534.000.000<br/>           DPPKB: Rp 694.200.000<br/>           BBNKB = NJKB X 80% X 7,5%<br/>                 = Rp 534.000.000 X 80% X 7,5%<br/>                 = Rp 32.040.000</p> <p><b>Permendagri No. 101 Tahun 2014</b><br/>           Contoh: truk angkutan barang<br/>           Mitsubishi FN 527 ML (6X4) M/T tahun 2015<br/>           NJKB: Rp 534.000.000<br/>           DPPKB: Rp 694.200.000<br/>           BBNKB = NJKB X 50% X 7,5%<br/>                 = Rp 534.000.000 X 50% X 7,5%<br/>                 = Rp 20.025.000<br/> <b>Keterangan: BBNKB turun Rp 12.015.000</b></p> |

**TABEL PERBANDINGAN**



MZ Affansyah Siregar  
Kasi Penetapan dan Piutang Pajak  
Dispenda Provinsi Lampung

| PERUSAHAAN BERBADAN HUKUM   | PERUSAHAAN PERORANGAN  |
|---|--|
| <p>Penghitungan PKB Permendagri 101 Tahun 2014<br/>           Kendaraan Angkutan Barang.<br/>           Kendaraan truk dan sejenisnya:<br/>           PKB = DPPKB X 50% X Tarif (1%)<br/>           BBNKB = NJKB X 50% X tarif (7,5%)</p> | <p>Penghitungan PKB Permendagri 101 Tahun 2014<br/>           Kendaraan Angkutan Barang.<br/>           Kendaraan truk dan sejenisnya:<br/>           PKB = DPPKB X 1,5%<br/>           BBNKB = NJKB X 12,5%</p> |

Jika dibandingkan dengan Permendagri No. 101 Tahun 2014, tidak terdapat perbedaan penghitungan dasar pengenaan PKB dan BBNKB dalam Permendagri 12 Tahun 2016, hanya saja untuk kendaraan angkutan barang golongan *pick up* terdapat perubahan pembobotan dari yang semula 1,3% menjadi 1,075%. Sedangkan untuk golongan *light truck* dan truk bobotnya tetap 1,3%.

Bobot adalah nilai yang mencerminkan secara relatif tingkat kerusakan jalan dan/atau pencemaran lingkungan akibat penggunaan kendaraan bermotor yang dinyatakan dalam koefisien yang besarnya 1 – 1,3. "Lumayan kalau kena aturan ini, pajak *pick up* yang harus dibayarkan ada penurunan," imbuh Affansyah.

Gemilang Tarigan mengatakan, yang perlu diskusikan secara cermat adalah terkait bergabungnya perorangan ke koperasi, beberapa perda melakukan yang berbeda. Termasuk yang pribadi tadi. "Selama ini ada truk plat kuning dimiliki oleh pribadi. Kalau mau balik nama apakah ikut nama koperasi atau cukup menjadi anggota saja. Kalau di Jakarta cukup minta jadi anggota saja. Jadi koperasi memberikan satu rekomendasi bahwa pemilik menjadi anggota koperasi tersebut. Itu dianggap sudah berbadan hukum. Tetapi di daerah lain, harus balik nama ke koperasinya. Pengusaha truk skala kecil masih banyak. Itu mungkin bisa diakomodir," katanya.

| GOLONGAN KENDARAAN                   | BOBOT |
|--------------------------------------|-------|
| 1. Sepeda motor roda 2 dan roda 3    | 1,00  |
| 2. Sedan                             | 1,025 |
| 3. Jeep, Minibus, <i>Blind Van</i>   | 1,050 |
| 4. <i>Pick up</i> , Mikrobus         | 1,075 |
| 5. Bus                               | 1,10  |
| 6. <i>Light Truck</i> , <i>Truck</i> | 1,30  |

Jimmy Tana menanggapi, mengenai bergabungnya pribadi ke koperasi atau badan usaha. Berarti kendaraan tersebut menjadi anggota koperasi, kecuali dipinjampakaikan. "Itu juga berarti, pemiliknya menjadi bagian dari badan hukum tersebut. Jelas ini menjadi bagian dari perusahaan. Dokumen tentu harus balik nama dari perorangan ke atas nama badan hukum," kata Jimmy.

Terkait aset pribadi bergabung ke koperasi, Minto menambahkan, "Persoalannya sekarang apakah itu hanya tinggal surat saja? Apakah perlu balik nama? Kalau iya, beda lagi. Jelas ada BBNKB. Bagaimana solusinya. Ya, bisa diselesaikan lewat jalur legal. Inilah fungsi Aprindo sebenarnya. Coba berdiskusi lebih dalam dengan Dispenda, baru ke Polda. Misalnya, ada pemutihan terbatas, hanya untuk perorangan yang bergabung dengan badan usaha. Bisa juga lewat bantuan teman-teman legislatif. Semua jalan bisa ditempuh. Kita tetap mematuhi aturan perundangan dengan tetap pada tujuan tidak ada pengenaan biaya yang tinggi. Yang jelas administrasinya harus beres dulu. Kalau ingin bergabung dalam satu badan usaha karena nama pemilik ini yang akan digunakan untuk PPH sehingga tidak terbebani lagi ke user potongan pajaknya. Dengan ini akan lebih teratur. Ini kan sudah ada dalam UU 22/2009, PP 74 juga. Bukan truk saja, tetapi angkutan penumpang juga. Banyak perusahaan bus yang seperti ini tetapi mereka sudah bergabung. Karena PO itu harus minimal lima bus dan untuk bus yang gabung badan usaha inisudah berjalan. Sementara bisa, nama tetap pribadi walaupun badan usaha nama lain. Karena jelas aturan-aturan baru ini menuju pada keteraturan yang lebih baik. Baik dari perpajakan, manajemen, operasional sehingga usaha ini makin kondusif secara legal. Pemerintah ingin berjalan dengan baik," papar Minto.



Minto Rahardjo  
Sekretaris Dinas Perhubungan  
Provinsi Lampung



INAMARINE DAN INAGREENTECH 2016

# PERKUAT PANGSA PASAR INDUSTRI DALAM NEGERI

PT GEM Indonesia kembali menggelar pameran *Inamarine* dan *Inagreentech 2016* di Hall A, Jakarta International EXPO Kemayoran, Jakarta. Pameran dihelat selama tiga hari dari 18-20 Mei 2016. Acara ini dihadiri Baki Lee Direktur PT GEM Indonesia, John Manoppo Ketua Umum Asosiasi Perlampuan Listrik Indonesia (Aperlindo), Carmelita Hartoto Ketua Umum Indonesia National Ownership's Association (INSA), Nyoman Suidiana Wakil Ketua Ikatan Perusahaan Industri Kapal dan Lepas Pantai Indonesia (Iperindo), dan Arus Gunawan, Direktur Industri Permesinan dan Alat Mesin Pertanian Kementerian Perindustrian.

Kedua sektor ini termasuk dalam fokus pengembangan pemerintahan Presiden Joko Widodo, yaitu maritim dan energi ramah lingkungan. Berbicara energi yang terbarukan, Presiden merencanakan membentuk badan usaha khusus untuk mempercepat

pengembangan energi nonfossil. Pemerintah juga segera membentuk badan pengelola dana ketahanan energi serta perbaikan regulasi sektor energi baru terbarukan.

Dalam hal pengembangan energi terbarukan, salah satu sektor yang layak dikembangkan adalah Pembangkit Listrik Tenaga Surya (PLTS). PLTS adalah pembangkit listrik yang mengubah energi surya menjadi energi listrik. Pembangkit listrik bisa dilakukan dengan dua cara, yaitu secara langsung menggunakan *solar cell* dan secara tidak langsung dengan pemusatan energi surya.

Baki Lee, Direktur PT. GEM Indonesia meyakini bahwa Indonesia memiliki peluang bisnis di bidang energi pembangkit listrik tenaga surya demikian besar. Indonesia memiliki potensi energi surya sebesar 4,8 KWH/m<sup>2</sup> setara 112.999 GWP atau 10 kali lipat dari potensi Jerman dan Eropa.

Pembangunan pembangkit listrik



Baki Lee, Direktur PT Gem Indonesia menyampaikan sambutannya

tenaga surya berbarengan dengan perkembangan perlampuan LED Indonesia, pasalnya pemerintah menggalakkan program pembangunan infrastruktur seperti pembangunan jalan sejauh 2,650 KM, 3,258 M jalur kereta api, 24 pelabuhan besar, 60 dermaga ferry, 15 bandara modern, 14 kawasan industri, 49 waduk, dan pembangkit listrik tenaga hidrolik dalam lima tahun ke depan.

Sedangkan industri maritim merupakan salah satu sektor dan aset negara yang paling berpengaruh terhadap kemajuan ekonomi nasional. Semua ini tidak luput dari pasar bebas Asia yang kemudian memengaruhi minat investor asing untuk bekerja sama dalam industri maritim dan teknologi perkapalan.

Wilayah laut Indonesia mencapai tiga per empat dari seluruh wilayah Indonesia. Selat Malaka dan jalur Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) secara umum merupakan jalur perdagangan strategis yang dilalui

kapal-kapal perdagangan dunia dengan volume perdagangan mencapai 45% dari total nilai perdagangan seluruh dunia. Hal ini menunjukkan bahwa Indonesia merupakan negara paling potensial dan berpengaruh dalam sektor industri maritim, mengingat pemerintah sedang berfokus pada tol laut.

Di bidang maritim pemerintah menyiapkan anggaran yang sudah dilaksanakan sejak tahun 2015 yang lalu. Investasi tersebut untuk membangun 188 kapal dilakukan dalam tiga tahap, yakni Rp 3,3 triliun untuk tahun 2015, Rp 4,4 triliun untuk tahun 2016 dan Rp 4,1 triliun untuk tahun 2017. Sedangkan pengembangan kapal meliputi kapal patroli, ro-ro, kontainer, dan kapal ternak. Untuk kenavigasian ada kapal induk perambuan dan kapal pengamat perambuan.

Nyoman Suidana menyampaikan kesannya bahwa pameran tahun ini sedikit berbeda karena galangan kapal



Carmelita Hartoto, Ketua Umum Indonesia National Ownership's Association (INSA)



Arus Gunawan, Direktur Industri Permesinan dan Alat Mesin Pertanian Kementerian Perindustrian



Baki Lee, Direktur PT GEM Indonesia

di Indonesia sedang penuh dengan order pengerjaan kapal. "Galang kapal lagi ramai, pembangunan kapal baru atau reparasi kapal. Event ini sangat penting dan cukup momentum serta bisa memberi wahana pengusaha galangan kapal bisa berkomunikasi dan berinteraksi khususnya dalam membangun kapal karena industri komponen pendukung juga masih ketinggalan," jelasnya. Suidana mengatakan, dulu Indonesia selalu ada alasan skala ekonomi tidak cukup untuk membuat kapal di dalam negeri. Tetapi kondisi sekarang berbeda, Indonesia sedang membangun ratusan kapal.

"Ini bisa menjadi industri besar. Kami sebagai asosiasi menginisiasi sebagai langkah awal melalui komponen kapal yang bisa dirakit di Indonesia. Kalau sudah ada industrinya ini jelas akan menyerap tenaga kerja dan teknologi yang sudah diterapkan di beberapa negara maju. Selanjutnya adalah tugas kita bersama untuk menyelesaikan hambatan, karena menurut informasi komponen yang dibuat di dalam negeri harganya lebih mahal. Harganya beda jika beli langsung,"

tambahnya. Suidana menaruh harapan besar setelah banyak kapal yang dibangun di dalam negeri, proses berikutnya adalah perakitan komponen dilakukan di Indonesia.

Dalam sambutannya Arus Gunawan mengatakan pameran memiliki peran penting dalam pengembangan industri maritim khususnya industri galangan kapal di Indonesia. "Dalam event pengusaha dalam negeri bisa bertukar informasi dan *sharing* teknologi dengan pengusaha dari luar negeri. Dan untuk pengusaha komponen kapal dalam negeri bisa memanfaatkan fasilitas yang diberikan pemerintah berupa *techno park* dan *techno science* yang dapat digunakan untuk pembuatan produk sehingga komponen yang diproduksi bisa bersaing," katanya.

Menurutnya untuk memenuhi pasar yang lebih besar, industri kapal dalam negeri harus berkembang. Dukungan pemerintah seperti bebas bea masuk untuk bahan baku dan komponen yang diimpor untuk produksi di Indonesia.

Dukungan juga diberikan John Manoppo, pihaknya sangat antusias karena tahun ini komitmen pengusaha



Suasana booth peserta Inamarine dan Inagreentech di Hall A dan D JIexpo Kemayoran Jakarta

lampu untuk menunjang perindustrian di Indonesia. Pameran yang diikuti beberapa negara merupakan waktu yang tepat untuk bekerja sama dalam segi bisnis. Harapannya pengusaha dalam negeri bisa berkembang dengan diadakannya pameran ini.

*Inagreentech 2016* adalah pameran teknologi ramah lingkungan yang terbesar di ASEAN yang menampilkan solar panel, lampu dan LED, teknologi pembangkit listrik, dan elektronik komponen. Pameran ini digelar seperti tahun-tahun sebelumnya

yang diramaikan oleh pelaku bisnis dan pengunjung yang bertujuan untuk menciptakan geo-bisnis. *Inamarine 2016* yang merupakan pameran teknologi dan peralatan perkapalan, *shipyard*, *offshore*, pelabuhan, *coating*, cat, pengelasan dan logistik. Pameran ini merupakan gelaran bertema maritim skala internasional sehingga pameran mampu memberi pengaruh terhadap industri perkapalan, teknologi serta komponen kapal.



Teks: Abdul Wachid | Foto: Dok. PT Sentras Varitama

## MOBILE STORE PENUNJANG MOBILITAS PEBISNIS

Acapkali pemilik usaha perlu melakukan inovasi dalam strateginya agar calon pembeli dimudahkan memperoleh akses produk yang dijual. Belakangan beberapa pebisnis memilih cara unik salah satunya dengan membuat mobile store, sebuah toko berjalan. Mobile store merupakan bentuk modifikasi yang menggabungkan truk dengan karoseri, di mana bentuk karoseri dimodifikasi selayaknya toko. Penggunaan mobile store akan menguntungkan pebisnis dikarenakan mereka dapat menjangkau titik-titik keramaian yang memiliki potensi penjualan.



Truk mobile store untuk Taman Safari Indonesia

Acapkali pemilik usaha perlu melakukan inovasi dalam strateginya agar calon pembeli dimudahkan memperoleh akses produk yang dijual. Belakangan beberapa pebisnis memilih cara unik salah satunya dengan membuat *mobile store*, sebuah toko berjalan. *Mobile store* merupakan bentuk modifikasi yang menggabungkan truk dengan karoseri, di mana bentuk karoseri dimodifikasi selayaknya toko. Penggunaan *mobile store* akan menguntungkan pebisnis dikarenakan mereka dapat menjangkau titik-titik keramaian yang memiliki potensi penjualan.

Menariknya, desain *mobile store* tidak terbatas hanya untuk penggunaan toko tetapi juga digunakan hal lain, seperti kantor, toilet, dan dapur. "Belum banyak permintaan seperti desain ini. Yang saya tahu di Indonesia jalanan sempit sehingga susah untuk membawa trailer. Padahal investasinya jauh lebih murah daripada ha-



rus membeli truk baru. Pembuatan desain semacam ini tidak harus dengan baru karena bisa dimodifikasi lagi secara tampilan," Daniel Budiman, Direktur PT Sentras Varitama (Sentras Box).

Sebagai contoh, Sentras Box pernah memproduksi dua unit *mobile store* pesanan pabrikan mobil Eropa yang difungsikan sebagai tempat ruang tunggu pelanggan. Di dalam boks dilengkapi beragam perabot ruang tunggu, seperti sofa, televisi, lemari berpendingin dan lainnya. Sementara Sentras Box juga pernah memproduksi *mobile store* pesanan perusahaan merek audio yang dipakai ketika mereka mengadakan acara kompetisi audio. Kendaraan mereka dilengkapi dengan audio dan *speaker* besar, televisi, sofa dan bagian atas dipasang lampu tenda agar orang bisa berdiri.

Ada lagi pesanan dari Taman Safari Circus yang memiliki punya satu unit *mobile toilet* dengan 10 pintu. Si-

sanya adalah pesanan dari beberapa *event organizer* di Jakarta yang memiliki *mobile store* yang mereka pakai untuk kantor ketika mereka sedang di lokasi *event*. "Berbeda peruntukan, berbeda juga desain strukturnya. Untuk kapasitas yang berat saya pasang empat roda dan ukuran bannya juga lebih besar. Untuk kapasitas ringan, dua roda cukup. Tidak ada batas kapasitas, paling berat saya pernah buat untuk kapasitas lima ton," ujar Daniel.

Bahan baku utama karoseri yang digunakan rata-rata sama, yakni menggunakan *sandwich panel* yang berbahan *extruded polystyrene* dengan tebal 50 mm dan lapisan luar atau dalamnya *fiberglass* tebal 1,5 mm. Sementara untuk perawatannya, kata Daniel, terbilang mudah karena karoseri ini tidak bermesin hanya berupa *chassis*. Hanya yang diperhatikan adalah perawatan pada roda dan minyak untuk rem.



**DANIEL BUDIMAN**

Direktur PT Sentras Varitama  
(Sentras Box).



## Tire Management System tak sekedar Software

Teks : Citra D. Vresti Trisna

Foto : Pebri Santoso

Di dalam bisnis angkutan, biaya ban merupakan biaya tertinggi kedua setelah BBM. Hal ini membuat pemilik perusahaan angkutan mencari berbagai solusi guna menekan biaya ban dengan beragam cara bahkan mendatangkan orang atau perusahaan yang mampu melakukan apa yang disebut *tire management system* untuk melakukan perawatan ban di perusahaan mereka. Meski demikian, sampai saat ini usaha melakukan *tire management system* kebanyakan dipahami dengan jalan memakai *software tire management system* dan bukan pada upaya menyeluruh untuk mengoptimalkan pemakaian ban.

Sondi Yutendra Nugroho, *Fleet Manager Development ASEAN Commercial PBU PT Goodyear Indonesia Tbk.* mengatakan, *tire management system* merupakan usaha pengoptimalan penggunaan dan perawatan ban sehingga menghasilkan *cost per kilometer* yang serendah mungkin. Sondi menuturkan, *tire management system* merupakan jawaban atas kegelisahan pengusaha angkutan yang *concern* terhadap efisiensi pemakaian ban. Karena diketahui, ban merupakan biaya tertinggi kedua setelah BBM. "*Tire management system* mulai dilirik sekitar tahun 2000-an atau pada saat ban truk radial mulai dilirik oleh perusahaan angkutan yang bermain di *on road*. Kalau di medan *off road*, seperti halnya perusahaan tambang yang menggunakan *giant tire*, mereka sudah familiar menggunakan *tire management system* sejak awal," ujar Sondi.

*Tire management system* pada saat ini menjadi alternatif bagi para pengusaha angkutan karena menawarkan penurunan *cost of ownership* ban secara keseluruhan. Tanpa adanya *tire management system*, tegas Sondi, pengusaha angkutan akan menderita kerugian mulai 50% sampai bahkan 100% dari optimalisasi pemakaian ban tersebut. Meski demikian, disayangkan banyak pengusaha angkutan hanya berfokus pada *initial price* (harga satuan) ban saja dan bukan pada *cost of ownership* (biaya



ALAN LOI

President Director  
PT Goodyear Indonesia

SONDI YUTENDRA NUGROHO  
Manager  
PT Goodyear Indonesia



ban) di mana hal ini akan sangat memengaruhi seluruh proses *tire management system* yang dilakukan.

Jika tidak melakukan *tire management system* dengan benar, misalnya ban dalam kondisi *toe in/out* dan kendaraan dibiarkan jalan, pemilik bisa kehilangan 50% umur ban. Selain itu, penjagaan tutup pentil saja jika tidak diperhatikan akan berakibat terhambatnya kotoran dan udara di dalam ban akan keluar tanpa dapat terprediksi besar-kecilnya celah kebocoran yang dapat menimbulkan hilangnya 100% ban tersebut karena mengalami *run-flat* (kempes tergelinding). Jadi, biaya ban itu harus disadari sangat dinamis, namun bisa dikelola dengan penerapan *tire management system* secara benar," tutur Sondi.

Meski istilah *tire management system* sudah banyak diketahui pemilik perusahaan angkutan, Sondi mendapati sebagian besar

pemahaman *tire management system* hanya masih sebatas tidak lebih dari sekadar *software*. Padahal, menurut dia, *tire management system* yang sebenarnya adalah suatu proses yang menyeluruh dimulai dari proses pemilihan ban baru, pemasangan di truk, tekanan angin yang sesuai, perawatan ban, perawatan kaki-kaki kendaraan, mengelola muatan dll. "Apabila ada truk yang diperuntukkan untuk *on road* tetapi dipasang ban untuk *off road*, itu salah di awal. Jadi bisa dibilang dia tidak melakukan *tire management system*. Jadi, *tire management system* itu sebenarnya merupakan aktivitasnya dan bukan *software*," jelas Sondi.

*Retread Sales Manager* PT Goodyear Indonesia Tbk. Andri Wahyu Medayanto menyarankan agar para pemilik angkutan memercayakan *tire management system* dan berkonsultasi kepada pihak pabrikan ban. Karena, menurut dia, pabrikan ban adalah pihak yang sangat memahami visi, karakter, dan tujuan ban sejak dilahirkan hingga ban tersebut afkir. "Kesalahan konsumen *tire management system* saat ini adalah pola pikir bahwa *software* adalah *tire management system*, padahal *software* pelengkap saja. "Umumnya pabrikan ban memiliki *software*, seperti kami dari Goodyear juga mempunyai *software* pelengkap *tire management system* yang disebut My Goodyear *Tire Management System*. Inilah edukasi yang ingin kami berikan kepada konsumen," tambah Andri.

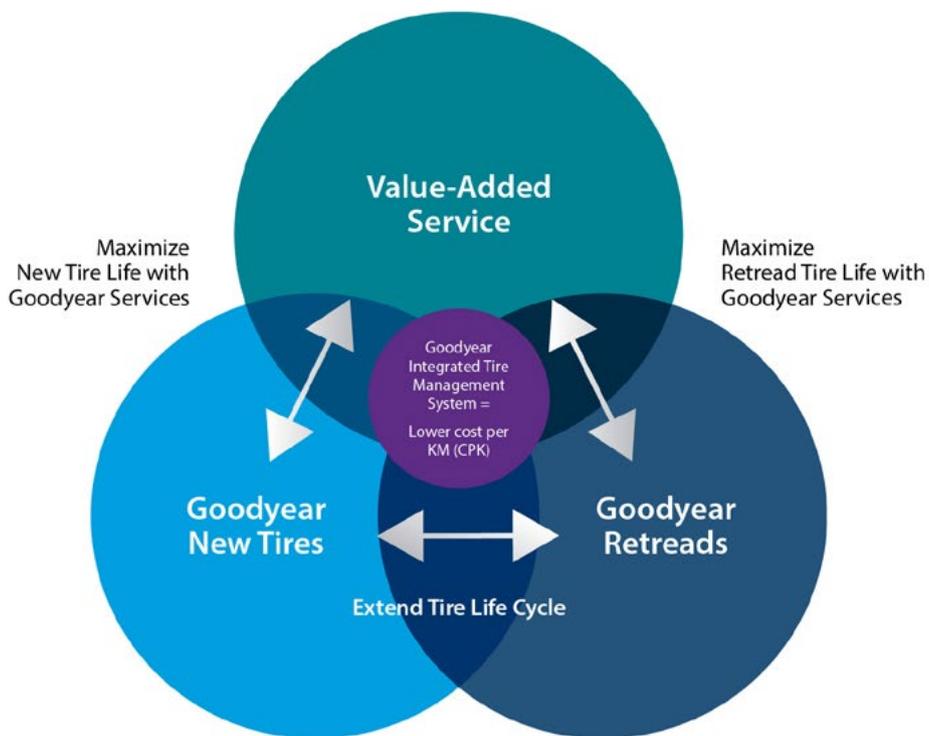
Menurut Andri, proses *tire management system* yang baik seharusnya memadukan antara penggunaan *software* dan memperlakukan ban dengan *tire management system* karena, perpaduan keduanya dapat memaksimalkan *cost of ownership* ban. Ban yang telah mencapai batas pemakaian selanjutnya harus dapat diutilisasi dengan divulkanisir secara baik dan benar.

## Proses Tire Management System

Selanjutnya, Sondi memaparkan, proses *tire management system* yang biasa dilakukan oleh Goodyear lebih sering disebut dengan konsep "*cradel to grave*" atau sejak ban dibeli sampai tidak dapat digunakan lagi. Ada

beberapa hal yang harus dilakukan di dalam proses *tire management system*. Tahap pertama tersebut adalah pemilihan jenis ban baru yang disesuaikan dengan aplikasi atau kebutuhan kendaraan.

### Proses *tire management system* Goodyear



#### CRADLE TO GRAVE SUPPORTED BY TOTAL TIRE MANAGEMENT SYSTEM

- Goodyear is able to provide to fleets with quality products & value-added services.
- To support fleets in maximizing / extending the life cycle of the tire casings / carcasses through quality Goodyear Authorized Retread System.
- Thus, Further growing new tires sales.

Sumber: Goodyear

Untuk mendapatkan akurasi pada proses ini, Sondi menerangkan bahwa Goodyear menggunakan suatu alat yang disebut *vbox* atau alat yang dipasang di kendaraan untuk menentukan jenis ban yang cocok dipakai di kendaraan sesuai medan aplikasinya. *Vbox* adalah alat yang digunakan untuk mengetahui jenis ban yang cocok, apakah *fleet* tersebut cocok menggunakan ban *long haul* (jalan lurus), *urban* (perkotaan), *regional haul* (jalan berbelok). *Vbox* tersebut dipasang pada bus/truk dan memonitor rute perjalanan kendaraan yang berjalan via satelit. "Dari hasil itu, kami akan dapat merekomendasikan jenis ban apa yang sesuai dipakai," kata Sondi.

*Load study* adalah langkah kedua untuk melihat distribusi beban muatan kendaraan bekerja termasuk penyesuaian tekanan angin sesuai dengan distribusi

beban yang ada di kendaraan pada tiap poros roda. Menurut Sondi, tidak banyak transporter yang menentukan tekanan angin pada truk berdasarkan *load study* sehingga ketidaktepatan tekanan angin tersebut masih merupakan tantangan. "Jadi kalau hasil penimbangan diketahui distribusi beban ke masing-masing sumbu (*axle*), dengan perhitungan tertentu maka kita juga dapat menentukan tekanan angin ban di masing-masing sumbu tersebut. Tekanan angin inilah yang menjadi standar pada saat truk beroperasi. Besarnya tekanan angin ban di suatu kendaraan ditentukan oleh besarnya muatan. Jika suatu kendaraan muatannya akan berubah dalam waktu yang panjang, harus dilakukan penyesuaian tekanan angin bannya kembali atau bahkan terpaksa harus dilakukan *load study* lagi," jelas Sondi.

---

#### Hal-hal yang jadi pertimbangan sehingga pentingnya dilakukannya *load study* adalah:

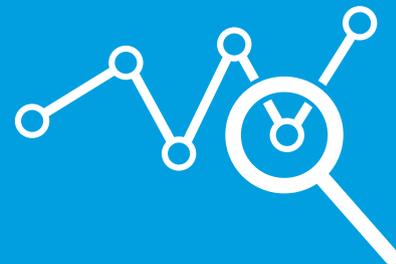
---

*Effect casing life, under 20% vertical deflection = -35% casing life*

*Effect casing life, over 20% over inflation = -15% casing life*

*Effect casing durability, over 20% inflation = -10% durability*

*Effect casing durability, under 20% inflation = -30% durability*



Selain proses *load study* guna menentukan tekanan angin, Goodyear juga secara berkala memberikan *value added service* lainnya pada *fleet* berupa *training*, *visit reguler*, *fleet analisis*, *operation concentration*, *field obseravtion*, dll.

Sebagai bagian dari *tire management system* untuk mengoptimalkan pemakaian ban, Sondi menyarankan agar *fleet* dapat melakukan *retread* (vulkanisir) ban secara hati-hati. Karena, vulkanisir yang sesuai dengan standar *safety* dapat menjamin kualitas dan efisiensi ban vulkanisir.

Allan Loi, Presiden Direktur PT Goodyear Indonesia Tbk. menambahkan, hal terpenting untuk menunjang

keberhasilan *tire management system* adalah komitmen pemilik untuk menjalankan rekomendasi *tire management system* yang sudah diberikan. Karena, menurut dia, semua rekomendasi yang diberikan pabrikan ban adalah untuk kepentingan pemilik, terutama dalam melakukan optimalisasi pemakaian ban.

Allan menambahkan, keberhasilan dari *tire management system* dapat dilihat dari *cost ownership* ban yang dapat dihitung per tahun atau per semester. Apabila terjadi penurunan, *tire management system* bisa dikatakan berhasil.



# ORGANDA

## WUJUDKAN SINERGI ANGKUTAN BARANG DAN PENUMPANG

Teks: Citra D. Vresti Trisna  
Foto: Pebri Santoso

Sampai hari ini angkutan darat, yang mencakup angkutan penumpang dan angkutan barang, masih menjadi penggerak ekonomi utama masyarakat. Karena itu, kebijakan pengelolaan angkutan darat di Indonesia perlu ditangani secara sektoral atau sendiri-sendiri dan butuh organisasi yang menaungi. Guna mengakomodasi kepentingan tersebut, pada tahun 1962 organisasi-organisasi angkutan umum melebur diri menjadi satu di dalam Organda (Organisasi Angkutan Darat). Beberapa organisasi angkutan umum yang meleburkan diri menjadi Organda, yaitu Ipposi (Ikatan Perserikatan Pengusaha Otobis Seluruh Indonesia), Orpeni (Organisasi Pengangkutan Nasional Indonesia), Fegapri (Federasi Gabungan Prahoto Indonesia), dan Gandavetri (Gabungan Angkutan Darat Veteran Indonesia).



ANDRIANTO DJOKOSOETONO Ketua Umum Organda

Ketua Umum Organda Andrianto Djokosoetono mengatakan, Organda dibentuk pada tahun 1962 di Selecta, Malang, untuk menaungi organisasi pengusaha angkutan yang ada. Selain itu, keberadaan Organda berfungsi untuk mengasah kemampuan dan profesionalisme anggota di dalamnya agar lebih efektif, efisien, dan memiliki daya saing. Organda resmi didirikan melalui Surat Keputusan Menteri Perhubungan Darat, Pos, Telekomunikasi dan Pariwisata Nomor L. 25/1/18/1963 tanggal 17 Juni 1963 mengukuhkan Organda sebagai organisasi tunggal dalam bidang angkutan bermotor di jalan raya.

"Organda dibentuk itu sama seperti Kadin satu-satunya mitra yang setingkat pemerintah di bawah presiden untuk menaungi kamar dagang, terutama untuk pengusaha angkutan di jalan raya. Organda yang menjadi mitra pemerintah untuk memfasilitasi, mensejahterakan anggota, dan melayani masyarakat sebagai pengguna," ujar Andrianto.

Menurut Andrianto, keberadaan Organda membawa dampak positif bagi pengusaha angkutan. Karena, menurut

dia, tidak ada peraturan pemerintah yang berhubungan dengan angkutan darat yang dibentuk tanpa melibatkan Organda. Sehingga dampak dari kebijakan tersebut, baik yang menyangkut tarif, kepelabuhanan, dan segala hal yang menyangkut angkutan darat, dapat menguntungkan anggota Organda.

Andrianto menilai, Organda masih merupakan organisasi yang diandalkan dan dipercaya oleh anggota untuk menyelesaikan masalah-masalah mereka. Keberadaan Organda juga menjadi satu-satunya tempat berkomunikasi dengan pemerintah, terutama untuk menyampaikan keluhan dan harapan pengusaha angkutan. Selain itu, lanjut Andrianto, semua agenda yang dilakukan Organda merupakan amanat yang anggota gaungkan di acara muktamar dan mukernas. "Kalau ada anggota yang merasa tidak terwakili atau tidak puas dengan Organda berarti perwakilan cabang dia yang bermasalah," tuturnya.

Sampai hari ini anggota Organda sudah tersebar di 450 kota seluruh Indonesia, sehingga salah satu fokus utama Organda hari ini adalah menyiapkan seluruh anggota menghadapi MEA (Masyarakat Ekonomi ASEAN). Andrianto mengaku, sampai hari ini masih banyak dari anggotanya yang masih terkendala dalam hal badan hukum. Sedangkan salah satu syarat untuk mendapat pinjaman bank dengan bunga rendah adalah adanya badan hukum.

"Bunga yang akan dikenakan ke mereka adalah 18% bila menggunakan atas nama pribadi. Sedangkan sebagian anggota kami masih perorangan. Kini pengusaha angkutan tidak boleh perorangan. Karena itulah, kami perlu mengakomodir anggota agar dapat bersaing dengan jalan kami buatkan mereka koperasi. Kami juga akan berkoordinasi dengan pemerintah agar pemindahan aset anggota Organda dari aset pribadi menjadi berbadan hukum tidak dibebani dengan banyak pajak," jelas Andrianto.

Andrianto mengatakan, kelemahan pengusaha angkutan juga disebabkan karena buruknya infrastruktur penunjang kegiatan logistik dan angkutan penumpang, seperti halnya jalan raya. Namun, terkait masalah ini, Andrianto mengaku telah mengomunikasikan masalah infrastruktur kepada pemerintah, baik di daerah atau pusat. Sedangkan untuk menangani masalah kemudahan dalam hal modal dengan cara memberikan kredit khusus anggota agar anggota Organda memiliki daya saing.

"Kami ajak mereka bergabung untuk membentuk menjadi satu wadah badan hukum di satu wadah agar mampu berjuang bersama. Kemudian kami juga akan berikan solusi perbankan yang akan membantu kredit khususnya anggota. Kami juga telah membicarakan masalah ini dengan beberapa bank plat merah untuk membantu anggota kami dalam mendapatkan pinjaman usaha," kata Andrianto.

## Dorong Pemerintah Perbaiki Iklim Usaha

Menyadari rendahnya daya saing anggota Organda, Andrianto mengaku masih konsisten dalam berkoordinasi dengan pemerintah dalam rangka memperbaiki iklim usaha yang lebih kondusif. Selain itu, Organda bersama pemerintah masih tetap berfokus untuk mengatur aturan main dalam pelaksanaan MEA agar tidak merugikan perusahaan angkutan dalam negeri. "Saat ini MEA sudah terselenggara dan porsi asing pun cukup terbuka. Jadi segala peraturan pemerintah yang kami anggap memperbaiki iklim usaha akan kami perjuangkan. Kalau untuk angkutan penumpang tidak terlalu bermasalah, yang bermasalah adalah angkutan barang, karena ruang lingkup angkutan barang bukan hanya pada muatan saja tapi pada mekanisme pengelolaannya," ujarnya.

Andrianto menambahkan, persoalan di angkutan penumpang masih tergolong rendah karena dalam pengelolaannya, pemerintah masih membantu dengan adanya subsidi langsung. Sedangkan untuk pengelolaan angkutan barang,

permasalahan yang terjadi sangat kompleks, mulai dari kemacetan dan ketidakmerataan modal. Untuk mengatasi masalah di angkutan barang, Andrianto menyarankan agar pemerintah tidak membatasi gerak angkutan penumpang demi angkutan barang.

Menurut Andrianto, penyelesaian masalah angkutan barang tidak bisa dipisahkan dengan angkutan penumpang. Angkutan penumpang harus terus dibenahi dan disubsidi agar penumpang merasa nyaman dengan angkutan umum dan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi sehingga jalan raya menjadi lebih leluasa dilewati angkutan barang. "Kalau misal kendaraan pribadi berkurang setengahnya saja, Jakarta akan lebih longgar. Kami sedang mendorong pemerintah terus membenahi regulasi terkait angkutan penumpang dan angkutan barang, terutama untuk mengatasi kemacetan di jalan. Selama problem kemacetan belum teratasi, masalah angkutan barang tidak akan selesai dan pihak yang bisa mengatasi adalah pemerintah," imbuhnya.

## Kebijakan Organda untuk Angkutan Barang

---

Menurut Andrianto, saat ini fokus Organda terkait pada masalah angkutan barang di Indonesia adalah peningkatan daya saing, terutama pada saat menghadapi MEA. Dia menampik bila selama ini Organda hanya berfokus pada angkutan penumpang. Karena, menurut dia, cakupan keanggotaan Organda bukan hanya di angkutan penumpang. Selain itu, dia mengaku juga terus berkomunikasi dengan pengusaha angkutan barang agar dapat menyelesaikan persoalan bersama-sama, karena tidak mungkin menyelesaikan masalah angkutan barang sendiri-sendiri. "Kami tidak membeda-bedakan angkutan barang atau pun angkutan penumpang karena semua kami fasilitasi," kata Andrianto.

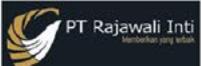
Andrianto menambahkan, penyelesaian masalah angkutan di Indonesia tidak dapat dilakukan dengan memisahkan penanganan angkutan barang dan angkutan penumpang. Masing-masing

angkutan, baik barang atau pun orang, harus dibuat menjadi satu visi. Karena, menurut Andrianto, angkutan barang tidak akan pernah lancar kalau angkutan penumpang tidak lancar. "Kalau angkutan penumpang semrawut, barang akan ikutan semrawut kecuali angkutan barang pindah ke kereta api. Program kereta api juga tidak bisa maksimal karena ketika barang sampai ke stasiun tetap pakai truk lagi. Jadi kalau hanya berfokus di angkutan barang, tidak akan bisa karena angkutan barang dan angkutan penumpang menggunakan jalan yang sama," paparnya.

Selain itu, masalah yang juga kerap muncul dan sulit terselesaikan adalah ego sektoral antara para pengusaha angkutan. Menurut Andri, hal yang harus dilakukan untuk menyelesaikan persoalan ini adalah dengan cara duduk bersama dan menyatukan persepsi. "Ego sektoral ini adalah persoalan yang sedang kami selesaikan. Saya harap agar

para pengusaha tidak hanya berpikir untuk kepentingan dia sendiri. Kalau ada yang merasa ada kepentingan yang tidak terakomodir, kami terbuka untuk berdialog dan menyelesaikan untuk kebaikan bersama," jelas Andrianto.

Ke depannya, Andrianto berharap agar pemerintah meningkatkan perhatiannya kepada angkutan barang dan mengatasi masalah-masalah yang ada. Dia juga berharap agar Organda mampu mewadahi semua kebutuhan dan berjalan bersama. "Semua anggota harus merasakan manfaat langsung dari Organda agar tidak tercerai-berai lagi semuanya. Begitu juga dengan pengguna jasa dari anggota Organda dan pemerintah harus menyesuaikan dengan mengeluarkan kebijakan-kebijakan yang membuat iklim usaha semakin mambaik. Kalau pengguna jasa senang, pengusaha dan pemerintah juga akan diuntungkan, inilah yang dinamakan *win-win solution*," katanya

|   |  |   |   |
|---|--|---|---|
|  <p>1. Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia//<br/>Jl. Yos Sudarso No. 1 Perkantoran<br/>Yos Sudarso Megah Blok B3<br/>Tanjung Priok – Jakarta 14320<br/>T. 021-43900464 / F. 021-43900465</p>   |  <p>2. Asosiasi Logistik Indonesia//<br/>7th FI Tower Ministry of Trade RI<br/>Jl. Ml. Ridwan Rais No.5 Jakarta 10110<br/>T/F. +6221-3863936<br/>www.ali.web.id</p>   |  <p>3. Supply Chain Indonesia //<br/>Komplek Taman Melati B1/22 Pasir Impun<br/>Bandung, 40194<br/>T. 022-720 5375 / 0821 1515 9595<br/>E. sekretariat@supplychainindonesia.com</p>                          |  <p>4. ABUPI (Asosiasi Badan Usaha<br/>Pelabuhan Indonesia)//<br/>Grand Wijaya Center G-16<br/>Jl. Wijaya II- Kebayoran Baru<br/>Jakarta 12160, Indonesia<br/>T. +6221 7206902 F. +6221 7202860<br/>www.abupi.org</p>  |
|  <p>5. Kamadaja Logistics //<br/>Jl. Wolter Monginsidi No.87, Jakarta 12180<br/>T. +62 21 7279 0656<br/>F. +62 21 739 8856<br/>www.kamadaja.com</p>  |  <p>6. PT Exxon Mobil Lubricants Indonesia //<br/>Lt.G Unit : G07, Wisma GKBI,<br/>Jl. Jend. Sudirman No.28,Tanahabang,<br/>Kota Jakarta Pusat, DKI Jakarta 10210<br/>Telp. 021- 650 1000 ext 7700<br/>Fax: 021- 650 3854</p>                   |  <p>7. PT. Guna Pratama //<br/>Jl. Meruya Utara no. 58, RT 07, RW 11,<br/>Jakarta Barat 11620, Indonesia<br/>Telp. 021- 585-1406/7288<br/>Fax. 021- 6888-1840<br/>Web : www.gunapratama.com</p>             |  <p>8. PT. DWI MULTI MAKMUR (HJ BRIDGE) //<br/>Jl. Kapuk muara No. 7<br/>Komp.Duta harapan Indah Blok No. 12<br/>Jakarta Utara 14460 Indonesia<br/>Telpon : (+6221) 6669481-82<br/>Fax : (+6221) 66694883<br/>www.dwimultimakmur.com</p>   |
|  <p>9. PT ANTIKA RAYA //<br/>Jl. Demak No.135<br/>Surabaya 60173<br/>T. (031) 531 2662 F. (031) 531 2088</p>   |  <p>10. PT CARDIG LOGISTICS INDONESIA //<br/>Komplek Pergudangan Cardig<br/>Jl. Raya Halim Perdanakusuma<br/>Jakarta 13610 Indonesia<br/>Telpon : (62-21) 8089 0048<br/>Fax : (62-21) 8089 0048<br/>www.cardiglogistics.com</p>                 |  <p>11. PT GOODYEAR INDONESIA, Tbk //<br/>Jl. Pemuda No. 27 Bogor 16161, Indonesia<br/>Telpon : (62-251) 832 2071<br/>Fax : (62-251) 832 8008<br/>www.goodyear-indonesia.com</p>                            |  <p>12. PT Mercu Gramaron //<br/>Jln. Klampis Anom No. 12<br/>Kompleks Perumahan Wisma Mukti<br/>Surabaya<br/>T. (031) 5932600 – 2700<br/>F. (031) 5946370</p>   |
|  <p>13. Reed Panorama //<br/>Panorama Building 5th Floor<br/>Jl. Tomang Raya No. 63.<br/>Jakarta Barat 11440<br/>T. (021) 2556 5033<br/>F. (021) 2556 5040<br/>E. riyah.haritama@reedpanorama.com<br/>Website. www.reedpanorama.com</p>  |  <p>14. BANDUNG INSTITUTE OF TECHNOLOGY //<br/>Jl. Ganesha No. 10 Bandung 40132<br/>Telpon : +62 22 2531 923<br/>Fax : +62 22 2504 249<br/>www.sbm.itb.ac.id</p>  |  <p>15. MAJELIS ULAMA INDONESIA //<br/>Gedung MUI Jl. Proklamasi No. 51<br/>Menteng, Jakarta Pusat<br/>Telpon : 062-21-31902666<br/>Fax : 062-21-31905266</p>  |  <p>16. PT MULTI TERMINAL INDONESIA //<br/>Member Of IPC Group<br/>Jl. Pulau Payung No.1 Tanjung Priok,<br/>Jakarta 14310 Indonesia<br/>Telpon : (021) 2910 4000</p>   |
|  <p>17. PT Rajawali Inti //<br/>Jl. Brantas Km 1<br/>Probolinggo - Jawa Timur<br/>T. (0335) 423259</p>   |  <p>18. PT Putra Rajawali Kencana //<br/>Jl. Letjend Sutoyo Surabaya<br/>Ruko Niaga Sentosa<br/>Surabaya, Indonesia<br/>T. (031) 3537939 (hunting)<br/>F. (031) 3537531</p>   |  <p>19. PT Rajawali Dwi Putra Indonesia //<br/>Jln. Letjen Sutoyo 110-112<br/>Waru, Sidoarjo, Jawa Timur<br/>T. 031-8531668</p>   |  <p>20. ORGANDA // (Organisasi Pengusaha<br/>Nasional Angkutan Bermotor di Jalan)<br/>Kantor : Wisma PMI Lt. 1 Jl. Wijaya I No. 63<br/>Kebayoran Baru – Jakarta Selatan<br/>Mobile : 0817 376 979<br/>www.organda.or.id</p>  |
|  <p>21. PT TATA MOTORS DISTRIBUSI INDONESIA<br/>Pondok Indah Office Tower 3 Suite. 801-8<br/>Jln. Sultan Iskandar Muda<br/>Kav V-TA Pondok Pinang Kebayoran Lama<br/>Jakarta Selatan 12310<br/>T. +62-21-29328041 F. +62-21-29328042</p> |  <p>22. PT ASTRA INTERNATIONAL,Tbk. //<br/>UD Truck Sales Operation<br/>Jl. Danau Sunter Selatan Blok O/5 Sunter II,<br/>Jakarta 14350, Indonesia<br/>Telpon : 021 650 8008 Ext. 6100<br/>Fax : 021 650 8005<br/>www.udtrucks-astra.co.id</p> |  <p>23. PT. YU WON LCD //<br/>Ruko Pinangsia Blok H-25<br/>Office Park Lippo Karawaci<br/>Tangerang - Banten 15811, Indonesia<br/>T. (021) 5577 3810 &amp;<br/>(021) 5577 3812<br/>F. (021) 55790 454</p> |  <p>24. Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia<br/>Indonesia Logistics and Forwarder Association<br/>Perkantoran Yos Sudarso Megah Blok A/B<br/>Jl. Yos Sudarso No.1 Tanjung Priok<br/>T. 021-43912283/84 F.021-43912285<br/>Jakarta 14320 – Indonesia<br/>www.ilfa.or.id</p> |

# IVECO



# DAPATKAN GRATIS! SERVICE & SPARE PART\*

\*Khusus untuk pembelian kendaraan IVECO 682 6x4 Tractor Head mulai Januari 2016. Syarat dan ketentuan berlaku

**2 TAHUN**  
atau 60.000 km



## Hotline Service

Jakarta Branch Office (+62 21) 2952-6850 (Jawa & Bali)  
Palembang Branch Office (+62 711) 447168 (Sumatera)  
Balikpapan Branch Office (+62 542) 770701 (Kalimantan Timur)  
Banjarmasin Branch Office (+62 511) 6747120 (Kalteng dan Kalbar)

## Ayo Servis Sekarang Juga!

Terawat truk nya, makin lancar bisnis nya.  
Dapatkan jaminan servis dan spare part Gratis!  
untuk 60.000 km atau 2 tahun.

### PT CHAKRA JAWARA

Gedung TMT 1, Lantai 3 Suite 301 - Jl KKO Raya No.01  
Cilandak Jakarta Selatan 12560 Indonesia  
Telp : +62 21 29976849 Fax : +62 21 29976840 - 41  
Email : info.chakrajawara.co.id  
www.chakrajawara.co.id



**Chakra Jawara**  
Integrated Machineries and Transport Equipment Solutions

 a member of MahaDasha Group

the 24<sup>th</sup>

# GAIKINDO INDONESIA INTERNATIONAL AUTO SHOW

## at ICE-BSD City

Indonesia Convention Exhibition

## 11-21 Aug 2016

*Green  
Technology  
for a Better Future*

### Guest Exhibitors



August 17-21, 2016

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

#GAIKINDO

[facebook.com/gaikindoindonesia](https://www.facebook.com/gaikindoindonesia)

@GAIKINDO

Associate Sponsor by



Partner by



Web Partner

TRUCKPAGE

Free Booth & Ticket Inquiry  
Please Contact:

Media/Press  
P: +62 21 5900 4001 ext. 134  
E: [media@gaikindo-indonesia.com](mailto:media@gaikindo-indonesia.com)

Visitor Operation  
P: +62 21 5900 4001 ext. 100  
E: [info@gaikindo-indonesia.com](mailto:info@gaikindo-indonesia.com)